

# **MASTER PLAN DE BRACKENRIDGE PARK**

**Reporte Preliminar del Master Plan**

**Ciudad de San Antonio**

## **Sección 1: Introducción**

### **Resumen Ejecutivo**

Será completado una vez que el resto del texto sea finalizado

*Con muchas imágenes e ilustraciones seleccionadas apropiadamente*

### **Introducción**

Será completado una vez que el resto del texto sea finalizado

*Ilustraciones limitadas, tal vez se incluirán algunas del reporte de la Fase 1*

### **Principios y Objetivos**

Esta lista de objetivos representa los principios detrás de la visión del parque establecidos en las secciones siguientes. Fue derivado a través de reuniones públicas, sesiones con grupos de interés del parque y observaciones por el equipo de planificación. Estos objetivos representan un forma en consenso para transformar el parque en un lugar más transitable, agradable que respeta las tradiciones de los usuarios y la profunda historia encontrada en el parque.

#### **Integrar el parque con sus alrededores y clarificar el perímetro del parque**

El parque debe parecer un parque desde cualquier ángulo visible

Los límites dominantes del parque como el highway US.281 y la calles Broadway y Hildebrand deben tratarse como vías pública relacionados con el parque, y no como bordes duros que contienen el parque

Crear caminos adicionales y características de entrada para acceder al parque

Trabajar con vecinos institucionales del parque para crear un distrito del parque

#### **Ampliar el parque**

Reemplazar los estacionamientos de superficie con edificios de estacionamientos, recuperando así espacios verdes

Remover especies invasivas en áreas silvestres para crear pasillos de vista

#### **Crear políticas que:**

Establezcan límites definidos sobre cualquier futura invasión de espacio actualmente accesible al público

Establezcan el área libre actual como el mínimo de área libre en el futuro

Retornen a las actividades que actualmente se cobran a actividades gratis y abiertas al público

Apoyen la adquisición de terreno

#### **Fortalecer la organización histórica de norte a sur del parque a lo largo del río creando una serie de espacios peatonales a lo largo del río**

Crear una serie de usos activos, corredores visuales y despejar vías peatonales a lo largo del Río San Antonio

Crear entradas vehiculares accesibles en las principales instituciones y lugares de interés junto con estacionamientos y una circulación peatonal para eliminar la necesidad de manejar a través del Parque

Crear un circuito peatonal uniendo estacionamientos y destinos en el parque. La circulación deberá guiar a instituciones cercanas como el Centro Botánico y el DoSeum como parte de la meta de crear un distrito de Parque

### **Equilibrar el uso activo, pasivo y cultural**

Las instituciones culturales deben ser incorporadas más estrechamente al parque

Cada institución deberá tener una política que trate su perímetro actual como orillas del parque, no como un límite exclusivo de sus instalaciones

Las Instituciones del parque deben expandirse más allá del parque siempre que sea posible, como la expansión del Museo Witte frente a la calle Tuleta hacia las instituciones del perímetro que anteriormente eran privadas como lo es el DoSeum y el Jardín Botánico de San Antonio deben integrarse en límites percibidos del parque

Otras instituciones culturales deben ser motivadas a localizar bordes adyacentes al parque para integrar sus estructuras al parque

Creación de actividades adicionales de uso diario incorporando las necesidades de los barrios circundantes: áreas de juego adicionales, campos deportivos, senderos, natación, canotaje, áreas verdes, parque para perros

Mejorar los espacios para eventos para el uso regional del parque: espacios verdes para grandes eventos al aire libre, espacios para presentaciones, el Teatro Sunken Garden

Respetar y facilitar actividades culturalmente significativas como el campamento de semana de Pascua

Conservar y volver a designar recursos y estructuras históricas

### **Crear apoyo de la comunidad para el bienestar del parque:**

Mejorar las oportunidades educativas en las porciones sin cuota del parque.

Incluyendo a los vecinos y organizaciones en la planificación e implementación de mejoras del parque

Apoyar otras iniciativas de planificación y diseño que son adyacentes al parque

Apoyando a la Conservación del Parque Brackenridge para desarrollar un "plan de gestión estratégica bien financiado" (1) para mantener las operaciones, desarrollo, mantenimiento y programación de parque

1Brackenridge Park Master Plan -Phase I Report, August 29, 2014, Ford, Powell & Carson Architects and Planners

## **Sección 2: Plan Físico**

### **Introducción en Áreas**

Para poder describir completamente los cambios requeridos por este master plan, la totalidad del Parque ha sido evaluado en series de áreas interconectadas, separadas por identidad. Como muchos grandes parques, Brackenridge Park no es un lugar homogéneo: sus diferentes áreas tienen una gran variedad de caracteres y se utilizan de muchas maneras.

*Plan: representa en general plan del sitio*

### **Zona 1: Historia del Extremo Norte**

El extremo norte del parque de Brackenridge contiene algunas de las características con mayor significado histórico y cultural del parque, desde yacimientos prehistóricos, hasta restos de presas y acequias de la época Colonial Española, a estructuras del primer abastecimiento de agua de San Antonio, a algunas de las primeras instalaciones del parque. Estas características están muy arraigadas, y al mismo tiempo – situadas a corta distancia entre ellas. Abundan las oportunidades educativas, ya sea informales o en conjunción con más estructuradas tales como excursiones escolares al Museo Witte. Las estructuras presentes, cuentan la historia del agua de San Antonio utilizando características reales de una manera imposible en cualquier otro lugar de la ciudad

Estas áreas son actualmente divididas por vialidades y estacionamiento. Están desconectados uno del otro, y en algunos casos existen características ocultas que no son aparentes para los visitantes ocasionales. El ambiente peatonal es difícil; coches dominan el paisaje y plantean problemas de seguridad para los peatones. La realidad de una serie interconectada de viñetas, la interpretación histórica y la historia bellamente restaurada se oye al alcance de la mano, pero requiere cambios reflexivos para hacerse realidad.

