

The background features a large, light-colored circular graphic. Inside the circle, there is a stylized white outline of a city skyline with several buildings of varying heights. A white arrow curves around the left side of the circle, pointing upwards and to the right. The text is centered over the skyline.

attas

Condiciones Existentes

PLAN DEL CENTRO REGIONAL DE BROOKS

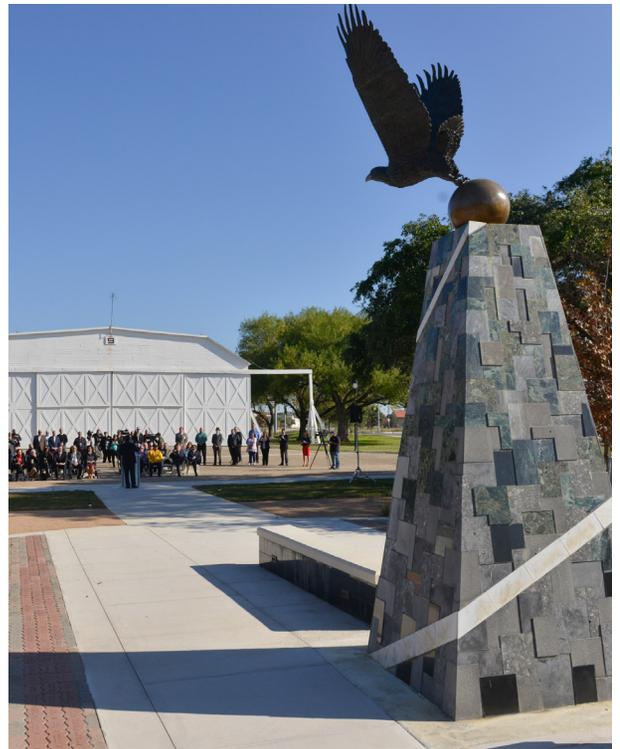
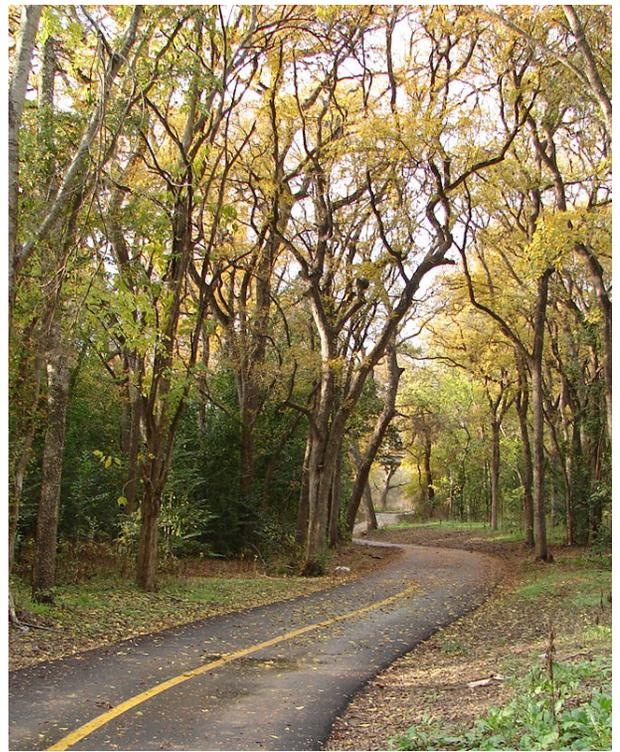


Resumen del Proyecto SA Tomorrow

Para 2040, se espera que la población del Condado de Bexar se incremente por aproximadamente 1 millón de personas, 500,000 nuevos trabajos y 500,000 nuevas unidades de vivienda. La planificación para este crecimiento y los próximos 25 años es una tarea compleja y puede ser incierta. Sin embargo, San Antonio planifica audazmente. Se están solucionando los problemas complejos y tomando las decisiones difíciles porque “continuar con lo habitual” no es suficiente. La planificación actual asegura que nuestra gran Ciudad capture la clase de crecimiento y desarrollo económico que es compatible con la visión comunitaria del futuro, y brinde beneficios para todos los residentes, actuales y futuros. SA Tomorrow fue creado para implementar la visión SA2020, e incluye tres planes complementarios: el Plan Integral actualizado, el Plan de Sustentabilidad y el Plan de Transporte Multimodal. Estos planes trabajan en conjunto para orientar a la Ciudad hacia un crecimiento inteligente y sustentable.

Los planes de SA Tomorrow preparan a la comunidad para el crecimiento poblacional y laboral esperado, y ayudan a comprender cómo será el crecimiento y cómo afectarán nuestras vidas diarias. Con un área relativamente fija disponible para el desarrollo futuro, el crecimiento poblacional y laboral esperado afectará la calidad general de vida y la habitabilidad de la comunidad. También nos preguntamos si es momento de expandir los límites o enfocarse en el desarrollo dentro del alcance actual de la Ciudad. Para tener éxito y solucionar verdaderamente los desafíos a largo plazo de San Antonio, es necesario, como comunidad, solucionar los problemas complejos que surjan desde una evaluación honesta de los desafíos de la comunidad y declarar claramente las medidas a tomar para lograr la visión comunitaria del futuro. Muchas de estas difíciles elecciones provienen del hecho de que las tendencias actuales han resultado en sistemas y patrones de desarrollo que son insostenibles o que producen resultados contrarios a las visiones y metas declaradas por la comunidad.

Revertir décadas de viejos hábitos y cambiar los sistemas arraigados es difícil. Los tres Planes SA Tomorrow para toda la Ciudad comenzaron el proceso para San Antonio. Ahora, trabajamos en geografías más específicas en toda la Ciudad para implementar recomendaciones de políticas y patrones de crecimiento requerido por SA Tomorrow. Estos planes de Sub-Área, incluyendo Centros Regionales, Áreas Comunitarias y Corredores, solucionarán una gran variedad de desafíos incluyendo usos del suelo, transporte y movilidad, parques, senderos y espacios abiertos, estrategias de desarrollo económico y de viviendas, infraestructura y diseño urbano. Este Atlas ayuda a catalogar las condiciones existentes importantes más relevantes para el Plan del Centro Regional del Área de Brooks. Junto a una gran campaña de opinión pública, investigación de mejores prácticas, análisis y asesoramiento de expertos técnicos, estos hallazgos servirán como información importante para las recomendaciones del plan y prioridades de implementación e inversión.



Índice

Resumen del Proyecto	
Visión y Planes para toda la Ciudad	6
Planificación de Sub-Área SA Tomorrow	7
Resumen del Área del Proyecto	
Ubicación del Área del Plan	10
Historia del Área del Plan	11
Principales Referencias, Vecindarios e Instituciones	12
Perfil Demográfico y Económico	
Población y Vivienda	14
Empleo	16
Desarrollo Comercial e Industrial	16
Planes Previamente Adoptados	18
Mapa y Análisis de las Condiciones Existentes	
Sistemas Naturales	20
Distritos Existentes	22
Uso del Suelo	23
Transporte y Movilidad.....	28
Servicios y Acceso	32
Inversiones Públicas	34
Oportunidades Preliminares	36

Visión y Planes para toda la Ciudad

SA2020

La visión SA 2020 se originó en una serie de foros públicos en 2010 para desarrollar metas para mejorar San Antonio para el año 2020. El proceso fue un esfuerzo de visión comunitario orientado por un comité de dirección de líderes y representantes comunitarios. Además, miles de residentes de San Antonio participaron en el proceso de visión, que culminó en un detallado informe, publicado en 2011, que estableció una visión estratégica para el futuro de San Antonio. La visión de SA2020 proporcionó una gran base para los tres planes SA Tomorrow, reflejando el deseo de la comunidad por apoyar el desarrollo económico y nuevos trabajos, adoptando al mismo tiempo artes, educación, salud y cultura comunitaria.



Visión 2040 de VIA

Visión 2040 fue un proceso impulsado por la comunidad para actualizar el Plan Integral de Transporte a Largo Plazo de Tránsito Metropolitano VIA hasta el año 2040 y desarrollar la visión regional para el futuro del transporte público. El proceso de planificación Visión 2040 se realizó al mismo tiempo que SA Tomorrow e identifica varias soluciones de tránsito para atender a las áreas más ocupadas y dinámicas de actividad, vivienda y empleo de la región. El plan presenta varios métodos de transporte y desarrolla sistemas alternativos para comprender cómo el tránsito podría afectar la región. Con la participación comunitaria, Visión 2040 trabajará para evaluar todas las alternativas e identificar un sistema de plan preferido que cumpla las necesidades de tránsito actuales y futuras.



SA Tomorrow Plan Integral

El Plan Integral SA Tomorrow soluciona desafíos interconectados y presentes en toda la Ciudad. Como visión a largo plazo para San Antonio, el Plan brinda orientación estratégica para la toma de decisiones y la inversión comunitaria. Quizás la tarea más importante realizada por la comunidad al crear este Plan Integral fue determinar dónde dirigir y animar el crecimiento, y hacerlo de manera que proteja los recursos vitales históricos, culturales, sociales y naturales.

De orientarse adecuadamente, el flujo esperado de nuevos residentes y trabajos beneficiará a la Ciudad y todos los residentes. La planificación permite dirigir el crecimiento de manera consistente con la visión y metas comunitarias para el futuro. El Plan Integral brinda un marco general para la forma física de San Antonio. Detalla cómo los centros regionales, corredores y vecindarios trabajarán en conjunto para crear el San Antonio ideado para las próximas décadas. Además, los 12 tipos de lugares prototipo ofrecen ejemplos de modelos de desarrollo sobre los cuales construir y proteger los activos comunitarios actuales y futuros, mientras se crean lugares que son habitables, inclusivos y sustentables.

La orientación política en el Plan Integral se basa en nueve Elementos del Plan que solucionan desafíos como; patrones de crecimiento de la Ciudad, transporte, vivienda, competitividad económica, recursos naturales y medio ambiente, ejército, y preservación histórica y patrimonio cultural, entre otros. Cada capítulo de Elemento del Plan incluye un resumen de los problemas y desafíos clave específicos del elemento y brinda una serie de metas y políticas que establecen la dirección de respuesta o solución de desafíos de la comunidad, antes de involucrarse la Ciudad.



SA Tomorrow Plan de Sustentabilidad

El Plan de Sustentabilidad se enfoca en tres pilares de sustentabilidad (económico, ambiental y social) y es el camino a seguir por la comunidad y el gobierno municipal para lograr la visión general de un San Antonio sustentable como comunidad inclusiva y justa con una economía próspera y un ambiente saludable. El Plan de Sustentabilidad destaca siete áreas de enfoque y cinco temas transversales. Cada área de enfoque tiene su propia visión, resultados, estrategias y mediciones de éxito. Los temas transversales identifican y destacan las prioridades clave. Además, estos temas transversales fueron considerados e integrados en cada uno de los componentes y elementos principales del Plan Integral SA Tomorrow y el Plan de Transporte Multimodal.



SA Tomorrow Plan de Transporte Multimodal

El Plan de Transporte Multimodal es un plan dinámico, equilibrado y pensado a futuro para todos los métodos de transporte, incluyendo automóviles, tránsito público, bicicletas y peatones. Indica la estrategia de transporte de la Ciudad y sirve como herramienta para analizar las prioridades de transporte que mejor cumplan las metas comunitarias. La Ciudad colaboró con interesados, agencias socias y la comunidad en general para desarrollar un plan que se base en y ponga en práctica las metas y políticas del Plan Integral SA Tomorrow, incorpore todos los métodos de transporte, y recomiende un sistema de transporte sustentable, seguro y eficiente que pueda sostener a los nuevos residentes, viviendas y empleos esperados para la comunidad durante las próximas décadas.

Planificación de Sub-Área de SA Tomorrow

Programa de Planificación Integral

El Programa de Planificación Integral (CPP) es el enfoque y proceso coordinado de la Ciudad para planificación. Brinda el fundamento y las metas para los esfuerzos de desarrollo a largo plazo de la Ciudad y contiene tres componentes principales de servicio: Capacidad de Construcción, Planificación Integral, e Implementación. El proceso de SA Tomorrow identificó varias modificaciones a implementarse al CCP, incluyendo nuevos enfoques de planificación y geografías. La intención de la jerarquía modificada es asegurar que la planificación en todos los niveles se complete en San Antonio de forma eficiente y efectiva con participación y aceptación significativa de vecindarios, propietarios de viviendas y empresas, agencias socias, grandes instituciones y otros interesados clave.

Aunque el Plan Integral es el documento de planificación y política general para la Ciudad, existen otros cuatro niveles de planificación, incluyendo: Planes Regionales (desarrollados en colaboración con agencias socias para orientar los servicios regionales y multi-jurisdiccionales y/o inversiones en infraestructura); Planes Funcionales para toda la Ciudad (dirigen los componentes especializados de planificación como transporte, desarrollo económico, vivienda, recursos naturales y sustentabilidad); Planes de Sub-Área (brindan estrategias detalladas para geografías específicas, como centros regionales, corredores y grupos de vecindarios, adhiriéndolos al plan de mayor nivel); y Planes Específicos (solucionan geografías de menor escala y se enfocan en la implementación). El Plan del Centro Regional del Área de Brooks que aborda este Atlas forma parte del programa de planificación de Sub-Área detallado en la siguiente sección.

Planificación de Sub-Área de San Antonio

Desde la adopción del Plan Integral en agosto de 2019, el Departamento de Planificación trabaja con comunidades para crear planes de Sub-Área para los 13 Centros Regionales y las 17 Áreas Comunitarias que en conjunto cubren la totalidad de la Ciudad de San Antonio.

Los Centros Regionales son unos de los principales elementos de construcción de la forma de la Ciudad de San Antonio y un enfoque del esfuerzo general de SA Tomorrow. Aunque la mayoría de las ciudades cuentan con uno o dos grandes centros de empleo, San Antonio tiene 13. Esto crea desafíos y oportunidades. Un Principio Organizativo principal del Plan Integral de la Ciudad es enfocar el crecimiento hacia estos Centros Regionales, construyendo sobre el patrón existente de desarrollo. Son ideados como nuevos “lugares” para vivir, trabajar y jugar. Cada centro es diferente y su desarrollo será influenciado por sus usos actuales. Sin embargo, muchos centros están bien posicionados para desarrollar dinámicos sitios de uso mixto. Ofrecen una variedad de opciones de vivienda y rango de precios, permiten una mayor densidad y cuentan con servicios que beneficiarán a los residentes y trabajadores del centro. San Antonio debe enfocar sus estrategias de inversión e infraestructura en apoyar y potenciar la identidad única y los activos de cada centro.

Las Áreas Comunitarias conforman el resto de San Antonio fuera de los Centros Regionales. Estas áreas conforman muchos de los vecindarios existentes, agrupados por geografía, historia, desafíos y oportunidades en común. Al dirigir activamente una mayor proporción del crecimiento hacia los Centros Regionales, se busca limitar los efectos del crecimiento en vecindarios estables existentes. Sin embargo, las ciudades y vecindarios evolucionan constantemente.

Es necesario planificar para adaptar y potenciar el cambio para todos los residentes actuales y futuros al crear vecindarios completos y comunidades que proporcionen toda la gama de servicios, una variedad de opciones de vivienda y transporte, y oportunidades de empleo, compras, educación y recreación.

Los Planes de Centro Regional y Área Comunitaria solucionarán los siguientes asuntos basándose, en parte, en las condiciones existentes identificadas en este Atlas: Uso del Suelo; Parques y Espacios Abiertos; Desarrollo Económico; Vivienda; Movilidad e Infraestructura; Creación de Lugares y Diseño Urbano; y Prioridades de Política e Inversión.

