

# CORREDOR WEST VERNOR/ CARRETERA DE WEST VERNOR

## Marco de trabajo del vecindario

Departamento de Planificación y Desarrollo  
Ciudad de Detroit      Mayo de 2018

LENGUAJE INGLÉS

VERSION EN ESPAÑOL DISPONIBLE EN  
[WWW.DETROITMI.GOV/WEST-VERNOR](http://WWW.DETROITMI.GOV/WEST-VERNOR)





Marco de trabajo del vecindario  
**CORREDOR WEST VERNOR**

**CIUDAD DE DETROIT**  
ALCALDE MICHAEL DUGGAN

**DEPARTAMENTO DE**  
**PLANIFICACIÓN Y DESARROLLO**  
MAURICE COX, DIRECTOR

MAYO DE 2018



El marco de trabajo del vecindario del corredor West Vernor explora un corredor comercial dinámico adyacente a vecindarios densamente poblados, vibrantes y multiculturales con atractivos activos físicos y tradiciones culturales predominantemente latinas. Estas características contribuyen al modelo de vecindario de 20 minutos en el que todos los bienes y servicios son de fácil acceso a pie, en bicicleta o en transporte público. Construido sobre esfuerzos de planificación previos, este estudio se estableció para tener un consenso alrededor de soluciones que se puedan implementar ahora. Responde a la opinión de una comunidad dedicada y a la declaración del alcalde de recompensar a los residentes de Detroit a largo plazo, con una decisión que coincide las prioridades de la comunidad con inversiones estratégicas para amplificar y mejorar los valores y la identidad existentes. Específicamente, este plan describe una serie de recomendaciones que facilitan nuevas opciones de vivienda, mejoras al espacio público y al paisaje urbano, desarrollo de microempresas y, sobre todo, la capacidad de caminar por el lugar, lo que atraerá inversión, belleza y actividad al área.

Nuestras metas son implementar mejoras a corto plazo detalladas en este marco de trabajo, dentro de los próximos tres años y establecer las bases para mejoras mayores con el tiempo. La ciudad usará el plan como mapa para organizar los recursos, reforzar los activos existentes y apoyar un nuevo crecimiento sustentable. Mientras este marco de trabajo del vecindario del corredor West Vernor da frutos, quiero reconocer a todos los miembros de la comunidad, accionistas y agencias departamentales por su participación comprometida al concebir, formular y producir la visión y las recomendaciones que aquí se presentan.

**MAURICE D. COX**

DIRECTOR, DEPARTAMENTO DE PLANIFICACIÓN Y DESARROLLO  
CIUDAD DE DETROIT

# Reconocimientos

## **Equipo de trabajo del corredor West Vernor de la ciudad de Detroit**

Departamento de planificación y desarrollo (PDD, por sus siglas en inglés)

Departamento de Construcción, Seguridad, Ingeniería y Medio Ambiente (BSEED, por sus siglas en inglés)

Equipo de la Comisión de la planificación urbana (CPC, por sus siglas en inglés)

Departamento de Vecindarios (DON, por sus siglas en inglés)

Departamento de Obras Públicas (DON, por sus siglas en inglés)

Autoridad de Construcción de Detroit (DBA, por sus siglas en inglés)

Consejo de la ciudad de Detroit, Oficina de la miembro del Consejo Brenda Jones

Consejo de la ciudad de Detroit, Oficina de la miembro del Consejo Janeé L. Ayers

Consejo del Distrito 6 de la ciudad de Detroit, miembro del Consejo Castañeda-López

Departamento de Transporte de Detroit (DDOT, por sus siglas en inglés)

Corporación de Crecimiento Económico de Detroit (DEGC, por sus siglas en inglés)

Corporación de Soluciones de Empleo (DESC, por sus siglas en inglés)

Autoridad Bancaria de Detroit (DLBA, por sus siglas en inglés)

Departamento de Parques y Recreación de Detroit (DPRD, por sus siglas en inglés)

Escuelas Públicas de Detroit (DPS, por sus siglas en inglés)

Departamento de Aguas y Drenaje de Detroit (DWSD, por sus siglas en inglés)