Paseos placenteros y espacios pacíficos conectarán a las características, y el tráfico público será removido de las áreas al norte de la calle Tuleta para hacer toda la zona un espacio peatonal. Estos cambios se lograran gradualmente con el tiempo, comenzando con el cierre de la entrada de la calle Hildebrand. Un nuevo puente peatonal será construido sobre el río, conectando la calle Tuleta directamente a un camino multi-uso en el lado oeste del río.

*Plan: Ilustración ampliada del área de extremo norte*

### **Lambert Beach**

Las áreas que limitan con el río cerca de la bomba #1 se les conoce como Lambert Beach (Playa Lambert), en honor del comisario de parques bajo cuya dirección muchas de las características originales de Brackenridge Park fueron construidas. Era una playa de nadar hasta que la epidemia de poliomielitis de la década de 1950. La Autoridad del Río de San Antonio apoya un objetivo a largo plazo de mejorar la calidad del agua en el río hasta que nadar sea de nuevo posible. Mientras que esto presenta retos técnicos, actividades acuáticas en esta área representan un retorno al uso original del río y son también un objetivo de este master plan.

Bomba #1, la casa de la bomba construida como parte de las obras hidráulicas originales de San Antonio, debe ser restaurada y renovada para su uso como un café, junto con el posible uso como centro de reunión. La casa de la bomba es un punto focal del extremo norte, y senderos de la zona están estructurados para que los visitantes pasen por ahí al entrar y salir de la zona libre de tráfico. El puente del camino de tierra no histórico inmediatamente al norte del edificio será removido y sustituido con un puente peatonal, como estaba originalmente presente.

*Ilustración: Frente a Lambert Beach hacia la casa de bomba restaurada #1*

*Alternativa: Mirando hacia la casa de bomba a lo largo del canal de abastecimiento de agua, mostrando el Puente removido y el nuevo puente peatonal*

## **Presas Labor y Álamo**

En ninguna otra parte en San Antonio se encuentran dos estructuras de la Colonia Española tan cerca una de la otra. Mientras que ambos presas están enterradas bajo la tierra, ofrecen oportunidades maravillosas para contar la historia del agua en San Antonio en conjunto con las acequias y acueductos restantes. Además, una característica de la esclusa restaurada (probablemente de la curtiduría de la era de la Guerra Civil) serán instaladas junto con un anfiteatro al aire libre para el uso de grupos escolares.

Esta zona también es la conexión pública al río San Antonio, uno de los factores más importantes en el establecimiento de la ciudad. De la zona de la presa superior de trabajo, un camino se extenderá hacia el norte, bajo la Avenida de Hildebrand, al Blue Hole y las cabeceras en la Universidad de Incarnate Word, una preserva natural que protege parte de la cabecera del río San Antonio.

*Plan: Ilustración agrandada, mostrando el área de las presas Labor y Álamo*

## **Miraflores**

Una de las joyas olvidadas de la historia de San Antonio, el plan maestro de Miraflores se utilizará para su restauración y la recreación. Ciertas partes del plan de Miraflores, tales como servicio de acceso desde el lado del río, conflicto con la comprensión actual de características históricas del parque no se implementarán, pero el puente peatonal sobre el río servirá como la entrada principal de los visitantes a Miraflores. Su proximidad a la presa de mano de obra superior y el puente peatonal Dionicio Rodriguez mejoran la vitalidad de la zona.

*Diagrama: Futuro acceso a Miraflores*

## **Transporte, zonas peatonales y entradas**

### **Cierre de la entrada Hildebrand**

La entrada a Brackenridge Drive de la calle Hildebrand ha creado condiciones difíciles, congestionadas y potencialmente peligrosas. Debe ser cerrada por el extremo norte para convertirse en un área peatonal segura. Tal como el Zoológico de San Antonio completa su propio plan maestro y cambia el tráfico de servicio dentro de los límites del zoológico, una entrada de servicio puede ser creada en el parque zoológico desde Hildebrand. Una entrada no pública no tendrá los mismos problemas de seguridad que actualmente se encuentran presente en

la intersección de Brackenridge y disminuirá en gran medida el tráfico vehicular de servicio en las áreas públicas del parque.

*Diagrama: Eliminación de pavimento, y cierre de la entrada en Hildebrand*

Áreas exclusivas para ciclismo/uso peatonal: la eliminación del tráfico de las calles existentes permitirán reemplazar los caminos con abundantes rutas peatonales y de bicicleta. Los caminos serán pavimentados con superficies duras y servirán también como vías de acceso de servicio. Los caminos serán suficientemente amplios para ser de doble uso: tanto peatonal como en bicicleta. Las velocidades para ciclismo se centrarán en ciclismo de placer, ya que se mantendrán rutas de tráfico de punto a punto en carreteras de la ciudad.

*Diagrama: Resalta las áreas peatonales en el extremo norte*

Unidades de servicio: constante tráfico de servicio (en su mayoría asociado con el Zoológico de San Antonio) actualmente utiliza la extensión de la calle St. Mary's al oeste del río así como la calle Brackenridge Drive. El tráfico de vehículos de servicio se reducirá significativamente cuando esas calles se conviertan en caminos de uso múltiple y el zoo complete proyectos que permitirán que sus vehículos de servicio permanezcan dentro de los límites del zoológico.

*Diagrama: Resalta la entrada de servicio y la circulación en el extremo norte*

Estacionamiento: Junto con la Universidad de Incarnate Word (UIW) y otros interesados, el plan maestro apoya la construcción de un nuevo estacionamiento de uso común al este de la calle Miraflores en propiedad privada. Cuando el extremo norte del parque se convierta en uso exclusivo peatonal, este estacionamiento se convertirá en un importante punto de entrada al parque. Además ayudará a resolver problemas actuales de personas que se estacionan dentro del parque los cuales no son usuarios además de que aumentará la disponibilidad de espacios en la UIW y otros negocios adyacentes.