SA Tomorrow Corredores SA

Corredores SA es un esfuerzo colaborativo para ayudar a establecer el futuro de la Ciudad de la forma más equitativa, sustentable y eficiente posible. Es uno de los primeros pasos para implementar SA Tomorrow como también el plan Visión 2040 de VIA, ambos de los cuales identificaron corredores en áreas donde es apropiado concentrar el crecimiento futuro. Los objetivos de Corredores SA coinciden y soportan los esfuerzos en curso de planificación de Sub-Área. El plan desarrolla un mapa del uso futuro del suelo recomendado y planifica 12 áreas de corredores, respetando los planes existentes de áreas pequeñas y vecinales, mientras ayuda a implementar SA Tomorrow. Además, Corredores SA recomienda regulaciones e incentivos adecuados para lograr la visión de SA Tomorrow de crecimiento y desarrollo económico alrededor de las inversiones en tránsito VIA, y ayuda a integrar nuevos y más tipos de desarrollo que apoyan el tránsito y atienden una variedad de deseos e ingresos.

Tres Tipos de Centros Regionales

Los 13 centros regionales se agrupan en tres categorías conforme al análisis de sus condiciones existentes, características únicas y posibles capacidades de crecimiento. Es importante notar que no son lugares homogéneos. Aunque cubren grandes áreas, cada uno incluye varios tipos de lugares, formas urbanas y usos del suelo.



Centros de Actividad

Estas áreas tienen grandes concentraciones de gente y trabajos en un ambiente de uso mixto. Deberían ser transitables por peatones y estar bien conectadas mediante varios tipos de transporte y tránsito. Deberían tener una mezcla balanceada de empleos y viviendas, y contener servicios que sirvan a residentes, trabajadores y empleadores dentro de los centros y también en toda la Ciudad. Muchos albergan las instituciones educativas, culturales y de entretenimiento.



Centros de Logística/Servicios

Estas áreas cuentan con mayor conectividad para el transporte de bienes y personas incluyendo transporte aéreo, cargas/ferrocarriles y por carretera. Se posicionan como puntos de partida para las exportaciones e importaciones de la Ciudad. Estos centros cuentan con grandes áreas coordinadas de usos únicos, y núcleos concentrados de uso mixto, con más empleos que residentes. Proporcionan bienes y servicios para apoyar a las empresas y residentes adyacentes al centro.



Centros de Usos Especiales

Estas áreas cuentan con grandes empleadores, instituciones y/o concentraciones de tipos similares de empleo. Estos centros suelen requerir una barrera o separación para separar sus actividades especializadas de las áreas adyacentes. Contienen principalmente empleadores y servicios de apoyo.

Los Centros Regionales conforman los elementos fundamentales del futuro de la Ciudad. Con el fin de utilizar su potencial para absorber el crecimiento previsto para San Antonio, es necesaria una visión clara y un plan estratégico para cada uno. Estos planes de centro regional deben perfeccionar los límites de cada centro, identificar áreas de cambio y estabilidad, y desarrollar un detallado plan de uso del suelo que priorice mejoras a la infraestructura, políticas y programas. Aunque estos centros deberían promover el desarrollo de mayor densidad y uso mixto, no todas las áreas dentro de un centro regional se recomiendan para este tipo de crecimiento. Por ejemplo, los distritos históricos existentes y distritos de preservación son algunos de los mejores activos de la Ciudad, y las políticas de desarrollo deberían protegerlos. Los planes de centros regionales deben respetar estas áreas especiales al definir las oportunidades de desarrollo.

Perfil del Área de Centro Regional

PERFIL DEL CENTRO REGIONAL DE BROOKS

Puntuaciones actuales y anheladas



Uso del tránsito



Caminabilidad



Distancia promedio hasta el trabajo



Densidad Laboral del Suelo Desarrollado



Densidad Residencial del Suelo Desarrollado



Relación de Empleados a Residentes



Ingresos Per Cápita



Índice de Vivienda + Transporte



Índice de Diversidad laboral

Fortalezas: El Centro Regional de Brooks ha capturado exitosamente una importante cantidad y diversidad de empleos en un corto período de tiempo. Además, los beneficios de la excelente conectividad del área desde carreteras y arteriales hasta Downtown y otros centros regionales.

Población (estimado de 2015): 20,149

Viviendas (estimado de 2015): 6,885

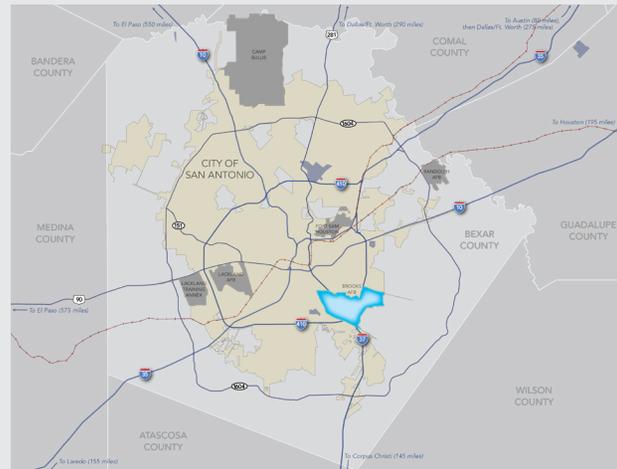
Relación de Unidades de Vivienda Unifamiliares a Multifamiliares: 1.91

Empleos (estimado del 2013): 7,200

Grandes Industrias (por empleo): Salud, Administración Pública, Comercio Minorista

Acres: 7,540

Acres Desarrollados: 4,800

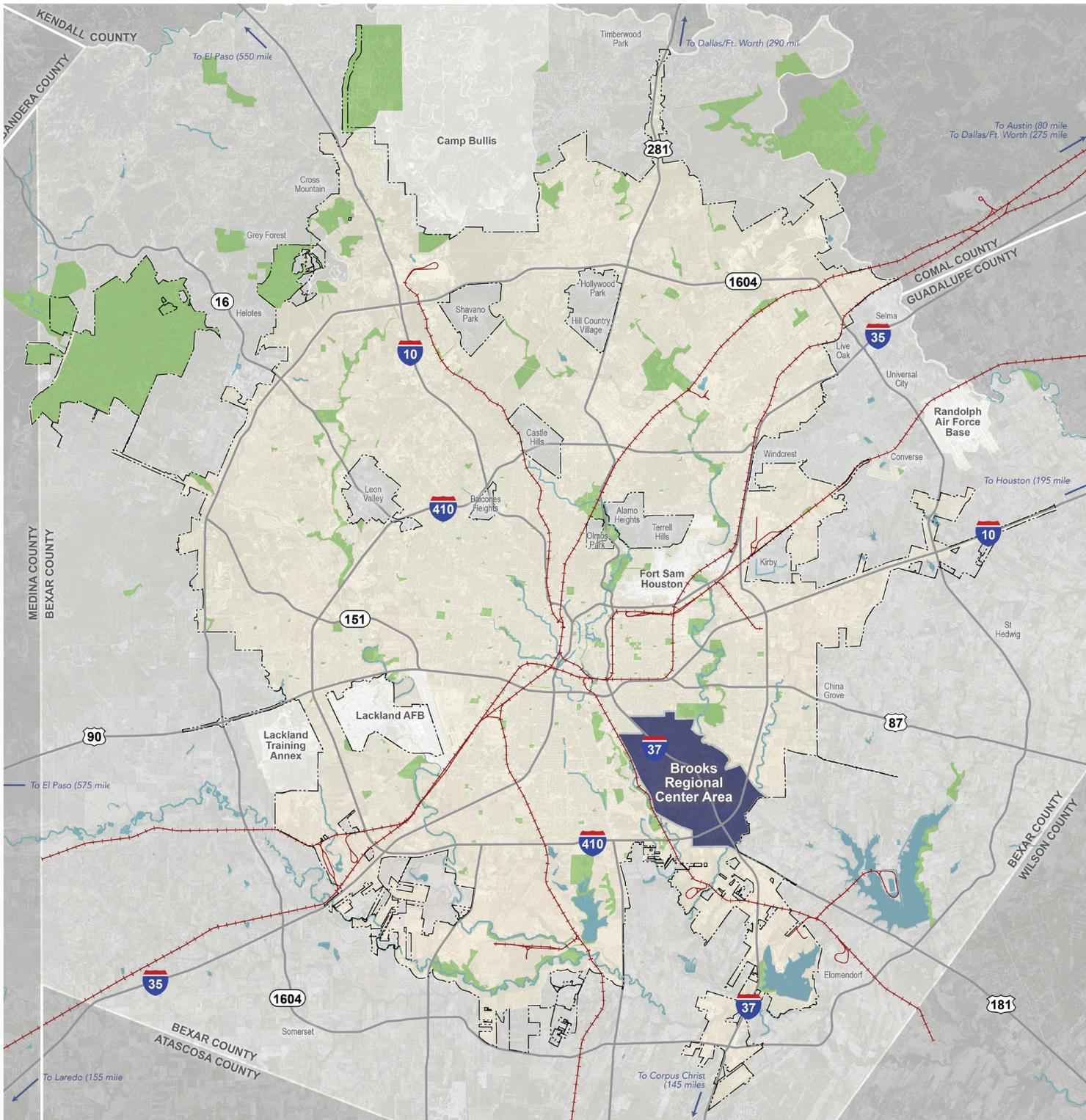


Gracias al re-desarrollo Brooks City Base, esta área es uno de los centros de actividad emergentes de San Antonio y un gran catalizador para el crecimiento en el sur de la Ciudad. Como enfoque de redesarrollo en esta área, el uso mixto Brooks City Base de 1,200 acres ha atraído 3,000 empleos, un 40% de los empleos del centro. Brooks se ubica cerca de varias carreteras principales, incluyendo la I-37, que se conecta al Downtown y al Aeropuerto Internacional de San Antonio.

Tareas a Futuro: Los esfuerzos a futuro liderados por la Brooks Development Authority deberían enfocarse en atraer empleos y vivienda de alta densidad hacia el re-desarrollo de Brooks City Base. A medida que se desarrolla este centro regional, deberían priorizarse la caminabilidad y la conectividad de tránsito.



El desarrollo de los Fleet Street Condominiums y el Aloft Hotel en National Harbor, Maryland, genera una intersección clave en el distrito de uso mixto National Harbor.



UBICACIÓN del PLAN

LEYENDA

- Límites de la Ciudad
- Autopista Principal
- Línea de Ferrocarril
- Parque o Espacio Abierto
- Masa de Agua

Historia del Centro Regional del Área de Brooks

El Centro Regional del Área de Brooks (BARC) es una comunidad pionera en el Southside de San Antonio. A lo largo de su historia, ha albergado innovación y creación, desde misiones coloniales españolas hasta las primeras escuelas de vuelo y medicina aeroespacial. Como un verdadero pionero, el Área de Brooks es resistente, adaptable y ha perseverado frente a la adversidad. Esto incluye el redesarrollo de la Base Brooks de la Fuerza Aérea (AFB) cerrada, a la cual debe su nombre el área de desarrollo de la dinámica comunidad Brooks que atrae nuevos trabajos, viviendas e inversiones renovadas en toda el área del plan.

La AFB de Brooks fue desarrollada en 1917 y debe su nombre al piloto Sidney Johnson Brooks, Jr. de San Antonio. Fue un centro activo de entrenamiento para el ejército y la fuerza aérea durante ambas Guerras Mundiales, y luego se enfocó en la investigación y educación de medicina aeronáutica. En 1995, la AFB de Brooks fue programada para el cierre. La propiedad del sitio fue transferida a la Brooks Development Authority en 2002, y las operaciones de la Fuerza Aérea cesaron por completo en 2011. Nuevos usos educativos y de investigación comenzaron en la antigua base en 2006, y el redesarrollo ha marcado el inicio de una nueva era de educación e innovación, atrayendo nuevos usos de investigación, medicina y educación. Hoy en día, Brooks es un campus de uso mixto de 1,308 acres.

Otro principal uso del suelo e institución de referencia es el San Antonio State Hospital (SASH), que fue fundado como el Southwestern Insane Asylum en 1882 con 640 acres. El Hospital sigue funcionando hoy en día, tratando y albergando alrededor de 300 pacientes. El San Antonio State Hospital es una instalación activa de tratamiento residencial y el sitio ahora alberga al Centro de Texas para Enfermedades Infecciosas y el Centro de Vivienda Asistida.

El crecimiento residencial del área ocurrió en una era cuando la Carretera Estatal 13, conocida como Military Drive, era el primer circuito de la Ciudad (antes del desarrollo de la Interestatal 410), y cuando S. Presa Street era la principal conexión entre San Antonio y Corpus Christie. Highland Hills es un vecindario residencial establecido al norte de SE Military Drive. El vecindario Hot Wells fue nombrado por un spa, hotel y centro de salud en el Río San Antonio, cuando fue establecido en 1920. Muchas familias han vivido en el área durante generaciones, con varias familias afirmando vínculos con el área desde antes de 1776. Otras se mudaron y construyeron en el área al cambiar el siglo, mientras que otros desarrollos se produjeron desde 1940 hasta 1960, cuando la AFB de Brooks fue construida y ampliada.

Los residentes e interesados del BARC respetan y valoran esta gran historia y el legado de los residentes y pioneros desde hace mucho tiempo. Los diversos recursos naturales, recreacionales, culturales e históricos bien establecidos del área son un gran componente del patrimonio e identidad del Brooks Área



Brooks es una comunidad pionera; el área reivindica varios proyectos a lo largo de su historia que han influenciado su creación, desde misiones coloniales españolas hasta las primeras escuelas de vuelo y medicina aeroespacial.

Infraestructura e Instituciones de Brooks

Principales Referencias e Infraestructura

El Centro Regional del Área de Brooks se ubica inmediatamente adyacente al Río San Antonio. Varias vías fluviales, incluyendo arroyos y acequias, atraviesan el área de estudio. El área está dividida por la Carretera 37, y SE Military Drive y la I-410 rodean los límites del sur del área, donde el desarrollo es de naturaleza rural. Las principales referencias del área también son sus mayores instituciones y propietarios, Brooks y el San Antonio State Hospital. El Río San Antonio es una referencia principal que está directamente al oeste del área del plan; su Mission Reach es accesible a pie, bicicleta o automóvil. El Hot Wells Resort y ruinas es una referencia bien conocida en el río que tiene renovaciones programadas. Otras referencias en el BARC incluyen:

- El Hangar 9 es el hangar aeronáutico de madera más viejo de su tipo todavía en pie en su ubicación original. Hoy en día funciona como un centro de eventos.
- El McCreeless Corner Shopping Center es un gran destino comercial para los residentes y empleados del Área de Brooks.
- El Embassy Suites Hotel and Spa es el único hotel de servicio completo en el Southside de San Antonio.
- El campus médico de la The University of the Incarnate World (UIW) se encuentra en el antiguo sitio de la Escuela de Medicina Aeroespacial de la Base de la Fuerza Aérea de Estados Unidos.
- Mission Trail Baptist Hospital
- The Republic Golf Club es un popular campo de golf privado con instalaciones para reuniones y eventos.
- Berg's Mill es un sitio histórico que incluye las ruinas del primer molino de lavado de lana en el Sur de Texas.

Varias vías fluviales y características naturales funcionan como referencias del área.

La Acequia San Juan fue parte del sistema de irrigación construido durante el período colonial español de la Ciudad.

Otras vías fluviales incluyen Asylum, Salado y Brooks Creeks. Los Pytel, Pickwell y Brooks Parks como también la Salado Creek Greenway South y la nueva Greenline en Brooks son características distintivas de espacios abiertos y naturales.