Departamento de Servicios Generales (GSD, por sus siglas en inglés)

Departamento de Vivienda y Revitalización (HRD, por sus siglas en inglés)

Oficina de Planificación, vivienda y desarrollo del alcalde (PHD, por sus siglas en inglés)

Autoridad de Iluminación Pública (PLA, por sus siglas en inglés)

## **Socios consejeros para el marco de trabajo del corredor West Vernor**

Bridging Neighborhoods

Clark Park Association (Asociación del parque Clark)

Congress of Communities (Congreso de Comunidades)

Cristo Rey

Gloria Rocha

Hubbard Farms Neighborhood Association (Asociación Vecinal de las granjas Hubbard)

Invest Detroit

Mexicantown-Hubbard Communities Main Street Program (Programa de comunidades de la calle principal de Mexicantown-Hubbard)

LA SED | Latin Americans for Social and Economic Development (Latinoamericanos por el desarrollo social y económico)

Southwest Detroit Business Association (Asociación Comercial del suroeste de Detroit)

Southwest Detroit Community Benefits Coalition (Coalición de beneficios comunitarios del suroeste de Detroit)

Southwest Solutions

St. Gabriel Church

Urban Neighborhood Initiatives (Iniciativas de vecindario urbano)

Los muchos residentes y grupos vecinales que proporcionaron sus pensamientos y opiniones a lo largo de este proceso

## **Socios consultores del marco de trabajo del corredor West Vernor**

Goody Clancy

Giffles Webster Engineering

Living Lab

W-ZHA

Zimmerman/Volk

# Tabla de contenidos

<b>1</b>	Resumen ejecutivo	2
<b>2</b>	Visión y misión	16
<b>3</b>	Objetivos del plan	18
<b>4</b>	Participación de la comunidad	20
<b>5</b>	Condiciones existentes	24
<b>6</b>	Acción a corto plazo e implementación	40
<b>7</b>	Recomendaciones a largo plazo	82
<b>8</b>	Conclusión	112

**1**

**RESUMEN  
EJECUTIVO**

## Cultivando una comunidad vibrante



Los vecindarios del corredor West Vernor en el suroeste de Detroit son increíblemente resilientes. Aunque la pérdida de población ha desafiado severamente a los vecindarios en todo Detroit, los vecindarios del corredor West Vernor han logrado retener y atraer a más residentes. Entre 2010 y 2015, el estudio de población en el área del corredor West Vernor revirtió su descenso previo y creció un 8 %, aun cuando la ciudad perdió el 3 % de su población general. Los muchos activos inherentes del área de estudio, al igual que su papel tradicional como destino de inmigrantes latinos, contribuyeron a este aumento de población. Como resultado, el área de estudio tiene una densidad de residentes relativamente alta: cerca de 10,000 personas por

milla al cuadrado en promedio, o más del doble del promedio en toda la ciudad, que es de 4,700. La inversión y el crecimiento de residentes en el corredor West Vernor ha ayudado a mantener y expandir la vida comunitaria, la disponibilidad de servicios en el vecindario y la infraestructura de calles y parques. Conforme avanzamos, el crecimiento de población justifica las inversiones públicas y privadas, que ayudarán a los vecindarios del corredor West Vernor a lograr una calidad de vida mejor y más sustentable. Esto incluye el apoyo a los hogares actuales y la presencia e incremento continuos de vivienda asequible, reconociendo la preocupación de los residentes por incrementos potenciales en el costo de vivienda que podrían desplazarlos.

La iniciativa del Plan de trabajo para el vecindario de West Vernor ayuda a los miembros de la comunidad a lograr nuevas oportunidades al construir sobre áreas fuertes que se superponen:

- **Fortaleza social:** los residentes del área de estudio tienen fuertes redes sociales, tradiciones culturales y organizaciones comunitarias que edifican la comunidad
- **Fortaleza física:** en la mayor parte del área de estudio, las calles, cuadras, edificios y parques proporcionan una gran base para la vida a pie en el vecindario
- **Fortaleza económica:** el atractivo de vivir y operar negocios en el área de estudio está estabilizando los valores de bienes raíces y atrayendo la reinversión