## **Zona 2: El corazón del parque**

Todos los parques tienen un eje central a través del cual todo lo demás gira alrededor. Ya sea un estanque, un jardín, una fuente majestuosa o una gran escultura, ese enfoque sirve como un espacio común que organiza el resto del parque. El espacio focal del Parque Brackenridge será una gran área verde, y su alrededor será el corazón del Brackenridge.

*Plan: Ilustración agrandada del plan mostrando la parte media occidental del parque*

## **Área Verde**

Por primera vez, Brackenridge Park tendrá un gran espacio público en su corazón. Esta grandiosa área verde será uno de los más importantes nuevos espacios públicos en San Antonio en décadas. Junto con mejoras en la circulación y énfasis en el peatón, la creación de esta grandiosa área verde va a transformar el corazón del parque en un espacio público concentrado que fácilmente podrá acomodar tanto grandes eventos como recreación y relajación cotidiana. Pasajes arbolados darán lugar a un gran espacio abierto, dando lugar a una serie de esculturas naturales que guiaran hasta el río.

*Ilustración: Vista de San Mary's hacia el río frente al Área Verde*

*Alternativa: Vista desde la glorieta de San Mary's hacia el Área Verde*

Para poder crear dicha área verde, un número de cambios se producirá en la zona: se removerá el estacionamiento actual del zoológico sustituyéndolo con una nueva estructura de estacionamiento en la propiedad de SAISD, situado en Tuleta justo al oeste de la actual entrada al zoológico. El campo de Softbol Tony “Skipper” Martinez se trasladará al sur de su ubicación actual, al sur de el tracto de Brackenridge Eagle. El café de la estación de tren se trasladará hacia el norte, más cerca al Pabellón Ciprés. Se construirá una nueva área de juegos infantiles en el borde norte del área verde. Se crearán conexiones seguras al río a través de Brackenridge Eagle y otros tramos del pasaje serán protegidos con barreras adecuadas. Se instilará infraestructura apropiada para eventos al aire libre.

### **El Zoológico de San Antonio**

*Plan: Plan de sitio mostrando la entrada al zoológico y el nuevo estacionamiento*

### **Transporte, zonas peatonales y entradas**

#### **Entrada Hildebrand/Stadium**

Acceso vehicular hacia la región noroeste del parque (incluyendo el acceso al Zoológico, el área verde) será dirigido hacia el Highway 281 norte y el sur de Hildebrand. Desde esas salidas, el tráfico será dirigido hacia el oeste de la intersección Stadium Drive/Devine Road. Mejoras de señalización vehicular y peatonal así como jardinería a lo largo de Stadium Drive y hacia el este de la calle Tuleta se utilizarán para reforzar el sentido de llegada al parque.

*Plan: Ilustración agrandada mostrando la entrada en Hildebrand/Stadium*

*Ilustración de la perspectiva de esta nueva entrada*

### **Estacionamiento Tuleta**

La ciudad de San Antonio debe participar en la construcción de un nuevo estacionamiento en la propiedad SAISD (actualmente un estacionamiento de superficie) al este de la carretera 281 en Tuleta. El garaje debe incluir suficientes espacios para compensar la eliminación del estacionamiento superficial que ahora existe en donde se construirá el área verde, además de espacios para acomodar las necesidades de crecimiento futuro. El diseño del garaje deberá de imitar el diseño del garaje Brackenridge Park al sur del Museo de Witte incluyendo materiales de construcción simples y de la región, utilizando guías de vegetación y otros métodos para mezclar la estructura con el paisaje. El nuevo garaje debe aprovechar la topografía de los alrededores para ocultar la estructura y para proporcionar acceso del garaje al parque y el zoológico al norte, así como Alpine Drive, el Teatro Sunken Garden y el Japanese Tea Garden.

Problemas de estacionamiento y tráfico vehicular se extienden más allá de vehículos personales. El parque recibe constantes visitas de grupos escolares, la mayoría de los cuales llegan en autobuses, y se espera que dichas visitas aumente en el futuro. Un área para autobuses ayudará reubicándolos fuera de las zonas comunes del parque y de las instituciones adyacentes. Se buscara un acuerdo con SAISD para permitir el estacionamiento de autobuses en el estacionamiento SAISD al oeste de la Carretera 281. Se construirá un área de espera con baños como parte del Estacionamiento Tuleta.

*Diagrama: Posibles ubicaciones del nuevo estacionamiento*

*Ilustración del estacionamiento y la conexión peatonal con el parque*

### **Cierre de caminos en las calles St. Mary's y Tuleta**

Tuleta continuará pasando el estacionamiento propuesto y el centro de adopciones de mascotas Paul Jolly y terminará en una parada de autobús con retorno cerca de la actual entrada del zoológico. Del mismo modo, se cerrará la calle St. Mary's de más o menos en la zona de la entrada Koehler, al norte de dicha parada de autobús. Esto eliminará el tráfico haciendo un área más segura para los peatones, reduciendo la carga de tráfico en general en St. Mary's así como también ayudará a resolver los problemas de tráfico en la calle Mulberry el occidente de St. Mary's.

*Diagrama: Cambios en las calles Hildebrand/Stadium/St. Mary's y del nuevo estacionamiento*

### **Zona 3: Área Wilderness**

Los orígenes de Brackenridge Park se conforman por el río y los enormes árboles de roble que lo abrazan. El área Wilderness es la zona más similar a los orígenes en el norte medio del parque. El mantener y mejorar el carácter de esta área es una parte crítica de lo que hace especial al parque. Los cambios en esta área se limitarán a una gradual conversión de caminos en senderos multiusos, manejo de especies vegetales invasoras, restauración del canal de río y lo más importante la restauración del canal Catalpa-Pershing para un flujo más natural.