Vecindarios e Instituciones

El Centro Regional del Área de Brooks es una combinación de grandes instituciones y vecindarios residenciales establecidos y emergentes. Las áreas residenciales tienen diferentes formas, incluyendo asociaciones vecinales registradas, asociaciones de propietarios (HOA), viviendas unifamiliares en grandes lotes, y otros desarrollos residenciales de densidad media que se desarrollaron de forma orgánica, sin un plan maestro o una estructura organizativa. Las Asociaciones Vecinales Highland Hills, Hot Wells Mission Reach y Highland Forest representan los vecindarios predominantemente unifamiliares al norte de SE Military Drive. Otros vecindarios o sus respectivas asociaciones vecinales adyacentes a el Área de Brooks incluyen a el Highland Park, East Pyron/Symphony Lane y Pecan Valley.



Construido en 1918, el Hangar 9 es la instalación de almacenamiento y reparación de aeronaves más vieja de la Fuerza Aérea de Estados Unidos.

Nuevos desarrollos residenciales en Brooks, incluyendo The Kennedy y The Landings, contribuyen al cambiante carácter del área.

El Centro Regional del Área de Brooks se beneficia de la presencia de diferentes grandes organizaciones públicas y privadas, incluyendo educativas, comerciales e instituciones médicas.

Esto crea oportunidades óptimas para asociaciones que pueden potenciar recursos y crear varios beneficios para el área. Estas organizaciones incluyen, pero no se limitan a, las siguientes.

- Mission Trail Baptist Hospital
- The University of Incarnate Word (UIW) Medical School
- Pre-K for SA
- Cámara de Comercio del Sur de San Antonio
- Mission Solar
- Centro de Operaciones de Emergencia
- Centro de Texas para Enfermedades Infecciosas
- Centro de Vivienda Asistida del Estado
- Departamentos de Transporte y Seguridad Pública de Texas

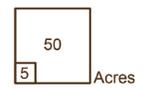
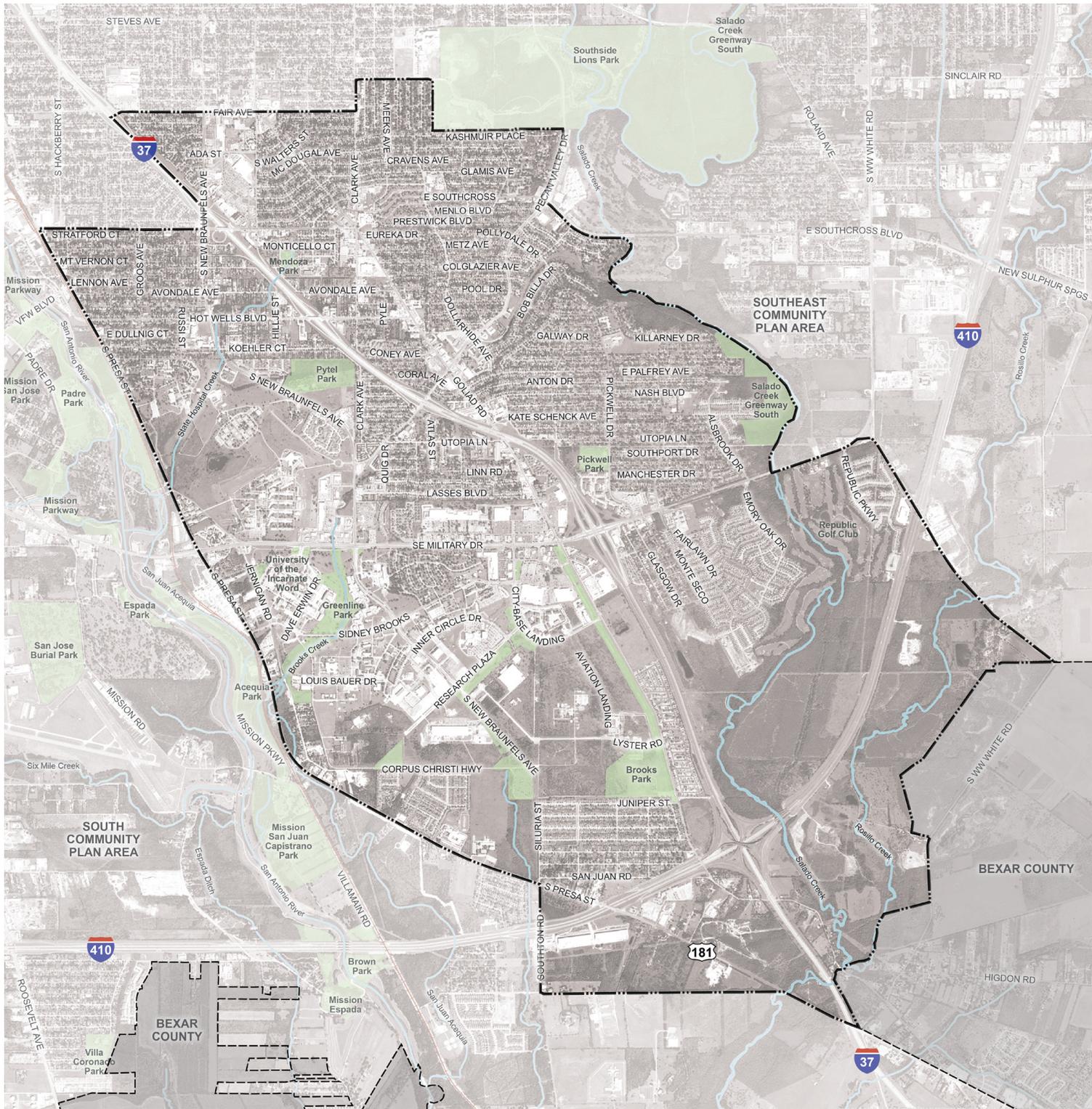


Con el crecimiento de San Antonio luego de la Segunda Guerra Mundial, el Berg's Mill perdió su carácter, y para 1960 ya no figuraba en los mapas.

ÁREA de ESTUDIO

LEYENDA

-  Límites del Área Brooks Regional Center
-  Límites de la Ciudad
-  Línea de Ferrocarril
-  Parque o Espacio Abierto
-  Corriente



Perfil Demográfico y Económico

El Centro Regional del Área de Brooks experimentó un crecimiento más lento que San Antonio en general, hasta hace relativamente poco tiempo. Desde 2010, la población del área del plan ha estado creciendo al mismo nivel que la Ciudad y el Centro Regional alberga muchos nuevos y grandes empleadores. Inversiones recientes a lo largo del río, en Brooks y otras áreas, han generado crecimiento, redesarrollos y otros cambios en los vecindarios adyacentes. La actividad económica en Brooks, cerca del Río San Antonio y sus Misiones históricas, y el acceso al Downtown, presentan muchas oportunidades de crecimiento e inversión para el Centro Regional.

En general, el Centro Regional del Área de Brooks:

- Tiene una composición demográfica muy parecida a los promedios de toda la Ciudad para el crecimiento poblacional, tamaño promedio de vivienda, propiedad de vivienda y edad de los residentes.
- Tiene una mayor concentración de residentes de origen hispano, menor alcance educativo promedio y menores ingresos por vivienda.
- Experimentó un crecimiento reciente en viviendas provocado por el re-desarrollo de la antigua Base de la Fuerza Aérea en Brooks, que ayuda a sostener y revitalizar los vecindarios existentes al norte. Brooks ha atraído desarrollo de viviendas multifamiliares con más de 1,400 nuevas unidades construidas desde 2010, como también 530 viviendas unifamiliares.
- Se está recuperando del descenso económico provocado por el cierre y clausura de la Base Brooks de la Fuerza Aérea. La atracción del Mission Trail Baptist Hospital, los desarrollos comerciales a lo largo de SE Military Drive, instituciones educativas y la planta de fabricación Mission Solar han creado nuevas oportunidades.

- Tiene trabajos concentrados en salud, ventas, educación, servicios alimentarios y otros sectores que ofrecen salarios relativamente bajos.
- Anticipa que más de 10,000 nuevas viviendas y 20,000 nuevos empleos se añadirán para 2040.

Población

La población en el Centro Regional del Área de Brooks creció por 1.2% anual entre 2000 y 2016. Durante este mismo período, la Ciudad de San Antonio creció a un promedio anual del 1.3%. Desde 2010, más de 400 personas y 130 viviendas fueron añadidas por año al área del plan.

En 2016, la población del BARC fue de casi 41,000, con cerca de 14,200 viviendas. Las características de las viviendas en este Centro son similares a la Ciudad en general, con 69% de las viviendas definidas como “familiares”, mientras que 65% de las viviendas en la Ciudad son viviendas familiares. Cerca de un cuarto (26%) de las viviendas tienen 1 persona, comparable al 28% de la Ciudad y el 25% en el MSA. El tamaño promedio de la vivienda en el Centro Regional del Área de Brooks es de 2.83 personas, -el mayor de todos los centros regionales-, y solo se ha incrementado un poco desde 2.82 en 2010.

Edad

La población del Centro Regional del Área de Brooks es menor que la población regional promedio; el promedio de edad en el área es de 33.1 años, comparado con 33.7 en la Ciudad y 35.00 en el MSA. Treinta por ciento de la población es menor a 20 años, comparado con el 28% en la Ciudad y el MSA. La población de “Millennials”, aquellos nacidos entre 1980 y 1995, en el Centro Regional del Área de Brooks es la misma que en el MSA, pero un poco menor que la Ciudad, con el 22% de la población entre 20 y 34, comparado con el 24% de la Ciudad. La población de ancianos en el Centro es similar a la de la región, con el 12% de la población mayor a 65 años, igual que la Ciudad, y cerca del 12% del MSA.

Raza y Etnia

La población del Centro Regional del Área de Brooks es 80% Hispana, mayor que el 65% en la Ciudad y el 55% en el MSA, y 74% Blanca, similar al 71% en la Ciudad y el 74% en el MSA. El área tiene una puntuación del Índice de Diversidad de 63, -medido desde 0 a 100-, este número representa la posibilidad de que dos personas aleatorias en la misma área pertenezcan a dos razas o grupos étnicos diferentes. San Antonio y su MSA tienen un Índice de Diversidad de 72. Esto indica que el Centro Regional del Área de Brooks está más segregado étnicamente que la Ciudad en general.

Ingresos

Los ingresos personales y familiares en el Centro Regional del Área de Brooks son significativamente menores que el promedio de la región. El ingreso promedio por vivienda en el Centro Regional del Área de Brooks es de \$46,404, mientras que el ingreso promedio por vivienda para la Ciudad de San Antonio es de \$65,213.

Educación

Los residentes del Centro Regional del Área de Brooks tienden a tener una menor educación que la población de la Ciudad y la región. De aquellos con 25 años o más, 25% tienen menos que un diploma de escuela preparatoria (comparado con el 18% en la Ciudad y el 15% en el MSA), y solo 15% cuenta con una Diplomatura, Licenciatura, Título de Posgrado o Título Profesional (comparado con el 33% en la Ciudad y 35% en el MSA).



Crecimiento Poblacional Anual | 2000-2016



Ingresos Familiares Promedio

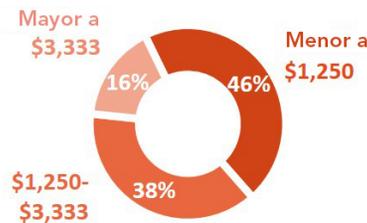
\$36,100

22% menos que la Ciudad de San Antonio



Distribución Salarial

46% cobran menos de \$1,250 mensuales



Vivienda

Los costos de vivienda son menores en el Centro Regional del Área de Brooks que en el promedio del Condado. El valor promedio de una vivienda unifamiliar es aproximadamente de \$88,000, -solo 54% del valor promedio de \$163,000 en el Condado. El valor de nuevas viviendas es mayor, con viviendas en Mission Creek promediando entre \$100,000 y \$160,000, y nuevas viviendas en Monte Viejo valuadas entre \$240,000 y \$255,000. Otras viviendas recientemente construidas en el área de Monte Viejo están valuadas entre \$150,000 y \$200,000.

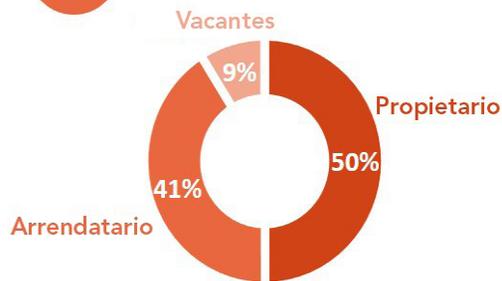
La tarifa promedio de arrendamiento para una unidad de apartamento es de \$799 mensuales, o \$1.08 por pie cuadrado, menos que el promedio del condado de \$921 mensuales o \$1.11 por pie cuadrado. Para nuevos apartamentos (construidos desde 2010) los arrendamientos son más caros, promediando \$990 mensuales, o \$1.17 por pie cuadrado. Estos siguen siendo menores que los promedios del Condado para nuevos apartamentos por \$1,226 mensuales o \$1.38 por pie cuadrado.

La composición del parque inmobiliario en el Centro Regional del Área de Brooks es similar al promedio de la región. La mayoría de las unidades de vivienda (68%) son viviendas unifamiliares individuales, comparado con el 64% de la Ciudad y el MSA. El área tiene una menor porción de unidades multifamiliares comparado con la Ciudad, con 26% de estructura de vivienda multifamiliares (2 o más unidades), comparado con el 32% de la Ciudad (23% en el MSA). Solo 10% de las unidades en el BARC son estructuras con 10 o más unidades (comparado con el 18% en la Ciudad y el 13% en el MSA).

La tenencia de vivienda en el BARC es muy similar a la Ciudad en general. En el área del plan, 55% de las unidades de vivienda están ocupadas por los propietarios (comparado con el 53% en la Ciudad), y 43% están ocupadas por arrendatarios (comparado con el 47% en la Ciudad). En el MSA, 61% de las viviendas están ocupadas por propietarios y 39% por arrendatarios.



Tenencia de Vivienda



Recientemente ha habido un incremento de nuevas viviendas en el área, que consiste principalmente de desarrollo multifamiliar. Cinco nuevos proyectos de apartamentos fueron completados en el área desde 2010, totalizando 1,427 nuevas unidades. Un proyecto, la Fase II del The Kennedy, está actualmente en construcción, y añadirá 159 unidades cuando se haya completado. Además, hay cuatro planes maestros recientes de desarrollo residencial en el área, que totalizan 366 acres de nuevo desarrollo.

Objetivos de Vivienda

Se espera que continúe el reciente desarrollo residencial en el Centro Regional del Área de Brooks, y se pronostica que este crezca por 10,600 nuevas viviendas entre 2010 y 2040, lo que equivale a 350 residencias por año, o el 2% del crecimiento del Condado. El número de nuevas unidades de vivienda añadidas desde 2010 indica que el crecimiento del área es consistente con los pronósticos.

Empleo

El Centro Regional del Área de Brooks tenía 13,371 empleos en 2016. El empleo es impulsado por salud, ventas minoristas y educación. Casi 36% de los empleos en el Centro son de Salud y Asistencia Social, un porcentaje mucho mayor al promedio del Condado del 15%. El próximo gran sector son las Ventas Minoristas, con casi 20% del empleo en el área (comparado con el 14% del empleo en el Condado), seguido por un 14% en Servicios Educativos (9% en el Condado) y 14% en Alojamiento y Servicios de Alimentos (11% en el Condado).

La Brooks Development Authority ha estado trabajando activamente para atraer nuevos empleadores, incluyendo Mission Solar, una compañía fabricante de paneles solares. Los principales empleadores del área incluyen:

- Mission Trail Baptist Hospital
- Mission Solar Energy
- Estado de Texas
- Tiendas Minoristas del área (Walmart, HEB, Sam's Club, y otros)

El empleo en el Centro Regional del Área de Brooks consiste principalmente en trabajos con bajos salarios; 46% de los trabajadores del área ganan \$15,000 anuales o menos (comprado con 26% en el Condado), 38% ganan entre \$15,000 y \$40,000 anuales (comprado con 37% en el Condado), y solo 16% ganan más de \$40,000 anuales, comparado con 37% en el Condado.