*Plan: Representación ampliada de la sección media este del parque*

### **Restauración Catalpa-Pershing**

Actualmente el entendimiento para un manejo adecuado de aguas pluviales ha cambiado dramáticamente de las décadas anteriores. Ya no es aceptable simplemente alienar los drenajes de concreto, por lo que grandes proyectos públicos han tenido que corregir errores del pasado en ese sentido. El canal de Catalpa-Pershing es parte de una serie de canales del río y afluentes maduros o que necesitan restauración en este sentido, y su ubicación entre la Avenida B y el Área Wilderness hace que su restauración sea crítica y transformadora.

En la actualidad, Catalpa-Pershing separa el parque de la calle Broadway y las áreas al este. Con una restauración cuidadosa, se logrará un elemento unificador que crea nuevas conexiones importantes desde el corredor de Broadway a rutas en el parque. Su restauración también será una fuerza impulsora para el desarrollo en todo el parque, como lo fue antes de una zanja de drenaje poco atractivo se convertirá en un canal especialmente agradable, con las conexiones de ruta de acceso hacia el parque y al desarrollo Pearl así como al centro de San Antonio.

*Representación: Vista desde el sur de Lions Field a lo largo del canal Catalpa-Pershing*

*Diagrama: Sección de restauración del canal Catalpa-Pershing*

### **Transporte, Zonas peatonales y entradas**

#### **Cierre de caminos**

El Área Wilderness continúa su avance hacia una zona peatonal a través de la conversión de los caminos en senderos multiusos. Este será un proceso a largo plazo – no será necesario cerrar porciones propuestas en Red Oak y Brackenridge en el corto plazo. Por el contrario, el tiempo y la medida de cierre dependerán de otros proyectos. La restauración del canal Catalpa-Pershing

es el principal detonante de cambios en Brackenridge Drive. El cierre de Red Oak es un proyecto a largo plazo, tal vez más allá del horizonte de este plan maestro y dependerá de las circunstancias en las que se encuentre el parque en aquel momento.

*Diagrama: Cierres de calles en el Área de Wilderness*

### **Nuevas conexiones a lo largo de la calle Broadway**

Para hacer el parque más accesible a los peatones de los barrios al este de Broadway, se necesita por lo menos crear dos corredores de acceso (a través de la adquisición de tierras) de Broadway al parque. Algunos elementos del corredor incluirán características arquitectónicas que conectarán visualmente estos nuevos espacios con el marco de los límites del parque. Amplios senderos, arte público, iluminación y vegetación selecta darán gracia los espacios. Estos corredores mejorarán la visibilidad del parque desde Broadway.

*Diagrama: Nuevas conexiones a Broadway y mejoras en Broadway*

### **Mejoras en la Avenida B (de Mulberry a Brackenridge Drive)**

El tráfico vehicular de la Avenida B se convertirá en una sola dirección hacia el norte de la calle Mulberry a Brackenridge Drive. Siempre que sea posible, se añadirá estacionamiento paralelo hacia el lado del este del carril de conducción, y se respetarán los accesos a propiedades actuales. Al oeste de la línea de conducción habrá espacios verdes que incluirá una ruta de uso múltiple con vegetación nativa. Esta área verde permitirá la ondulación (tanto horizontal como vertical) de la orilla este del canal de Catalpa- Pershing.

*Diagrama: Plan y sección de mejoras propuestas*

### **Mejoras en la Avenida B (de Brackenridge Drive a Tuleta)**

La Avenida B servirá como tráfico vehicular de doble sentido desde el norte de Brackenridge Drive. Los carriles de conducción podrían ser tan estrechos como 10"-6" ancho para aminorar el tráfico y para preservar un mayor espacio para los peatones y la vegetación. Se respetarán entradas existentes a las propiedades al este de la Avenida B. Ya que el canal Catalpa- Pershing no existe al oeste de la carretera, un sendero multiusos se podrá instalar en el norte por el borde del parque y conectarse Tuleta.

*Diagrama: Plan y sección de mejoras propuestas*

### **Zona 4: Teatro Sunken Garden y el Japanese Tea Garden**

Hasta hace poco, estas dos emblemáticas instalaciones al oeste del parque habían sido descuidadas. El trabajo que ha realizado la Fundación de Parques de San Antonio en el Japanese Tea Garden lo ha revitalizado y las mejoras continúan en curso de acuerdo a su plan maestro el cual promete mejoras continuas. El Teatro Sunken Garden será la próxima oportunidad para re-imaginar algunas de las obras más significativas de Ray Lambert en los inicios del parque.

*Plan: Ilustración agrandada del área SGT/JTG*

## **El Teatro Sunken Garden**

El primer apogeo del teatro Sunken Garden ha pasado, pero su segundo- y más durable-esta próximo. El teatro recibirá una renovación importante que permitirá su uso durante todo el año. Nuevas estructuras de estacionamiento, tranvía de circulación y utilización de los contratos en estructuras privadas de estacionamiento proporcionara estacionamiento más que suficiente para soportar grandes muchedumbres sin congestionar las calles locales alrededor del parque como ha ocurrido en años pasados. La proximidad con la nueva Gran Área Verde crea oportunidades para eventos simultáneos en varios auditorios por primera vez en la historia del parque

*Ilustración: El renovado Teatro Sunken Garden*

*Diagrama: Estacionamientos adyacentes al Teatro Sunken Garden*

## **Japanese Tea Garden**

Una de las joyas de Brackenridge Park, el jardín de té japonés (Japanese Tea Garden) ha pasado por importantes renovaciones y su plan maestro incluye muchas mejoras más. Ese plan maestro es totalmente compatible con este plan integral del Parque de Brackenridge, y elementos que se muestra en las ilustraciones aquí provienen de ese plan.

*Representación: El Japanese Tea Garden – del master plan JTG*

## **Zona 5: Campo de Golf y Aéreas Sur**

Plan: Bosquejo ampliado del plan de sitio representado de la mitad sur del parque

El extremo sur del parque está dominado por el histórico Campo de Golf de Brackenridge Park, el cual recientemente ha tenido remodelaciones y mejoras. Futuras mejoras en esta área se centrarán en canal restauración - tanto el principal canal del río y la restauración del canal de Catalpa-Pershing - y conversión de la Avenida A en un camino de uso múltiple.

## **Campo de Golf Brackenridge Park**

La historia e importancia del Campo de Golf de Brackenridge Park lo hacen una piedra angular del parque. Cambios importantes en el campo de golf no se contemplan en este plan. Por el contrario, el trabajo debe centrarse mantenimiento de jardines y vegetación, una mejoría gradual de las instalaciones (incluidos los trabajos de restauración en la casa club y mejoras estéticas en las instalaciones de mantenimiento) y mejoras en la cerca y el perímetro del campo de golf para mantener con las mejoras recientemente completadas por el Proyecto de Mejoras del Río San Antonio

*Diagrama: Estacionamientos adyacentes al Teatro Sunken Garden*

## **Lions Field y Museo Infantil DoSeum**

El vecino más nuevo del parque, el museo infantil DoSeum es uno de los desarrollos más grandes cerca del parque en los últimos años. La ubicación de DoSeum en Broadway plantea tanto desafíos, de transporte seguro de peatones y ciclistas a través de Broadway, tanto como la oportunidad de ampliar los límites visuales del área recreativa y cultural anclado por el mismo parque. El fortalecimiento de la conexión física entre el parque y el DoSeum beneficiará el parque y sus visitantes.

Respuestas a los problemas de conexión ya han sido presentadas por el plan de maestro de Brackenridge MidTown TIRZ. Es fundamental que las recomendaciones del plan de Broadway se implementen rápida y totalmente y las gráficas en este incorporan esas recomendaciones. El mejorar Broadway a lo largo de la totalidad de la longitud del parque es vital para crear un ambiente más adaptable y deseable para los peatones y ciclistas, y esto es más evidente en el campo Lions Field y el DoSeum que en cualquier otro lugar.

El campo Lions Field es en sí mismo un espacio mal aprovechado. Los servicios de casa club atienden importantes necesidades para la comunidad de adultos mayores, así como diversos grupos públicos y se continuará de esa manera. Sin embargo, el terreno al sur de la casa club, será una parte importante de la restauración del canal Catalpa-Pershing, ya que es el único lugar a lo largo del canal donde el terreno puede ser esculpido para crear un área más grande de agua sin necesidad de remoción de árboles grandes. Este será un punto focal de la restauración del canal Catalpa-Pershing y también será una puerta de enlace visual hacia el parque.

*Plan: Representación ampliada del área Lions Field, DoSeum, y corredor Mulberry/Broadway*

*Diagrama: Estacionamiento y tranvia en el DoSeum*

### **Avenida A y Cruce de Agua**

El terreno a lo largo de la Avenida A es quizás el menos perturbado de la zona a través del río en el parque. Tal como en el Área Wilderness, el carácter natural de esta parcela deberá ser conservado, mantenido y mejorado. Las especies invasoras se deben manejar para fomentar el crecimiento de la vegetación nativa, las orillas del río deben ser estabilizadas mediante técnicas que combinan con el carácter natural existente, y se recomienda sólo actividades compatibles con ese carácter.

El proyecto de mejoras de río San Antonio propone la remoción del asfalto en la Avenida A y reemplazo por un nuevo camino de uso múltiple que también sería utilizado por los vehículos de servicio de campo de golf. Se eliminaría el tráfico vehicular público. Esas mejoras son compatibles con el área y deben ser completadas. Esto mejorará significativamente el entorno peatonal y el hábitat natural sin afectar las actividades como observación de aves, caminata y ciclismo.

*Plan: Representación ampliada del plan de mejoras de Avenida A*

*Ilustración: Vista a lo largo de la Avenida A y el cruce de agua*

### **Conexiones con áreas del sur**

El futuro del Parque Brackenridge es como un parque regional que también sirve a los residentes locales. A medida que aumenta la densidad de viviendas por el corredor de Broadway, es importante conectar dichos desarrollos con el parque. Las conexiones hacia el sur, tal como la ruta recientemente inaugurada debajo de la carretera 281 como parte del proyecto de mejoras del Río San Antonio, son el principal medio de hacerlo. Mejoras en el corredor de Broadway, conexiones adicionales en el canal restaurado de Catalpa-Pershing y una revitalizada Avenida B ayudarán a establecer conexiones entre el parque y centro de la ciudad.

*Diagrama: Corredor Broadway + conexiones a las aéreas del sur*

### **Sección 3: Medio ambiente, Hábitat y Estándares**

#### **Restauración del Canal**

Discusión de la necesidad, ubicaciones y estrategia para la restauración de cauce natural, reparación/mantenimiento de las paredes del canal y temas relacionados (incluyendo la priorización de áreas de reparación/restauración del canal)

*Diagrama: Lugares específicos y tipos de restauración del canal requeridas*

Discusión de la calidad del agua y mejoras

Permisos Federales (ADAMSENVIRONMENTALSCOPE)

#### **Remoción de especies vegetales invasivas**

Establecimiento de principios para el manejo de las especies vegetales invasoras (nativas versus no nativos que ofrecen hábitat animal, enfoque general); áreas de extracción; estrategia general para el retiro inicial y mantenimiento continuo

*Diagrama: Resalta aéreas de remoción de especies invasivas*

#### **Manejo de población de especies domesticadas**

Discusión del manejo de gatos callejeros o silvestres, estrategias, lugares para estaciones de alimentación y aspecto y detalles típicos de las estaciones de alimentación.

El manejo adecuado de la población de gatos callejeros y silvestres ha aumentado de manera significativa pasando de alimentación ocasional hasta un sistema adecuado de Trap-Neuter-Release (TNR) – Atrapar, Esterilizar, Retornar en español - según las mejores prácticas actuales. Esta estrategia, que remueve del parque todos los gatos que son adoptables y esteriliza a todos los gatos que deambulan en el parque, ha reducido la población felina en un XX % en los dos últimos años.