La mayoría de los empleados en el Centro Regional del Área de Brooks no vive en el área, y la mayoría de los residentes no trabaja en las cercanías. Noventa y cuatro por ciento de los trabajadores llegan desde otros

lugares, mientras que el 95% viaja hasta otras ubicaciones para trabajar.

De aquellos que viajan hasta el BARC, la mayoría vive relativamente cerca, con 39% viajando menos de 10 millas, y otro 39% viajando entre 10 y 24 millas.

Desarrollo Comercial e Industrial

Oficinas

El Centro Regional del Área de Brooks tiene poco más de 800,000 pies cuadrados de espacio de oficinas, y su inventario ha crecido por casi 140,000 pies cuadrados desde 2005. Los índices de oficinas vacantes en el área, una indicación de la demanda por espacio, son de 1.88%, mucho menos que el promedio del Condado de Bexar de 9.98%. La tarifa promedio de arrendamiento del BARC de \$14.80 por pie cuadrado es mucho menor que los \$19.30 promedio del Condado, y no ha incrementado mucho desde 2005.

Desde 2010, tres nuevos proyectos de espacio de oficinas han sido creados en el área, incluyendo el Brooks Medical Plaza y el Mission Trail Medical Plaza, totalizando 118,000 nuevos pies cuadrados de espacio. La Brooks Development Authority ha estado trabajando activamente junto a JLL para atraer nuevos desarrollos de oficinas. JLL ha propuesto recientemente el desarrollo de dos nuevos edificios de oficinas dentro de Brooks, con uno de los edificios destinado a usuarios de oficinas médicas.

Ventas Minoristas

Actualmente, el Centro Regional del Área de Brooks tiene 3.1 millones de pies cuadrados de espacio de ventas minoristas, y el inventario se ha incrementado por casi 891,000 pies cuadrados de espacio desde 2005.

Esta gran expansión de nuevo espacio fue impulsada por el reciente crecimiento de viviendas y el redesarrollo de Brooks. Los índices de vacantes para ventas minoristas en el área son de 2.38%, menor que el promedio del Condado de 4.18%.

De la misma forma, la tarifa promedio de arrendamiento de \$17.91 es mayor al promedio del Condado de \$14.88. Las tarifas de arrendamiento para espacio de ventas minoristas en el Centro Regional del Área de Brooks se han incrementado por un promedio de 2.2% anual desde 2005, mucho más rápido que el incremento promedio del Condado de 0.8% anual.

Se han realizado 20 nuevos desarrollos de ventas minoristas en el área desde 2019, totalizando 462,500 pies cuadrados de nuevo espacio. Actualmente, hay un proyecto de 8,000 pies cuadrados en construcción en S. New Braunfels Ave y Pecan Valley Drive, y dos proyectos propuestos, que juntos añadirían otros 15,250 pies cuadrados de ventas minoristas al área.

Industrial

Actualmente, el Centro Regional del Área de Brooks tiene 563,000 pies cuadrados de espacio industrial, y solo ha añadido 59,000 pies cuadrados desde 2005, sin incluir el desarrollo de Mission Solar de 240,000 pies cuadrados. Los índices de vacantes de espacios industriales son de 10.2% para el área, comparado con el 5.6% del Condado, y las tarifas de arrendamiento de \$3.61 son menores al promedio del Condado de \$5.25. No se han realizado nuevos desarrollo industriales en el Centro desde 2010.

Hotel

Hay 11 propiedades hoteleras en el Centro Regional del Área de Brooks, totalizando más de 650 cuartos. Cuatro de estas propiedades han sido construidas o renovadas en los últimos 5 años. El desarrollo más reciente incluye dos proyectos completados en 2017, totalizando 254 cuartos, un Embassy Suites en Brooks, que es el primer hotel de servicio completo en el área, y un Hampton Inn & Suites.



Mayores Empleadores

- Mission Trail Baptist Church
- Mission Solar Energy
- Estado de Texas
- Tiendas minoristas del área (Walmart, HEB, Sam’s Club, etc...)



Mayores Sectores de Empleo

Salud, Ventas Minoristas, Educación y Alojamiento

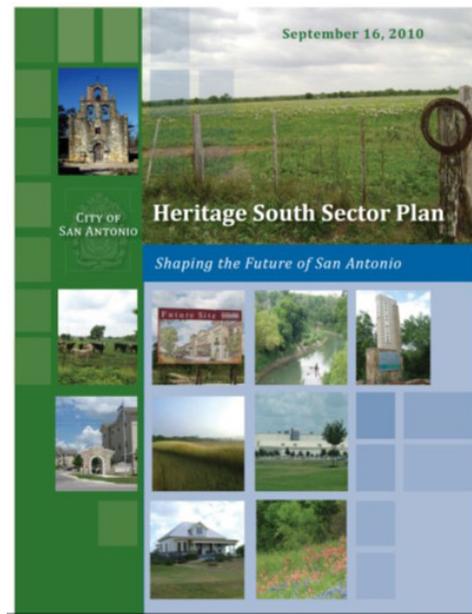


Planes Previamente Adoptados

Los planes previamente desarrollados para el Centro Regional del Área de Brooks, como el Plan de Brooks City Base y el Plan del Heritage South Sector ya han comenzado a preparar el terreno para el cambio y el redesarrollo de este centro. El redesarrollo en Brooks está ideado para incluir un dinámico distrito sustentable con varios usos del suelo. El Plan Brooks City Base (2015) está ayudando a alcanzar esta visión. Liderado por la Brooks Development Authority, este plan ha creado una visión en la cual Brooks tiene la oportunidad de influenciar patrones más amplios de desarrollo; respaldar la historia e identidad local; elevar las comunidades del Southside; integrar tecnología accesible para todo el campus; y promover la sustentabilidad cultural, económica y ambiental. El plan busca asegurar el desarrollo constante de proyectos inspiradores, sustentables, enfocados en la comunidad y económicamente viables.

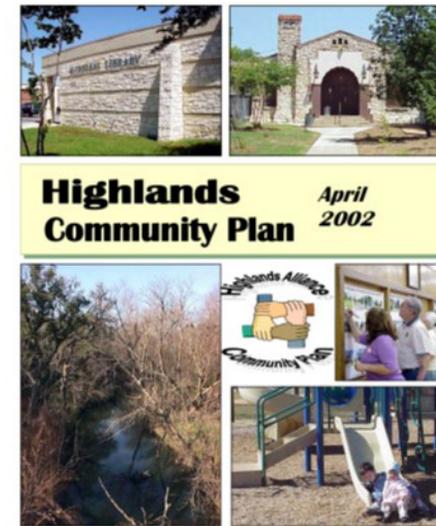
La Visión para Brooks City Base incluye mover el patrón de desarrollo de expansión a un solo lugar, de aislado a conectado, y de cerrado a abierto. Además, la importancia de honrar la Identidad del pasado, la comunidad y la familia, e incrementar los índices de riqueza, educación, salud y estado físico se identifican como componentes principales de la visión. En última instancia, el plan busca animar la diversidad sustentable del ambiente, economía y cultura para Transformar el Southside.

El área de planificación para el Heritage South Sector Plan (2010) se compone de 197 millas cuadradas limitadas generalmente por Carretera 410 al norte; la I-35 al oeste; la Carretera 181 al este y los límites de la jurisdicción extraterritorial (ETJ) al sur.



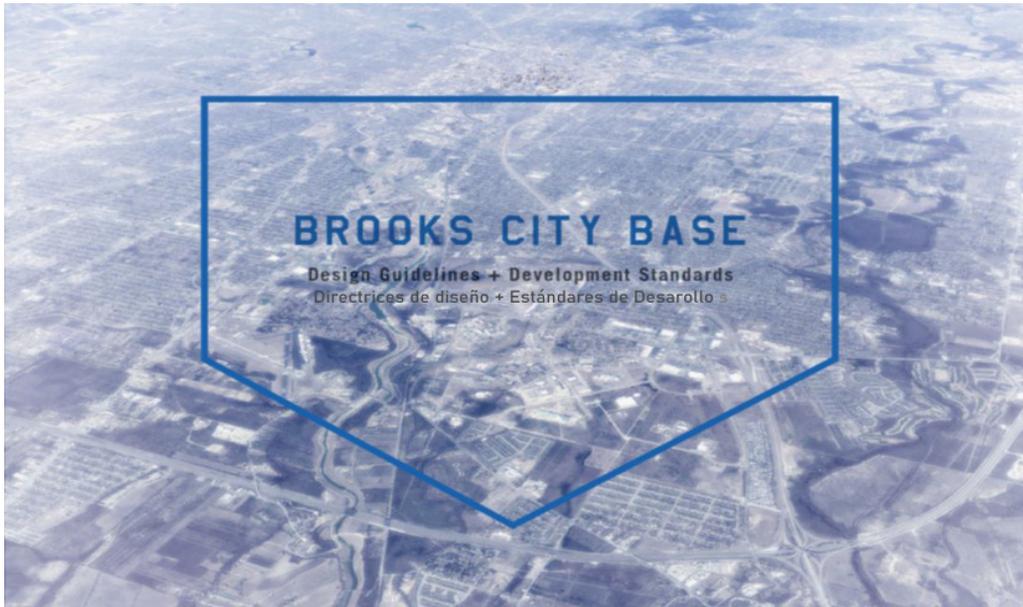
La declaración de visión del plan hace referencia a plantar las semillas para el desarrollo económico; integrar lo mejor de la vida urbana y rural a través del desarrollo planificado; asegurar vecindarios seguros y un sistema educativo de primera; y preservar y respetar la historia, valores y recursos naturales del área.

Las características significativas del plan que son relevantes al Plan de Sub-Área de Brooks incluyen conversaciones importantes sobre parques y espacios naturales. Heritage South tiene la mayor concentración de ríos y arroyos en el Condado de Bexar. El crecimiento poblacional y el desarrollo podrían afectar o amenazar las zonas rurales y recursos de espacios abiertos y naturales como pantanos, ríos, corrientes de agua y lagos.



El plan solicita que el crecimiento se realice de una manera que respete el ambiente y: preservar los Ríos Medina y San Antonio; continuar apoyando los parques lineales; preservar recursos naturales, parques y espacios abiertos; y crear un sistema interconectado de parques, espacios abiertos y parques Greenway.

Además, el plan solicita el crecimiento sustentable a través de la integración de tecnologías “verdes”, educación de primera, actividad agrícola y capitalización de las características únicas del área para el eco-turismo



El Plan Comunitario Highlands (2002) es el resultado de un esfuerzo conjunto entre el Vecindario Highland Park, el Vecindario Highland Hills, la Southeast Highland Hills Good Neighbor Crime Watch y el Departamento de Planificación de la Ciudad de San Antonio. El área del plan está limitada por la Carretera 90/IH-10 al norte; Clark, Hiawatha, Pecan Valley, Southcross, y Salado Creek al este; Military Highway al sur; y la IH-37 al oeste.

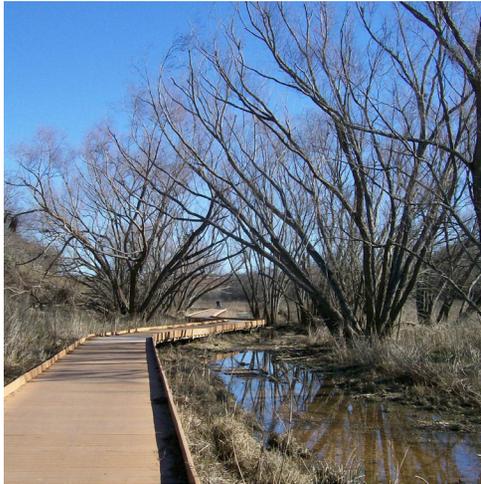
Este plan incluye metas y estrategias destinadas a apoyar y fortalecer el carácter de la comunidad a través del diseño, estética y mantenimiento, y asegurar la compatibilidad del uso del suelo.

También brinda soluciones para mejorar el sistema de transporte, incluyendo rutas seguras hacia escuelas, movilidad peatonal y para bicicletas, y mejoras al tránsito. Más importante, el plan también aborda las instalaciones y programas comunitarios, con una solicitud especial para solucionar las necesidades insatisfechas de los residentes de todas las edades, con un enfoque particular en programas e instalaciones recreacionales y educativas.

El Plan de Uso del Suelo en las Cercanías del Aeropuerto Municipal Stinson (2009/ Actualizado en 2011) es otro plan que está ayudando a dar forma al Centro Regional de Brooks.

El área del plan es de aproximadamente 10.2 millas cuadradas y está limitado por S.W. y S.E. Military Drive al norte, la IH-37 al este, Carretera 410 al sur y Pleasanton Road, Gladnell Avenue y Loleta Street al oeste. El Plan solicita “medidas adicionales para asegurar la compatibilidad de usos del suelo adyacentes al Aeropuerto Stinson”. El Plan también especifica oportunidades para que vecindarios, desarrollos económicos y recursos culturales y ambientales “promuevan la sustentabilidad futura” y protejan la calidad de vida de los residentes, incluyendo salud, seguridad y bienestar.

El objetivo del Plan South Central San Antonio (1999/ Actualizado 2005) fue conservar y construir sobre el carácter antiguo de los vecindarios del Sur Central de San Antonio. Este plan cubre la parte norte de River South hasta SW Military Drive. El Plan enfatiza el desarrollo de repoblación, mejorar el parque inmobiliario y la calidad de los corredores comerciales, incluyendo las calles S. Flores y S. Presa, Roosevelt Avenue y SW military Drive. Una meta principal del plan es “mejorar y potenciar las Misiones, los parques y el Río San Antonio” a través de estrategias enfocadas a la zonificación, seguridad, accesibilidad y restauración. Este plan también incluye un mapa SWOT con identificación de corredores “verdes”.



Sistemas Naturales

Los principales sistemas naturales del Centro Regional de Brooks son el Río San Antonio, South Salado Creekway, Acequia San Juan y otras pequeñas vías fluviales afluentes que penetran el área. Estas vías fluviales limitan grandes áreas de suelo que se encuentran sobre planicies de inundación. El área también aloja grandes áreas de dosel arbóreo maduro en vecindarios y espacios abiertos protegidos, como también varios manantiales naturales de azufre, algunos de los cuales que han sido cerrados. Forma parte de dos cuencas, la Cuenca del Río San Antonio y la Cuenca de Salado Creek.

El Río San Antonio corre a lo largo del límite este del Centro Regional de Brooks, apenas fuera del área del plan. Sin embargo, tiene un gran efecto en esta área de la Ciudad. El área incluye los Distritos Superpuestos de Mejora del Río (RIO) que requieren Desarrollo de Bajo Impacto (LID). El Río es un sistema altamente modificado que fue canalizado a comienzos del siglo para mitigar las inundaciones. Se han realizado inversiones recientes para naturalizar nuevamente el río a lo largo de la “Mission Reach” del sur que limita el área de planificación. Estas incluyen el plantado de vegetación autóctona beneficiosa y otros esfuerzos de restauración ecológica.

El Río San Antonio todavía tiene altos niveles de E. Coli provocados por la contaminación y evacuación de aguas pluviales. Hasta que estos niveles sean reducidos para ser aceptables y seguros, el río es un río de recreación sin contacto. Esto significa que no se considera seguro nadar, pero que se permite navegar en bote o kayak.