La ciudad de San Antonio apoya oficialmente la estrategia TNR para controlar las poblaciones de gato, y grupos que trabajan en el parque de Brackenridge han estado a la vanguardia para desarrollar y mantener normas el manejo de felinos en el parque. El parque ha sido históricamente punto de abandono animal, tanto por la presencia histórica del refugio de animales (tierra ahora ocupada por el centro de adopción de Paul Jolly) y debido a la opinión pública equivocada de que el parque es un lugar aceptable para el abandono de animales. La práctica de TNR debe continuar en el parque, junto con esfuerzos para desalentar y castigar el abandono de animales en el parque.

Parte de la estrategia TNR incluye las colonias satélite, donde los gatos son alimentados, controlados y (cuando sea necesario) atrapados. Una ubicación de almacenamiento centralizada facilita las operaciones de alimentación y manejo y es una parte crítica de un plan de mantenimiento a largo plazo ya que no existe en la actualidad. Junto con el grupo *Brack Cat Pack* - un grupo de voluntarios que gestiona la mayoría de las colonias reconocidas en el parque, el equipo de diseño ha identificado lugares preferidos para las colonias que han sido elegidas para seguridad de los gatos, protección de pequeños vertebrados y aves y la facilidad de manejo

por parte de voluntarios. Además, un prototipo de estación de alimentación es presenta, junto con consideraciones de diseño.

Además de estructuras de almacenamiento y las colonias, se debe instalar señalización adicional que informe a los visitantes del parque sobre los programas de manejo de la población felina, así como desalentar el abandono animal que es ilegal. Esta señalización debe centrarse en las áreas donde se localizan las colonias con el fin de educar a la gente que pase por dichas áreas.

*Diagrama: Localización de estaciones de gatos*

*Diagrama: Prototipo de estación de gato*

### **Desarrollo de bajo impacto (TETRATECHSCOPE)**

Todo el desarrollo futuro en el parque, ya sea por la ciudad o por otras instituciones miembros, deberá incorporar estándares de desarrollo de bajo impacto

*Diagrama: Posibles áreas para la incorporación de LID*

Discusión de normas LID que aplican en este caso

*Diagramas: LID estándares*

### **Materiales y estándares**

#### **Caminos/pavimentación**

*Fotos: Tipos de materiales*

#### **Entradas**

*Ilustración: Típica característica de entrada*

■

#### **Asientos y Muebles**

*Fotos: Asientos y Muebles recomendados*

#### **Iluminación**

*Fotos: Iluminación recomendada*

#### **Caminos**

*Diagrama: Normas recomendadas para Desarrollo vial*

### **Lineamientos Arquitectónicos**

Nuevos edificios en el Parque deben ser limitados. De hecho, este plan maestro identifica solo unas pocas nuevas instalaciones, la mayoría de las cuales son reemplazos de edificios existentes. Nuevos pies cuadrados utilizables principalmente vendrán en forma de restauración y reutilización de edificios existentes.

El Departamento de las Normas Interiores para el Tratamiento de las Propiedades Históricas deberá seguirse para la rehabilitación de edificios existentes. No sólo son esas prácticas mejores pautas para el trabajo en edificios históricos, el estado del parque como una propiedad de registro nacional estará mejor protegida si se adhiere al Departamento de normas del Interior.

En términos generales, nuevas instalaciones deben ser diseñadas para complementar los edificios existentes e integrarse a su entorno. Materiales exteriores deben incluir la piedra caliza, con color y el tamaño seleccionado para que coincida con la piedra caliza de los edificios más antiguos en el parque así como el azulejo y el techo de metal. Alguna variación es aceptable para lograr la mejor compatibilidad con las estructuras circundantes.

En casos muy limitados-principalmente nuevas estructuras construidas como parte de nuevas áreas verdes y nuevos puentes- se podrá desviarse un poco de la paleta de materiales del resto del parque. Dichas excepciones deberán considerarse detenidamente para contrastar adecuadamente con los materiales existentes y para lograr la intención del diseño con respecto la visibilidad, prominencia y otras consideraciones.

*Diagramas y fotos: Normas recomendadas de construcción*

Requisitos de Permisos Históricos (MCGLONE SCOPE)

HDRC

THC

Requisitos de permisos Arqueológicos (RABA KISTNER SCOPE)

HDRC

THC

## **Sección 4: Transporte y Estacionamiento**

(PAPE-DAWSON COLLABORATION)

### **Circulación peatonal/tranvía**

*Diagrama: Ruta y puntos de parada del tranvía, destacando estacionamiento y atracciones principales*

*Ilustración: Parada de tranvía*

Un mecanismo de circulación es la clave para convertir el parque en un lugar más agradable para caminar y reducir el tráfico vehicular. Una nueva ruta de tranvía permitirá quitar de las carreteras mientras que mantener el acceso profundo en el parque. Aunque sería ideal poder usar el Brackenridge Eagle para la circulación del parque, sus limitaciones (incluyendo la falta de flexibilidad y accesibilidad, gasto y dificultad de cruce hacia principales carreteras, velocidad, incapacidad para manejar grandes volúmenes) significa que se requiere un sistema diferente.

El tranvía se detendrá en una serie de atracciones, nodos de circulación y un estacionamiento. Contará con equipo diseñado para un fácil acceso para las familias y los discapacitados. Las características de las operaciones serán determinadas a través de un estudio dedicado, pero la disponibilidad debe coincidir con las horas y acontecimientos de mayor tráfico, incluyendo eventos especiales. La ruta de tranvía conectará con rutas de tránsito de la ciudad, incluyendo cualquier futuro transporte masivo en Broadway.

### **Estacionamientos**

Bajo ninguna circunstancia se añadirá estacionamiento superficial adicional al parque. Ya que gran parte del parque ha sido consumido por estacionamiento superficial, que es totalmente opuesto a la finalidad y la naturaleza de un parque, con consecuencias de intercepción y ecológicas. De hecho, este plan maestro establece un programa de eliminación de

estacionamiento superficial y remoción de la cubierta impermeable para reducir los impactos de la pavimentación en el escurrimiento y aumentar la cantidad de área con vegetación en el parque. Estacionamiento continuo de vecinos del área y problemas de tráfico pueden ser mitigados al conectar el sistema de circulación del tranvía a estructuras de estacionamiento como se detalla a continuación:

En la sección noreste del parque, el garaje de la Avenida B existente debe ampliarse agregando un nivel y medio para maximizar la capacidad de ese garaje, sin expandir sus dimensiones. La dirección Museo Witte ha indicado que un estudio está en curso para determinar la viabilidad de tal adición. Si esa estrategia resulta inviable, estacionamiento a lo largo de la ruta de tranvía proporcionara los espacios adicionales que se necesitan.

Al oeste del parque zoológico y el centro de adopción de mascotas Paul Jolly, un garaje debe ser construido en la propiedad de SAISD para uso común por los visitantes del parque y del Álamo Stadium. Esto requerirá de un acuerdo conjunto entre la ciudad y el SAISD para discutir temas de la propiedad y financiación, pero un garaje de esta magnitud responde a las necesidades de SAISD, la ciudad y diferentes actores del parque; dicho el esfuerzo vale la pena.

Al sur del parque, la comunidad debe apoyar la construcción de un estacionamiento entre el DoSeum y la ciudad. Este plan incluiría el cierre de la calle de Margaret y la creación de una estructura de estacionamiento utilizando estacionamientos existentes en el DoSeum. Como en el Museo de Witte (y en el futuro, el zoológico de San Antonio), el DoSeum no cuenta con suficiente terreno para el estacionamiento superficial a ser una propuesta viable. Estacionamiento estructurado en el Museo, junto con una parada de la ruta del tranvía, conservarán espacios abiertos para usos más apropiados.

Junto con la Universidad de Incarnate Word (UIW) y otras partes interesadas, un nuevo garaje de uso común se debe considerar al este de Miraflores en la propiedad de AT&T. Actualmente, un número significativo de estudiantes de UIW se estacionan dentro de los límites del parque y caminan a la escuela. Esto dista mucho de una situación ideal por varias razones, y cualquier tipo de necesidad de estacionamiento no incluido dentro del campus UIW para sus estudiantes deberá abordarse por estacionamiento en terrenos privados. La propiedad AT&T ofrece buen acceso a UIW y, si se permite el acceso de público cuando no es necesaria la plena capacidad de UIW, potencialmente podría ser utilizada por los visitantes del parque.

La construcción de estas instalaciones permitiría eliminar prácticamente el tráfico vehicular y el estacionamiento en el parque, creando un ambiente peatonal más seguro y más agradable

*Diagrama: Estacionamientos y lotes sobrepuestos, incluyendo rutas a atracciones principales y accesos a caminos desde circulación cercana*

### **Cierre de caminos y patrones de tráfico**

En sus inicios, Brackenridge Park era con frecuencia disfrutado desde los asientos de un nuevo invento, el automóvil. Las carreteras fueron construidas específicamente para permitir a la gente en coche por el parque para disfrutar el paisaje y sus características. Alpine Drive, caminos el Área Wilderness y los cruces de agua baja son todas reliquias de esa época.

Las visitas al parque han incrementado, así como han cambiado formas de disfrutar del mismo, carreteras han disminuido progresivamente su importancia en el parque. Esa tendencia

continuará con los desarrollos residenciales cercanos aunado al incremento de usuarios del parque. Este plan maestro representa la culminación de esa tendencia: muchos de los caminos y gran parte del estacionamiento que ahora dominan la experiencia de los visitantes del parque se eliminarán dando paso a caminos y rutas peatonales y para ciclistas.

Esto representa un cambio significativo al parque como existe ahora, es posible que haya resistencia a muchos de los cambios. Inclusive los ahora muy populares senderos del Área Wilderness no fueron muy aceptados en un principio cuando fueron convertidos de carreteras en senderos. Pero las tendencias actuales para parques apuntan hacia la maximización de espacios abiertos naturales haciendo hincapié en el peatón y modos no vehiculares de transporte dentro de las fronteras del parque. La necesidad de ese tipo de espacios sólo llegaran a ser más pronunciados conforme San Antonio siga creciendo.

No todos los cierres deben aplicarse inmediatamente. De hecho, los cierres deben hacerse gradualmente durante la duración de este plan maestro. Ciertos cambios, como el cierre de la entrada de carretera existente en Hildebrand cerca del Donkey Barn, deben ocurrir inmediatamente. Otros, como la conversión de la Avenida A en un camino de uso múltiple, deben ocurrir tan pronto como puede implementarse el proyecto. Otros cambios, como los de Tuleta y St. Mary's cerca del Zoo, no pueden ocurrir hasta que otros proyectos son completados (construcción de garaje de estacionamiento de Tuleta y el cierre del estacionamiento del zoológico del, en este caso). El resto de los cambios no son particularmente dependientes del proyecto o línea de tiempo y puede ser gradualmente incorporado según corresponda.

## **Sección 5: Otros Sistemas**

### **Agua, Aguas residuales y drenaje (PAPE-DAWSONSCOPE)**

*Diagrama: Servicios públicos existentes y áreas de mejoras principales*

### **Sistema eléctrico y mecánico (CNG SCOPE)**

*Diagrama: Servicios públicos existentes y áreas de mejoras principales*

### **Gráficos y señalización (MAREK HILL SCOPE)**

*Diagramas: Normas para gráficos futuros*

## **Sección 6: Implementación**

Identificar pequeños proyectos de gran impacto (si existen)

### **Secuencia de proyecto por área**

Área 1: Extremo Norte

Secuencia 1

Cierre de entrada de Hildebrand/Brackenridge

Construcción de presa de upper labor interpretación área

Remoción de asfalto en el Donkey Barn

Construcción de anfiteatro y compuerta interpretación

Construcción de retorno cerca del campo de Softbol Lambert Beach

Remoción de camino de retorno a Hildebrand; remplazo con senderos de usos múltiples