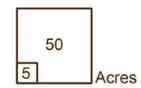
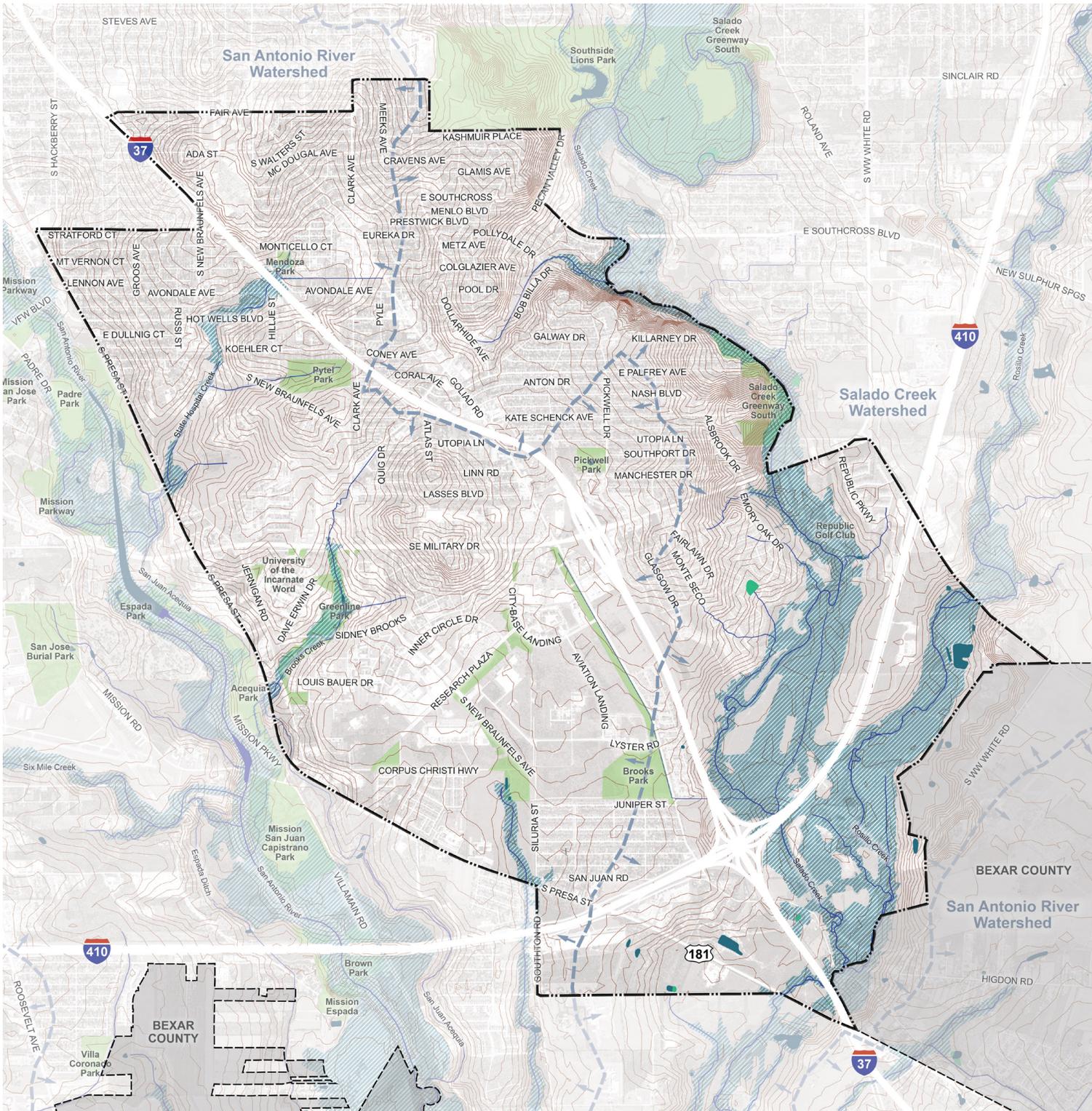
El Área de Brooks tiene vecindarios establecidos y espacios abiertos protegidos donde el dosel arbóreo y la vegetación han estado madurando por décadas. Este bosque urbano maduro brinda varios beneficios, incluyendo hábitat para vida salvaje y aves, sombra que protege contra el sol y el calor excesivo, mejora de la salud psicológica, y desaceleración/evaporación de la evacuación de aguas pluviales, que en cambio reduce la necesidad o extiende la vida útil de caras inversiones en infraestructura para aguas pluviales “grises”.

Los límites al este del área del plan están caracterizados por pendientes pronunciadas que ofrecen oportunidades de recreación como caminatas y andar en bicicleta. Al sur de Carretera 410 y al este de la I-37, el suelo está predominantemente dentro de la planicie de inundación de 100 años de FEMA, provocando que esta área sea menos apropiada para el desarrollo.

SISTEMAS NATURALES

LEYENDA

-  Límites del Área Brooks Regional Center
-  Límites de la Ciudad
-  Línea de Ferrocarril
-  Parque o Espacio Abierto
-  Contorno Línea Divisoria de Agua
-  Líneas de Contorno de 5 pies
-  Planicie de inundación de 100 años FEMA
-  Línea del Río
-  Pantano y Divisiones de Agua Dulce
-  Lago/Estanque de Agua Fresca

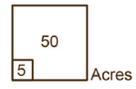
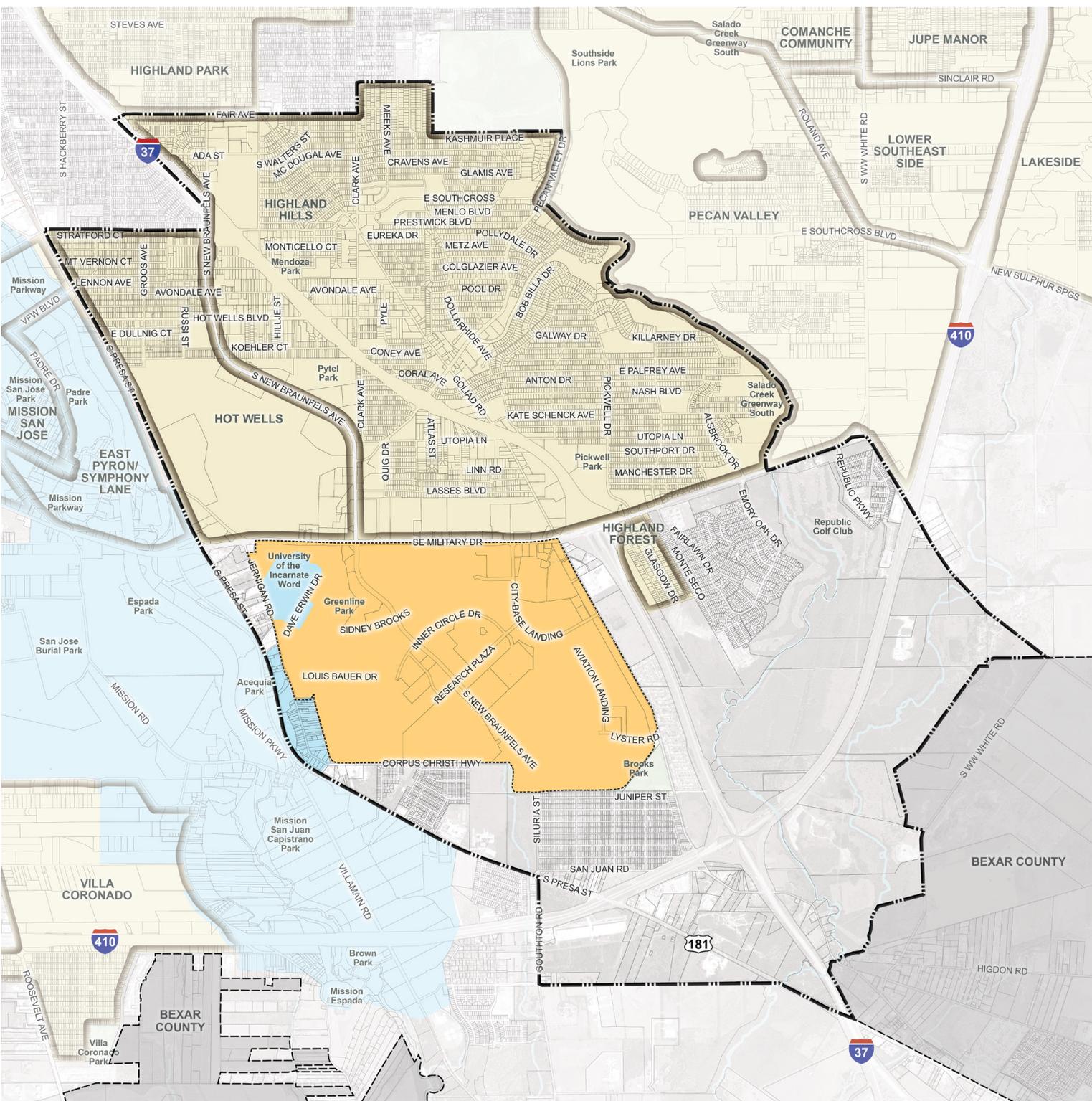




DISTRITOS

LEYENDA

- Límites del Área Brooks Regional Center
- Límites de la Ciudad
- Parcelas
- Vecindarios Existentes / Asociaciones Vecinales
- Distrito Histórico
- Límites de la Base de la Ciudad de Brooks



Uso del Suelo

Los usos del suelo en el Centro Regional de Brooks son diversos. Alrededor de un tercio de la superficie es utilizada por usos residenciales unifamiliares, mientras que alrededor de un cuarto de la superficie está destinado a instituciones, y otro 23% está vacante, incluyendo grandes franjas de terrenos con planicies de inundación y/o pendientes pronunciadas. Hay núcleos de viviendas residenciales multifamiliares en el área del plan como también núcleos de desarrollo comercial.

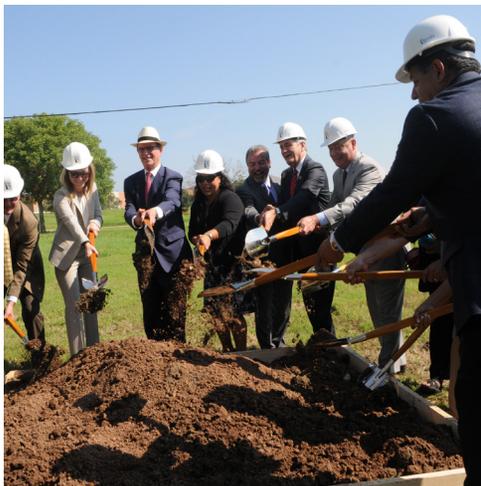
Hay una notable concentración de usos institucionales al oeste de la I-37 en la previa Brooks City Base y en el San Antonio State Hospital. Mientras cada una de estas grandes áreas evoluciona para incluir una variedad de usos, los usos del suelo se están diversificando. En Brooks, el redesarrollo en curso está cambiando el uso institucional a unifamiliar, multifamiliar, educacional, comercial y otros usos.

Los usos comerciales tienden a concentrarse en los principales corredores de transporte, por ejemplo a lo largo de SE Military Drive, Goliad Road, S. Presa Street y la IH-37.

El suelo entre los principales corredores de transporte es predominantemente residencial unifamiliar con algunas viviendas multifamiliares como apartamentos y viviendas para adultos mayores. Concentraciones de viviendas multifamiliares se ven a lo largo de corredores de transporte como Goliad, S. New Braunfels, SE Military Drive y en Brooks.

El Centro Regional de Brooks tiene muchos vecindarios diversos. Los vecindarios como Hot Wells y Highland Hills tienen recursos de importancia histórica, antigüedad y estilo que podrían justificar la aplicación de un distrito histórico si la comunidad así lo deseara. La antigüedad del ambiente construcción en el área es similar al eje norte-sur: las áreas más antiguas se encuentran al norte del área de planificación (construidas a comienzos de siglo) y las más nuevas se encuentran al sur (desarrollo actual). Hay algunas excepciones a esta regla como el vecindario a lo largo de Old Corpus Christi Highway, como también algunas propiedades más antiguas y rurales en las áreas al sur. El área sigue el mismo eje norte-sur en términos de transición urbana a agrícola.





El Centro Regional de Brooks se caracteriza por una combinación de usos que han sido desarrollados por etapas a lo largo del tiempo. La mayoría del suelo desarrollado en esta área se utiliza para fines residenciales o institucionales, con una cantidad considerable de terrenos vacantes, muchos de los cuales podrían ser desarrollados en el futuro.

Residencial Unifamiliar

Las viviendas vecinales componen alrededor de 1/3 del suelo en el área del Centro Regional de Brooks. Esta categoría incluye viviendas unifamiliares separadas como también dúplex, viviendas de jardín y tipo “townhouse”. Gran parte del parque inmobiliario del área tiene más de 30 años.

Comercial

Las propiedades comerciales generalmente se encuentran donde se compran bienes y servicios. Los centros comerciales, tiendas de alimentos, restaurantes, edificios de oficinas y hoteles son todos ejemplos de usos industriales. Menos del 10% de las propiedades en el área se utilizan para fines comerciales.

Institucional

Los usos institucionales componen alrededor de 1/4 del uso del suelo en esta área, según los datos de valoración del distrito. Los usos institucionales incluyen escuelas, hospitales, iglesias, servicios sociales, instituciones culturales, instalaciones militares y servicios gubernamentales. En el Área de Brooks, sin embargo, esta designación es errónea porque el suelo propiedad y administrado por Brooks City Base se considera como institucional. Esto es debido a designaciones históricas, ya que fue propiedad y operado como base militar, incluso aunque mucho fue re-desarrollado como una combinación de usos en el futuro, incluyendo residencial, comercial e industrial.

Industrial

Actualmente hay un porcentaje muy bajo de suelo en esta área utilizado para fines industriales. Los usos industriales incluyen instalaciones de fabricación, ensamblaje, distribución y almacenamiento. Como se mencionó previamente, algunos terrenos en Brooks City Center posiblemente sean utilizados para fines industriales, aunque actualmente estén designados como institucionales.

Suelo Vacante

Suelo vacante, para la finalidad de este análisis, es suelo sin mejoras verticales o sin un uso asignado o ejercitado. Esto no significa necesariamente que una propiedad pueda desarrollarse en el futuro. Algunos terrenos clasificados como vacantes no pueden ser desarrollados, incluyendo servidumbres de servicios públicos y suelo en la planicie de inundación. Algunos terrenos, sin embargo, son desarrollables, y serán capaces de albergar el crecimiento futuro de este centro regional. El gran porcentaje de suelo vacante es un indicador de que este centro regional tiene capacidad para absorber una gran cantidad de crecimiento y desarrollo futuro.