Secuencia 2

Reconstrucción de los muros del río en el área de Lambert Beach

Restaurar la casa de bomba #1

Remover el puente al norte de la casa de bomba #1

Construir un nuevo puente peatonal al norte de la casa de bomba #1

Sin secuencia

Continuar mejoras en Miraflores

Mejorar el perímetro del Zoológico

Construir una conexión debajo de Hildebrand hacia los nacimientos de la UIW

Apoyar construcción de un estacionamiento de uso común en propiedad privada

Área 2: El Corazón del Parque

Secuencia 1

Construcción del edificio de estacionamiento Tuleta

Construcción de área de autobuses al oeste de la carretera 281

Cierre de la calle Tuleta a la altura de la entrada al Zoológico y construcción de una nueva plaza de entrada

Cierre de la calle St. Mary's a la altura de la puerta de entrada Koehler

Eliminación del estacionamiento superficial del Zoológico

Reconstrucción de la entrada de Hildebrand/Stadium Drive

Reubicación del campo de softball Tony "Skipper" Martinez

Reubicación de la estación del tren

Construcción de la gran área verde

Construcción de una nueva área de juegos infantiles

Área 3: Área Wilderness

Secuencia 1

Convertir calles en senderos de usos múltiples

Restaurar el Canal de Catalpa-Pershing

Construir mejoras en la Avenida B

Construir nuevas rutas de conexión de la Avenida B con los senderos en el área Wilderness

Área 4: SGT y JTG

Sin secuencia

Continuar con la construcción de mejoras en el JTG

Completar renovaciones mayores en el Teatro Sunken Garden

Transformar Alpine Drive en rutas multiusos que conecten el nuevo estacionamiento en Tuleta con el Teatro Sunken Garden

## Área 5: Campo de Golf y áreas sur

Sin secuencia

Convertir la Avenida A en rutas multiusos y construir mejoras SARIP en la Avenida A

Abogar por mejoras en Broadway

Reconstruir el área de Lions Field como parte de la restauración del Canal Catalpa-Pershing

Fases y líneas de tiempo

Proyectos significativos deberán incorporarse en el 2017 Bond

Diagramas: Proyectos Catalytic

Establecer un plan en fases de los componentes mayores del plan

Diagramas: Planes en fases (3) para proyectos de corto, mediano y largo plazo

Sincronizar las fases del proyecto con iniciativas mayores de la Ciudad tal como el plan maestro de Brackenridge Mid-Town TIRZ, SA2020 y similares.

Financiamiento

Financiación para proyectos de mantenimiento diferido

Identificar fuentes adicionales de financiamiento para actividades de mantenimiento regular

Conservación del Parque Brackenridge (operacional, no mantenimiento; financiación excesiva/recaudaciones son donadas para el parque)

Costo y presupuesto (AGICM SCOPE)

Diagrama: Plan dirigido a proyectos individuales del presupuesto

## **Sección 7: Participación Ciudadana**

### **Reunión Pública 1**

La primera reunión pública tuvo lugar en Tri-Point del YMCA el 18 de julio de 2015. Una campaña de medios incluyendo sobres, medios sociales e invitaciones a grupos de vecinos fue utilizada para asegurar la conciencia pública de la reunión. Tras una breve presentación del reporte de la fase 1 del Plan Maestro de Parque de Brackenridge preparado por la conservación del parque de Brackenridge, el equipo de diseño encargó a los asistentes la generación y priorización de cuestiones que sentían eran más importante para el futuro del parque. Los temas desarrollado por los asistentes fueron como sigue:

1. Añadir/terminar banquetas a lo largo de la Avenida B
2. Recolección de basura en los fines de semana, especialmente el Domingo para evitar la acumulación de basura en los fines de semana
3. Reparación de la erosión a lo largo de los bancos del Rio San Antonio, especialmente en el banco oeste desde la calle Mulberry
4. Creación de rutas de conexión entre el parque y la cabecera a través UIW a la cuenca de Olmos
5. Reducción de atajos a través del parque en los Domingos

6. Resolver el problema de obstrucción de los puentes de cruce de aguas en Miraflores durante las tormentas
7. Anadir interpretación de arte de Dionicio Rodriguez en el parque
8. Evitar la burguesía
9. Reparar conexiones peatonales a atracciones cercanas (DoSeum, Jardín Botánico)
10. Eliminar el abandono ilegal de animales en el parque
11. Crear una ruta de ciclismo todo terreno conectando el Tobin Center, El Museo de Arte, DoSeum, el parque, el Jardín Botánico, el Museo McNay y el aeropuerto)
12. Establecer un comité de arte para el parque
13. Crear políticas públicas relacionadas con los pocos espacios libre de cuota disponibles en el parque
14. Crear mejor conexión dentro del parque hacia el Japanese Tea Garden, estableciendo mejor seguridad para el Tea Garden.

Lista de presentes

## **Reunión Publica 2**

Documentación de la junta y comentarios del público

Lista de presentes

Ilustraciones propuestas se muestran en cursiva a lo largo de este proyecto. Ilustraciones implementadas cambiarán dependiendo del desarrollo del proyecto. Guía de nomenclatura:

Plan de sitio: Bosquejos del plan con elementos mayores y menores del nuevo plan se muestran. Un plan general del sitio será creado en alta resolución. Se utilizarán piezas recortadas y ampliadas de la misma se utilizará en áreas específicas.

Bosquejo: perspectiva a mano o computadora. Las técnicas pueden variar de imagen a imagen

Diagrama: plan simplificado y abstraído que muestra áreas específicas o componentes específicos de áreas más grandes. Un archivo maestro derivado y simplificado desde el plan representado con múltiples capas que muestra diferentes componentes hará diagramas consistentes. También se refieren en algunos casos a dibujos creados para explicar una función o concepto en forma isométrica, elevación o sección.