Residencial Multifamiliar

Las propiedades residenciales multifamiliares son aquellas propiedades residenciales con varias unidades o propiedades arrendadas por varios propietarios. Los usos residenciales multifamiliares incluyen apartamentos y condominios. El bajo porcentaje de multifamiliar en el Área de Brooks, relacionado al alto porcentaje de propiedades residenciales unifamiliares, muestra que esta área es un área de baja densidad de la Ciudad. Al incrementar el comercio y empleo en esta área, es posible que ocurra más desarrollo multifamiliar. En conjunto con la cantidad de suelo subdesarrollado, este es un indicador de que este centro regional tiene la capacidad para absorber un mayor nivel de crecimiento futuro de la ciudad que otras partes de San Antonio

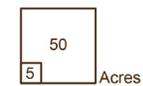
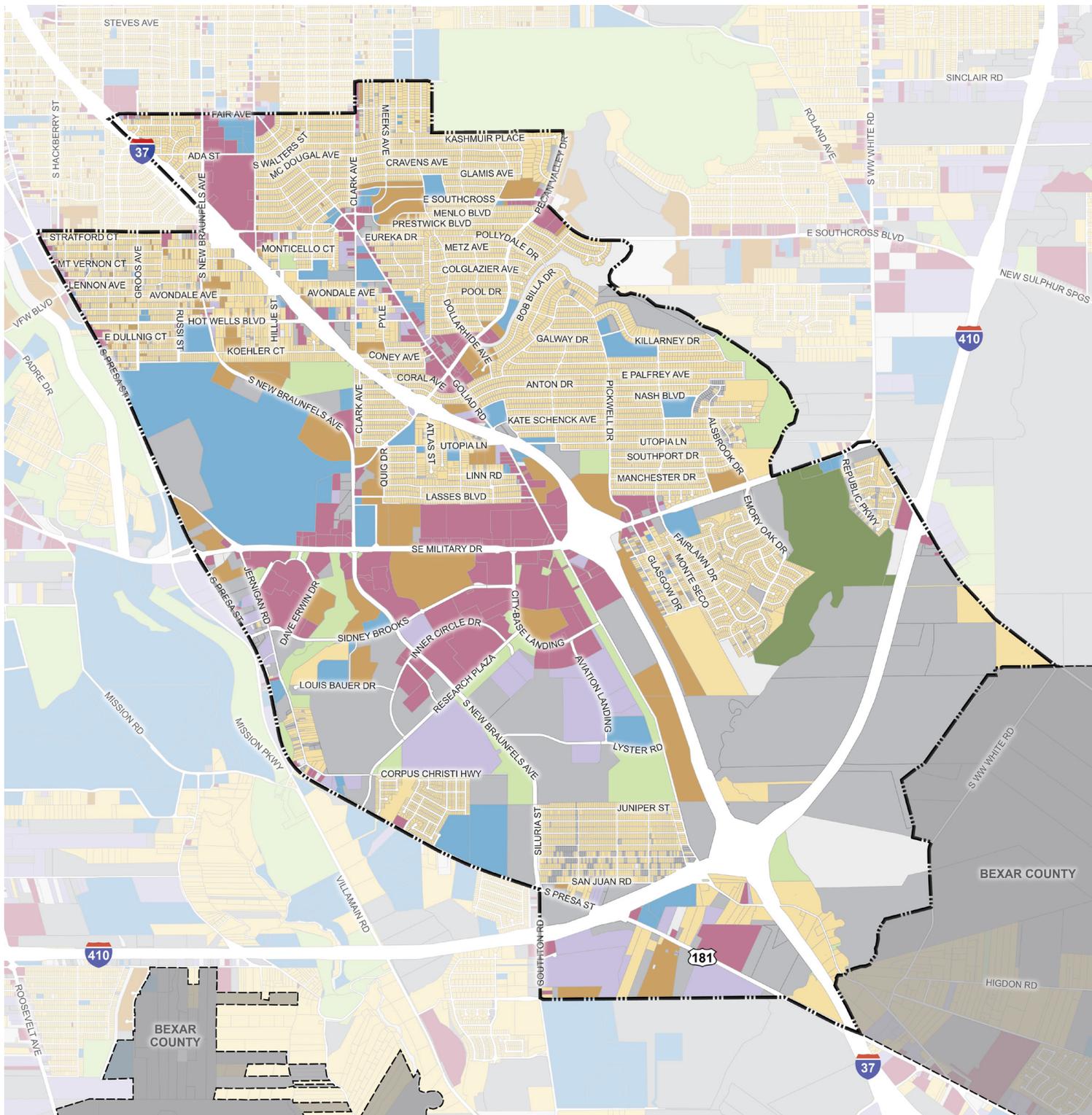
USO del SUELO

LEYENDA

-  Límites del Área Brooks Regional Center
-  Límites de la Ciudad
-  Derechos Públicos de paso

Uso del suelo

-  Residencial Unifamiliar
-  Residencial Multifamiliar
-  Comercial
-  Industrial
-  Exención Fiscal Institucional y/o Total
-  Parque / Espacio Abierto
-  Espacio Abierto Privado
-  Vacante
-  Otros / No Especificado



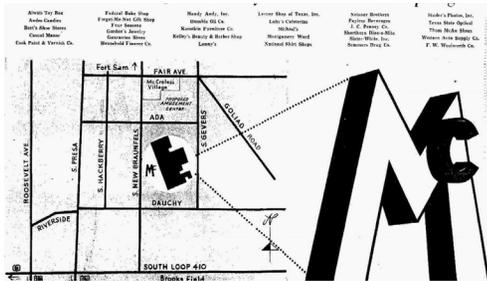
Espacios Abiertos

Los Espacios Abiertos son aquellas partes públicas o privadas del Centro Regional de Brooks que están designados para usos no dominados por edificios. Generalmente son conservaciones, servidumbres o áreas recreacionales privadas. Los espacios abiertos incluyen campos de golf, y por lo tanto no siempre son hábitats naturales. En esta área, 4% del suelo consiste de espacios abiertos.

A continuación hay un desglose de la distribución de usos del suelo en el Centro Regional del Área de Brooks:

Uso del suelo	Porcentaje del área
Residencial Unifamiliar	34%
Comercial	7%
Institucional	24%
Industrial	3%
Suelo Vacante	23%
Residencial Multifamiliar	5%
Espacios Abiertos	4%





McCreless Mall, que incluyó el Montgomery Ward, fue un destino popular en San Antonio.

Uso del Suelo a lo Largo del Tiempo

- McCreless Mall fue construido en 1960 y hace poco fue re-desarrollo como el McCreless Market (últimos 10 años). Además de este sitio, la mayoría de los desarrollos comerciales han ocurrido alrededor de la intersección entre SE Military Drive y la I-37.
- La mayoría del parque inmobiliario de la Sub-Área de Brooks data de 1940 y 1950.
- El corredor SE Military generalmente marca la transición del crecimiento antiguo y moderno en esta área.
- La esquina noroeste del área fue la primera en desarrollarse (antes de 1940), como puede notarse en la combinación de usos.



Brooks ofrece muchas opciones para nuevo desarrollo y redesarrollos.

Disponibilidad del Suelo

- Redesarrollo, desarrollo de repoblación y desarrollo de espacios verdes son todos posibles en el Sub-Área de Brooks.
- El área del sur de SE Military tiene la mayor concentración de parcelas subdesarrolladas en el área.
- El suelo adyacente a arroyos y vías fluviales es más complejo para desarrollar.



La planificación cuidadosa y las transiciones bien pensadas protegerán los vecindarios históricos como Highlands Hills.

Transiciones de Uso del Suelo

- Los usos residenciales y no residenciales pueden ser complementarios, pero dependiendo de la escala (tamaño de los lotes) y la intensidad (densidad y altura).
- Comercial y unifamiliar pueden existir como usos adyacentes cuando la escala del desarrollo comercial sea pequeña y la densidad sea baja.
- Cuando la escala o la densidad sea mayor para proyectos comerciales, es necesaria una transición entre desarrollo comercial y viviendas unifamiliares.
- Las áreas de mayores usos comerciales generalmente carecen de una transición para separar los vecindarios unifamiliares.
- Al construir en el futuro, utilizar residencial de mayor intensidad, como multifamiliar y viviendas tipo "townhome", como barrera entre los vecindarios residenciales unifamiliares y el desarrollo no residencial.



Transporte y Movilidad

Generalmente, el Centro Regional de Brooks tiene una red histórica y regular de calles interrumpida por carreteras interestatales, arroyos y unos pocos grandes espacios abiertos y áreas institucionales, incluyendo el San Antonio State Hospital y Brooks. Viajar en automóvil es relativamente cómodo y conveniente, con varias calles colectoras norte-sur, acceso la carretera interestatal y grandes áreas de estacionamiento. Los residentes han informado congestión de tráfico en SE Military y Goliad y alrededor de otros pocos destinos de tránsito y fuentes como University of Incarnate Word-Medical Campus.

Los residentes de los vecindarios de Brooks están separados de áreas ricas en servicios alrededor de Brooks por SE Military Dr. y la IH-37. Hay una línea de ferrocarril activa que corre paralelamente a S. Presa que crea una barrera al seguro acceso multimodal y recreacional al Río San Antonio.

Las redes peatonales son pobres en el Área de Brooks a pesar del hecho de que muchos residentes y empleados caminan frecuentemente. Faltan aceras por completo en calles, otras tienen brechas significativas y/o están en una condición inadecuada. Las siguientes deficiencias existen en el área: falta de sombra durante el día, aceras muy estrechas, aceras deterioradas, aceras obstruidas por postes de servicios públicos, aceras o falta de aceras adyacentes a tráfico de alta velocidad, rampas de cruce para sillas de ruedas, cruces demasiado largos en intersecciones, inundación en intersecciones luego de lluvias. Los cruces o aceras incompletas, faltantes u obstaculizadas son evidentes en algunas de las áreas con mayor densidad poblacional, incluyendo cerca de vivienda pública de alta densidad para nacionales y gente con discapacidades

Ejemplos incluyen cerca de los Fair Avenue Apartments y entre los apartamentos de mayor densidad en S. Presa, y en vecindarios como Hot Wells. SE Military carece seriamente de elementos que harían del viaje a pie más cómodo y seguro, incluso donde prevalecen los servicios comerciales y el acceso al tránsito (por ejemplo, en SE Military a lo largo del Centro de Texas para Enfermedades Infecciosas).

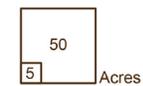
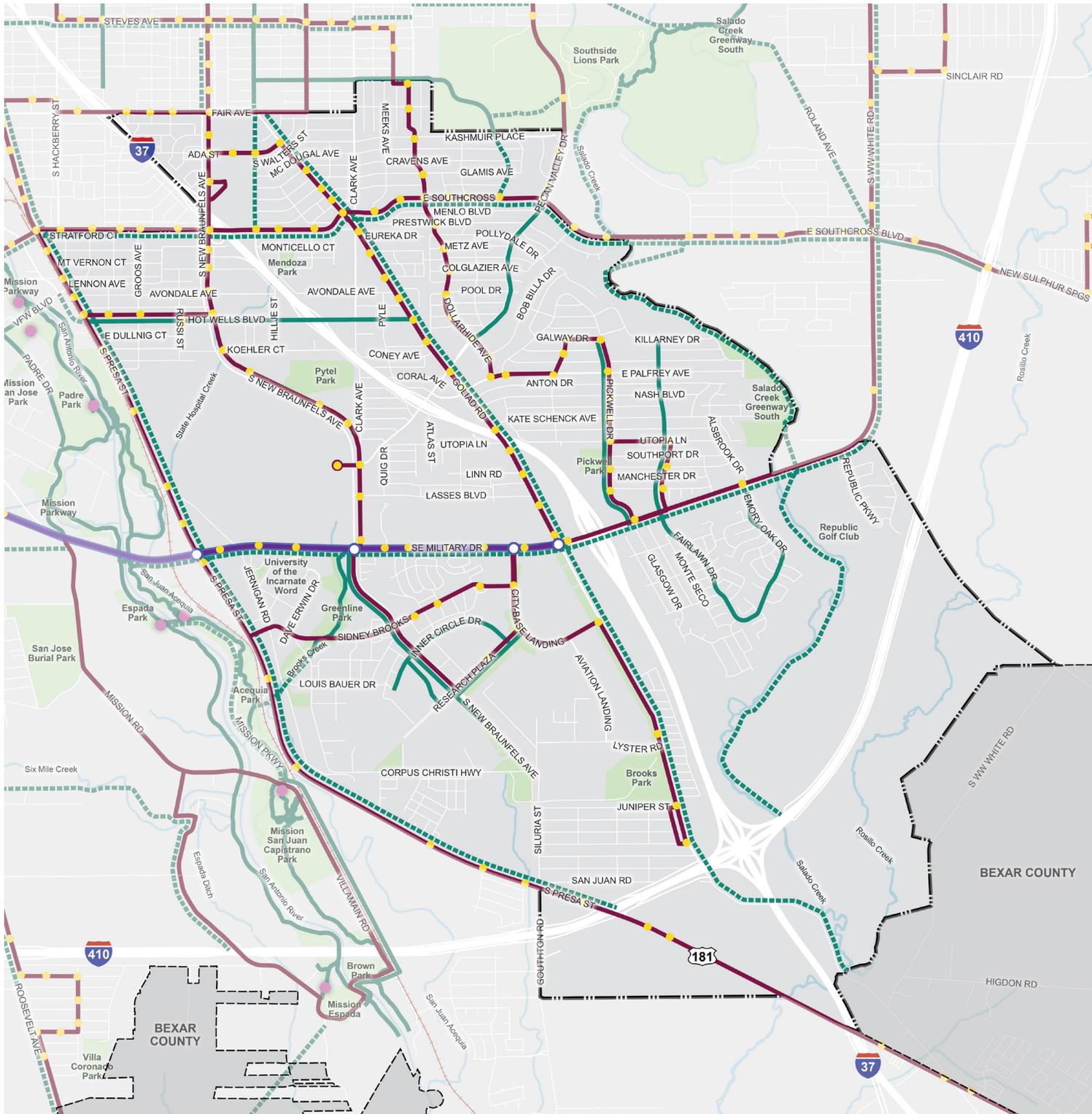
El área recibe servicios del tránsito de autobús VIA. Las paradas de autobús tienen una calidad variada a lo largo del área de planificación; algunas están cubiertas mientras que muchas se encuentran en áreas de alto tráfico sin barrera o refugio de cualquier tipo contra automóviles circundantes o el clima. Hay varias rutas de bicicletas y carriles marcados en el Área del Plan, incluyendo aquellas en Brooks y cerca de escuelas. Estos tienden a ser carriles relativamente angostos y desprotegidos de los vehículos adyacentes que viajan a 35 millas por hora o más, e incluyen transiciones de rutas incómodas o difíciles de navegar en algunas intersecciones. La ruta de conectividad este a oeste es insuficiente en el área del plan, en todas las formas de transporte multimodal.

Muchos peatones y pasajeros de autobús pueden verse en el área, aunque la red multimodal actual de Brooks no es cómoda, confiable, segura o suficientemente rápida para ser efectiva o conveniente para muchos usuarios. Está programada para construcción una Estación de Tránsito VIA en Brooks City Base dentro de los próximos 1-2 años que generará más opciones para el área. Se ha propuesto el servicio de línea rápida por la comunidad, y mejoraría el acceso al Downtown y otros destinos para una población dependiente del tránsito, como también nuevos desarrollos residenciales y comerciales. Algunos residentes han expresado preocupaciones sobre el ruido asociado el servicio de línea rápida.

TRANSPORTE Y MOVILIDAD

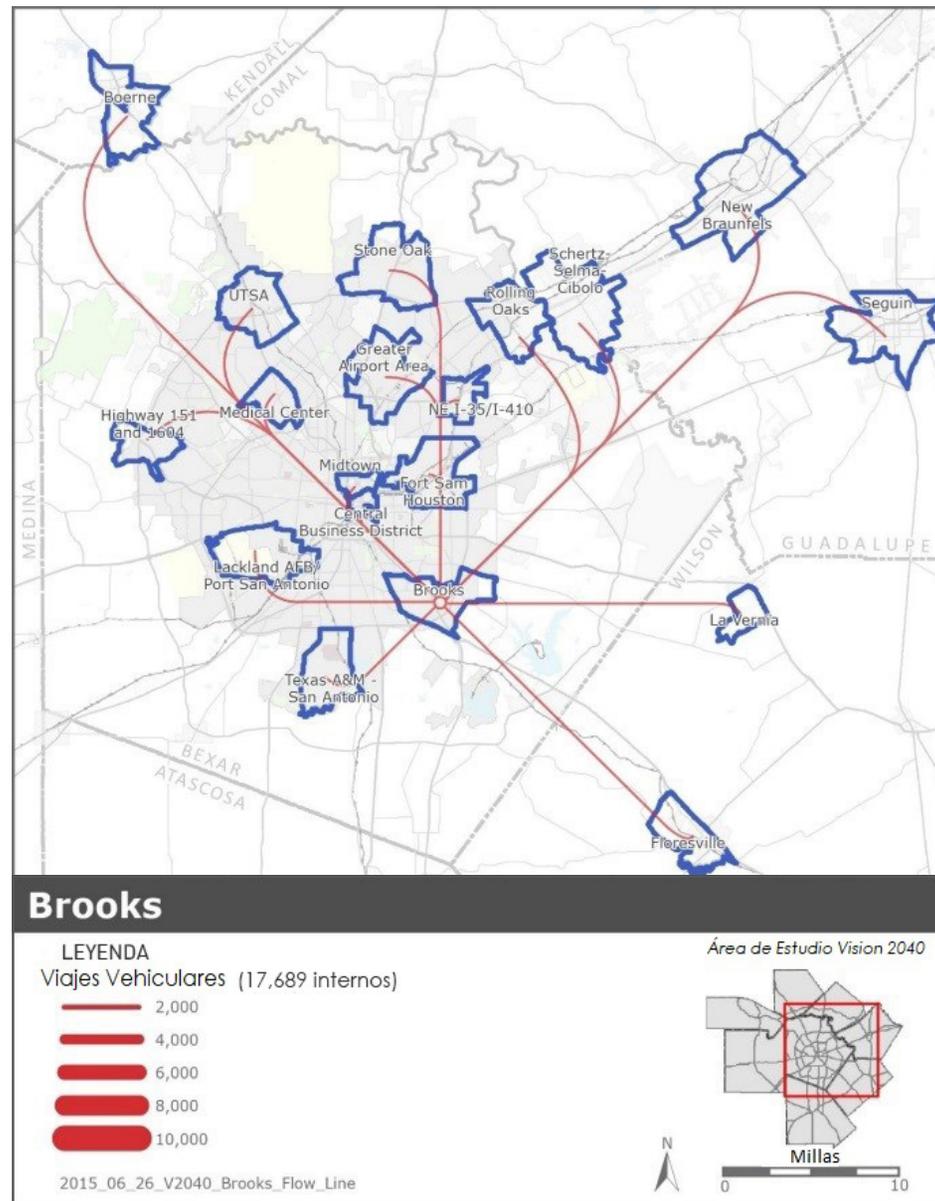
- LEYENDA
-  Límites del Área Brooks Regional Center
 -  Límites de la Ciudad
 -  Cuadra
 -  Línea de Ferrocarril
 -  Parque o Espacio Abierto
 -  Corriente
 -  Ruta de Autobús VIA
 -  Parada de Autobús VIA
 -  Ruta LRCTP propuesta
 -  Parada LRCTP propuesta
 -  Sendero, Carril o Ruta existente de Bicicleta
 -  Sendero, Carril o Ruta propuesta de Bicicleta*
 -  Ubicación de B-Cycle

* Adquirido desde el Plan Maestro de Bicicletas de 2011



La planificación de transporte para el Centro Regional de Brooks debería solucionar la conectividad hacia y dentro del área de estudio. Actualmente, la infraestructura de transporte está dominada por instalaciones diseñadas para automóviles y cargas. El servicio de tránsito VIA está presente pero ofrece tiempos de viaje superiores a conducir. Las instalaciones peatonales y para bicicletas, y la conectividad general, son insuficientes. Las carreteras en el área de estudio ofrecen un patrón cuadrículado en las áreas residenciales al norte de SE Military Drive, pero son circulares al sur de esta carretera, interrumpiendo la conectividad. Las áreas residenciales y comerciales son accesibles a pie y en bicicleta, excepto en las carreteras principales, como New Braunfels, que carece de infraestructura para bicicletas o un ambiente seguro y cómodo para peatones. Aunque el área comercial McCreless Marketplace está lo suficientemente cerca de los vecindarios residenciales, no fue explícitamente diseñada para la experiencia peatonal (por ejemplo, edificios construidos detrás de estacionamientos).

El mapa a la derecha muestra el flujo de viajes o el número total de vehículos moviéndose hacia el Brooks Center desde todos los otros centros en el Área Principal de San Antonio. Cada línea de flujo representa el flujo total aproximado y la dirección aproximada del flujo, sin embargo, las líneas de flujo no representan la ruta exacta que el tráfico utilizaría para llegar a destino.



Carreteras

Las principales carreteras que proporcionan viajes norte-sur son S. Presa Street, New Braunfels Avenue y Goliad Road. SE Military Drive y la I-410 son las únicas carreteras principales que ofrecen viajes constantes este-oeste. Aunque el área de estudio incluye muchos lotes grandes, incluyendo un hospital, campo de golf y varios sitios industriales, las instalaciones de transporte en estas áreas siempre irrumpen el viaje en las carreteras. A menos que estos usos cambien a lo largo del tiempo, su concentración en esta área es una barrera para completar la red cuadrículada con nuevas calles. Un diseño cuadricular de calles puede beneficiar la conectividad peatonal y de bicicletas, y puede mejorar la conectividad del servicio de tránsito.

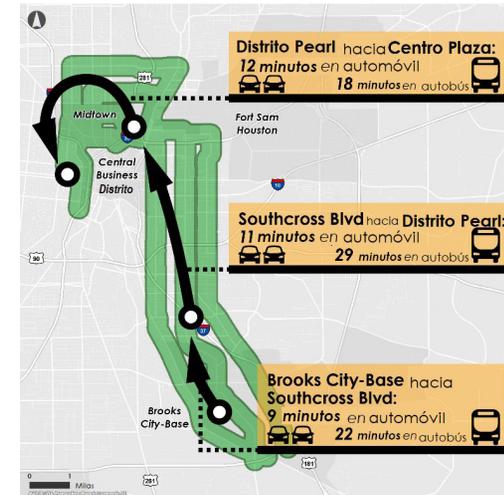
Plan a Largo Plazo Visión 2040 de Tránsito Metropolitano VIA

Brooks se encuentra en el extremo sudeste el Corredor Sudeste, un Corredor de Tránsito Rápido del Plan a Largo Plazo Visión 2040 de VIA está siendo evaluado como uno de los primeros proyectos a implementar del plan (el Análisis de Alternativas de VIA). Este análisis considera datos, viabilidad, experiencia profesional y opiniones públicas para priorizar qué corredor de tránsito rápido debería utilizarse en la implementación del proyecto, como también la selección de ruta y modo escogido (Línea Rápida o BRT). El análisis reciente, mostrado en la Imagen 3, muestra que el tránsito que viaja a lo largo del corredor (viajando de Norte-Sur en S. Presa Street, New Braunfels Avenue o Goliad Road) es generalmente más lento que el viaje en automóvil. Aunque la Ruta 20 (Frecuente de New Braunfels) toma 55 minutos de viaje entre Brooks y Southcross Boulevard, la misma ruta en automóvil toma alrededor de 10 minutos, dependiendo de las condiciones.

El Corredor de Tránsito Rápido Sudeste fue identificado en la Visión 2040 LRP de VIA como un componente crucial de la Red de Tránsito Rápido, una mayor velocidad, una red confiable de BRT, LRT y Express Bus Service. El objetivo de Corredor de Tránsito Rápido Sudeste es brindar conexiones directas altamente confiables entre los vecindarios cercanos del lado oeste, Pearl, y el próximo centro de uso mixto de la región, Brooks. Es necesario un servicio de tránsito de gran calidad para solucionar los problemas y limitaciones del servicio actual de autobuses en el corredor, para servir mejor a los usuarios actuales y atraer nuevos usuarios al sistema. El tránsito rápido con algún derecho de paso dedicado o tratamiento prioritario en intersecciones seleccionadas ofrecería un servicio más confiable que los autobuses locales. El tránsito rápido mejoraría la movilidad general, fortalecería la competitividad del tránsito y atraería inversiones locales, permitiendo que la gente viva más cerca de los trabajos, ahorrando dinero y tiempo de los propietarios, y reduciendo la contaminación.

Instalaciones de Bicicletas y Peonales

Las instalaciones existentes para peatones y bicicletas son insuficientes en el área de estudio. Aunque existen aceras en gran parte del área del estudio, en muchas carreteras, las aceras están en solo un lado de la carretera, y algunas carreteras ni siquiera cuentan con aceras. El mapa de las instalaciones peatonales del Plan de Transporte Multimodal (MMTP) indica muchas brechas entre aceras, y el mapa de instalaciones para bicicletas del MMTP indica que existen pocos carriles para bicicletas y rutas marcadas en el área del estudio. Hay varios senderos peatonales y para bicicletas recreacionales justo fuera del área del estudio hacia el oeste (a lo largo del Río San Antonio), y hacia el este (a lo largo del Salado Creek) que corren en dirección norte/sur.



Los tiempos de viaje para servicios de tránsito a lo largo del Corredor Sudoeste son más veloces que los tiempos de viaje en automóvil

Las mejoras de conectividad deberían solucionar la conectividad peatonal y de bicicletas a lo largo de carreteras anchas y de gran capacidad incluyendo la I-37, la I-340, SW Military Drive y S. New Braunfels Ave. Las calles y conexiones introducidas durante el redesarrollo del Brooks City Center y otras parcelas en el área deberían diseñarse con un enfoque hacia el peatón, y las características de transporte deberían incorporar un diseño de calles completas para servir efectivamente a los desarrollos nuevos y actuales mientras crean conectividad hacia y dentro del área del estudio.



Servicios y Acceso

El Área de Brooks disfruta de un fácil acceso al Downtown a través de la Carretera Interestatal 37. El área ha albergado históricamente grandes empleadores con campus, como la Base Brooks de la Fuerza Aérea y el San Antonio State Hospital. El área ha experimentado recientemente una gran inversión económica, en gran parte debido al redesarrollo de la antigua Base Brooks de la Fuerza Aérea. Esta nueva actividad de desarrollo ha atraído muchos nuevos servicios al Área de Brooks, aunque muchos vecindarios no reciben servicios suficientes de ciertos servicios.

Oficinas Estatales

Hay muchas oficinas estatales ubicadas dentro del área de planificación como el San Antonio State Hospital, el Departamento de Seguridad Pública de Texas (TXDPS), la Patrulla de Carreteras de Texas, Salud y Servicios Humanos de Texas, el Departamento de Transporte de Texas (TXDOT), el Centro de Texas para Enfermedades Infecciosas, el Centro de Vivienda Asistida del Estado y el Departamento de Servicios para Ancianos y Discapacitados de Texas.

Salud

Hay una presencia médica dedicada en la comunidad. En conjunto con las organizaciones estatales del área mencionadas previamente, se encuentra la The University of Incarnate Word Medical Campus y el Mission Trail Baptist Hospital.

Resiliencia

Además del TXDOT y TXDPS, el Centro de Llamadas 311 y el Centro de Operaciones de Emergencia de la Ciudad, el Centro de Formación H.B. Zachary de la Extensión del Servicio de A&M de Texas (TEEX) y Mission Solar, un gran fabricante de paneles solares, todos se encuentran dentro del área de planificación. El centro de Formación Zachary ofrece capacitación de bomberos, rescate, infraestructura y seguridad, cumplimiento de la ley, capacitación laboral y económica, y ejercicios, asistencia técnica y desarrollo económico.

Actualmente, el área también alberga y sostiene agricultura y cultivos al sur del área de planificación.

Servicios

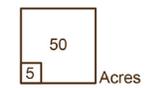
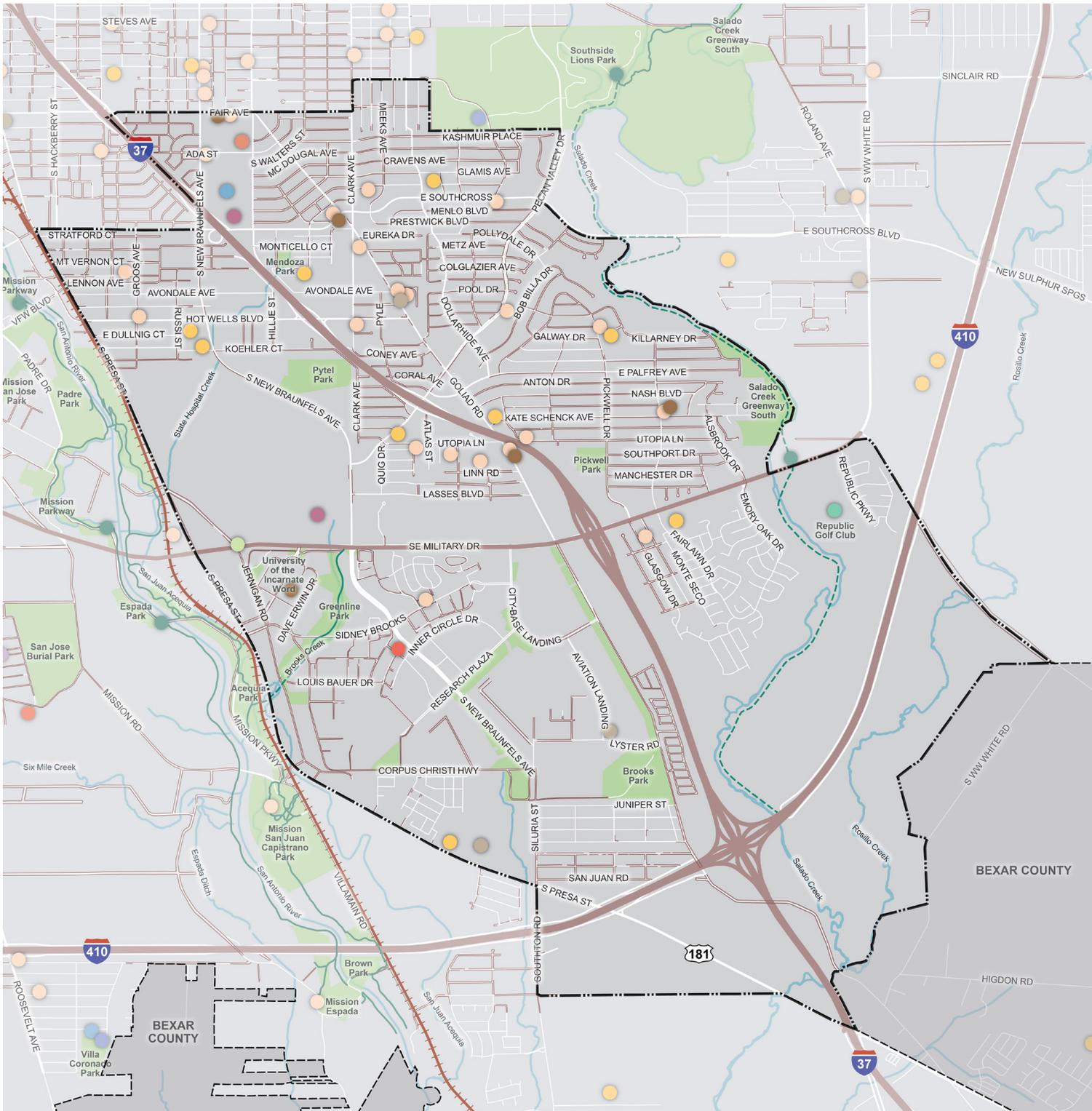
Hay muchos lugares de culto en el área, pero escasez de recursos educativos públicos. Las escuelas públicas no tienen una buena calificación y por lo tanto no se consideran como opciones educativas para aquellos que pueden pagar otros lugares. Hay varias escuelas privadas y exclusivas en el área. Hay solo una biblioteca, y no hay tiendas de libros en el área. Hay un museo en el área, ubicado en el histórico Hangar 9. Además, el área carece de una comisaría dedicada. El Área de Brooks recibe servicios de las subcomisarías del Este y del Sur.

El Área de Brooks tiene servicios insuficientes de parques públicos y servicios de recreación. La totalidad del área del plan recibe servicios solo de los Pytel, Mendoza, Pickwell y Brooks Parks. El nuevo parque linear Greenline tendrá un gran impacto en el área, creando un fácil acceso al banco oeste del Río San Antonio para el área de planificación.

El Área de Brooks carece de acceso a recursos que mejorarían la salud y el bienestar. La mayoría del área es un desierto o pantano alimenticio, los residentes carecen de acceso a opciones de comidas saludables incluyendo frutas y vegetales frescos y accesibles, y alimentos no procesados en general. También hay una falta de proveedores médicos en el área, con pocos (o sin ningún) proveedores en campos específicos como pediatría. Esta falta de servicios educativos, nutricionales y médicos contribuye al menor logro educativo, menores niveles de ingresos y resultados de salud peores para los residentes de Brooks.

ACCESOS Y SERVICIOS

- LEYENDA**
-  Límites del Área Brooks Regional Center
 -  Límites de la Ciudad
 -  Cuadra
 -  Parque o Espacio Abierto
 -  Masa de Agua
 -  Vías Verdes Existentes
 -  Vías Verdes Planificadas
 -  Escuela Pública
 -  Escuela Privada
 -  Escuela Subvencionada
 -  Lugar de Culto
 -  Biblioteca
 -  Museo
 -  Centro Comunitario
 -  Centro Recreativo
 -  Jardín Comunitario
 -  Inicio de Sendero
 -  Campo de Golf
 -  Cine
 -  Estadio
- Barreras Físicas**
-  Calle Principal
 -  Línea de Ferrocarril
 -  Aceras Inexistentes





Inversiones Públicas

La mayoría de los residentes del Centro Regional de Brooks abandonan el área para trabajar, y la mayoría de trabajadores del área del plan viajan desde otras áreas en o alrededor de la Ciudad. Hay una clara necesidad de vivienda accesible para aquellos que trabajan en el Área de Brooks, como también de oportunidades laborales para residentes, incluyendo puestos con salarios altos. Los miembros de la comunidad han expresado su apoyo para una mayor diversidad de tipos y opciones de vivienda. Una mayor combinación de usos facilitaría el acceso a servicios comunitarios, y rutas y servicios de transporte.

Hay algunas herramientas y proyectos listos para apoyar el cambio en el área. El Centro Regional de Brooks incluye la Zona de Reversión de Incremento de Impuestos (TIRZ) Brooks que cubre la previa City Base y una pequeña área adyacente. También hay un Plan de Reversión de Repoblación para el Interior de la Ciudad (ICRIP) que también cubre el campus de Brooks. La Reversión en el Interior de la Ciudad y la Política de Repoblación establecen áreas de prioridad de la Ciudad como objetivo para reinversiones privadas.

La intención de la política es coordinar y priorizar las inversiones públicas en estas áreas para estimular y facilitar las inversiones privadas. Dichos incentivos incluyen asistencia financiera, como eliminación de tarifas y reducciones impositivas para proyectos elegibles, y apoyo del personal para asistencia en navegar los obstáculos regulatorios y de procedimientos que algunas veces obstaculizan el desarrollo de repoblación.

Hay varios proyectos en el área del plan que fueron aprobados por la votación de Bonos 2017. Esto incluye el Bono para Mejora del Vecindario Southeast, que se ubica principalmente en el campus del San Antonio State Hospital y algunas propiedades adyacentes. Otros proyectos de los Bonos 2017 incluyen mejoras al drenaje cerca de San Juan Rd. y mejoras a calles a lo largo de S. Presa y una extensión a S. New Braunfels Avenue.



NOTA: Desde el desarrollo de este documento, el programa de Reversión de Repoblación para el Interior de la Ciudad (ICRIP) fue enmendado y renombrado como el Programa de Eliminación de Tarifas de la Ciudad de San Antonio. Para mayor información, por favor visitar este enlace: <https://www.sanantonio.gov/CCDO/IncentivesandPrograms/COSAFeeWaivers>

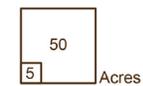
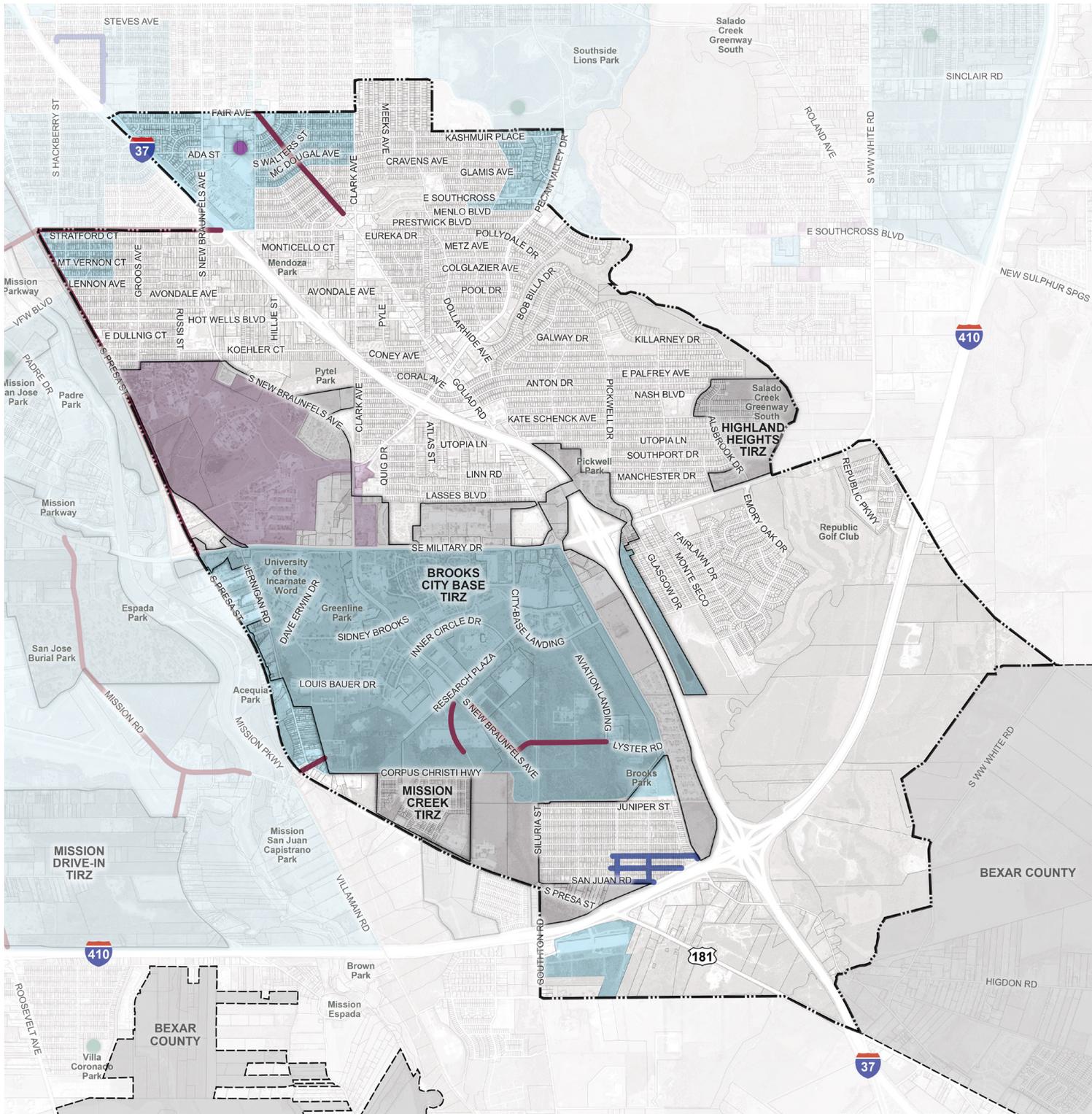
INVERSIONES PÚBLICAS

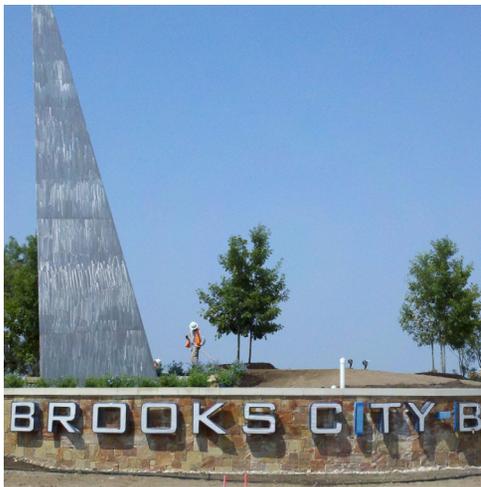
LEYENDA

-  Límites del Área Brooks Regional Center
-  Límites de la Ciudad
-  Parcelas
-  Zona de Reinversión de Incremento de Impuestos Creada por la Ciudad (TIRZ)
-  Bonos de Mejoras Estructurales Vecinales (2017)
-  Política de Reinversión de Repoblación en el Centro de la Ciudad (ICRIP)

Programa Propuesto de Bonos 2017

-  Parque
-  Biblioteca
-  Calle
-  Desagüe





Oportunidades Preliminares

El Centro Regional del Área de Brooks está evolucionando rápidamente. La demanda por vivienda y servicios comunitarios está creciendo, mientras que las instituciones y grandes empresas están acercándose cada vez más al Southside. Con el redesarrollo de Brooks, la rehabilitación de los senderos Mission Reach y la renovación del Hot Wells Resort, el área está lista para un gran cambio. Las oportunidades abundan para mejorar la movilidad, vivienda y empleo mientras se protegen y restauran los recursos naturales.

La comunidad ha expresado su deseo por servicios mejorados de tránsito, con un enfoque particular en un servicio mejorado de autobuses y otros métodos (incluyendo línea rápida) que son económicos, sustentables y agradables estéticamente. Muchos residentes y visitantes dependen del tránsito, caminar y andar en bicicleta, y se beneficiarían en gran medida por conexiones y redes mejoradas. Hay deseos por brindar movilidad este a oeste a lo largo del área de planificación como también acceso al banco este del Río San Antonio. Hay varias grandes servidumbres de servicios públicos que corren de este a oeste a lo largo del área de planificación que presentan oportunidades para conectividad.

El área cuenta con una gran red de recursos naturales, incluyendo un dosel arbóreo maduro en muchos vecindarios. Hay una oportunidad para crear una infraestructura verde que ayude a controlar las aguas pluviales, proporcione caminos peatonales y para bicicletas, y brinde varios beneficios comunitarios a un costo reducido. Se han expresado abundantes oportunidades para desarrollar fuentes de energías renovables; promover la utilización de energía solar y explorar nuevos incentivos para animar la energía verde y empresas ecológicas.

Áreas de Enfoque

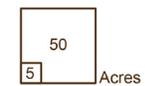
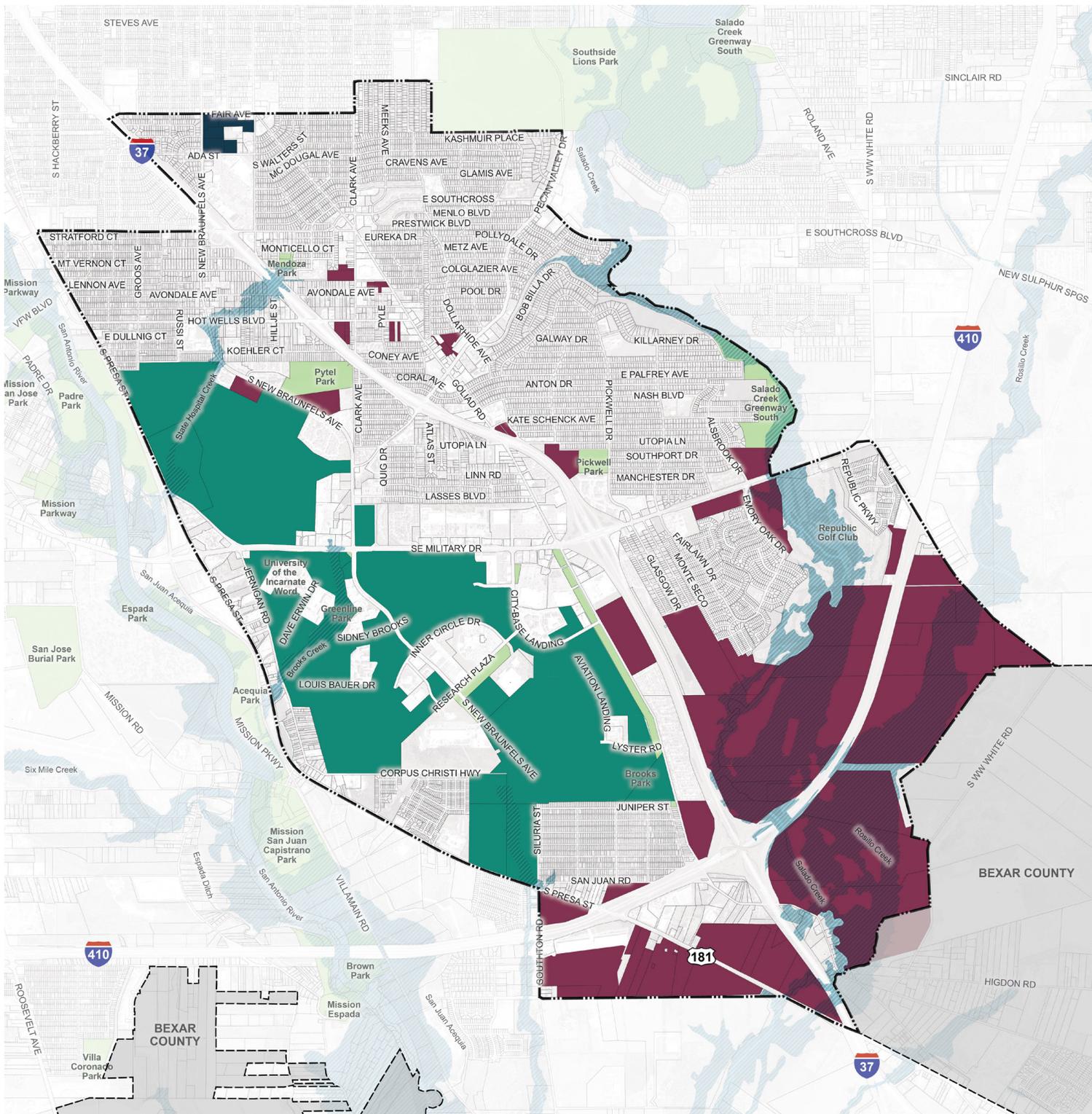
El área es rica en suelo y presenta oportunidades para enfocar el crecimiento y el desarrollo en corredores clave y áreas de enfoque mientras se protegen vecindarios establecidos y recursos naturales sensibles. Las áreas de oportunidades preliminares en el Centro Regional de Brooks incluyen:

- El campus del San Antonio State Hospital;
- Brooks;
- El área cerca de Fair Avenue y S. New Braunfels Road, cerca del centro comercial McCreless; y
- A lo largo de Goliad Road.

ÁREAS de OPORTUNIDAD

LEYENDA

-  Límites del Área Brooks Regional Center
-  Límites de la Ciudad
-  Parcelas
-  Parque o Espacio Abierto
-  Planicie de inundación de 100 años FEMA
-  Parcelas Subutilizadas
-  Parcelas Vacantes
-  Parcelas de Propiedad Pública





M I G