La combinación de las fortalezas social, física y económica en los vecindarios del corredor West Vernor crea oportunidades para una mejor calidad de vida. Las metas del plan surgen de una serie de planes considerados y planes producidos con la visión de la comunidad en los últimos 10 a 15 años, por parte de organizaciones comunitarias arraigadas en el corredor West Vernor. Este documento del plan identifica los pasos más importantes que puede tomar la ciudad de Detroit, en cooperación con miembros de la comunidad, para convertir esas oportunidades en resultados reales que beneficien a los residentes y propietarios de negocios. Los proyectos a corto plazo detallados en este plan generarán mejoras en un lapso de tres años, y establecerán las bases para mejoras mayores que beneficien a los residentes y a los accionistas en el área de estudio.

#### ÁREA DE ESTUDIO DEL PLAN Y PATRÓN DE DESARROLLO



*Los vecindarios del corredor West Vernor Tienen un patrón de calles y cuadras denso, aunque conservan la mayoría de los edificios originales. Los patrones de las cuadras en el vecindario se detienen abruptamente en grandes sitios industriales y en los principales corredores del tren y autopistas que, tradicionalmente, han mantenido muchos empleos.*

## “Lo que me encanta de mi vecindario”

Los miembros de la comunidad citan consistentemente cualidades que aprecian en sus vecindarios. Estos comentarios de los miembros de la comunidad ejemplifican lo que muchas personas valoran.

“¡El centro de recreación del parque Patton es grandioso! Ahí se llevan a cabo clases de natación para los niños, actividades para las personas mayores y reuniones de la comunidad”

“La sensación de comunidad del vecindario, en ocasiones, se siente como si fuera una gran familia”

“La diversidad, la cultura y los inmigrantes (quienes pueden estabilizar a la población)”

“Las oportunidades de empleo en el vecindario donde vivimos”

“Los lazos culturales en la comunidad, especialmente, en la cultura hispana”

“La participación de las iglesias y las escuelas en todo W. Vernor, especialmente aquellas ya involucradas en las actividades de la comunidad”

“Contiene todo: no tienes que salir del vecindario por nada”

“Una cultura rica, la asequibilidad y la diversidad del lenguaje”

“La gente, los vendedores, los niños, los murales/ el color, la comida fresca”

“Comercios con propietarios locales”

“Hermosas calles para caminar, tiendas para visitar, estoy feliz de llegar a casa todos los días”

“Colaboración/ sociedad entre agencias, las viviendas están siendo compradas y arregladas”

“Los murales y el arte, pero hay que añadir más”

“Los vecinos trabajando juntos para mejorar las cosas”

“El ciclismo: podemos andar en bicicleta en patín (scooter) o caminar hacia muchos lugares a kilómetro y medio de nuestra casa/ trabajo, e incluso ir en bicicleta a otros vecindarios”

## Fortalezas que apoyan la calidad de vida

Dentro del área de estudio general, los miembros de la comunidad y el análisis de datos resaltan las áreas de Mexicantown-Hubbard y Vernor-Springwells como zonas de fortaleza general particular (ver diagramas en la página enfrente). Las razones claves para esta distinción incluyen:

- Una densidad de residentes relativamente mayor y una mayor tasa de crecimiento de población que en otras partes del área de estudio
- Concentración de tiendas y servicios en el vecindario a una distancia de cinco a 10 minutos caminando desde la mayoría de los hogares
- Ingresos en el hogar y valores de propiedades que tienden a ser mayores en estas áreas, especialmente en Mexicantown-Hubbard
- Proximidad a los parques Patton y Clark como lugares que las personas disfrutan
- Presencia de organizaciones comunitarias que promueven activamente la administración vecinal y organizan planificaciones de mejoras en las comunidades

Otras partes del estudio mostraron algunas de estas características también. Muchos bloques residenciales en otros lugares también están a una distancia conveniente a pie de las tiendas y servicios del vecindario. Además, las personas en toda el área de estudio identificaron los parques Patton y Clark y los parques frente al río cercanos, incluyendo al parque Riverside y Fort Wayne, como amenidades importantes.

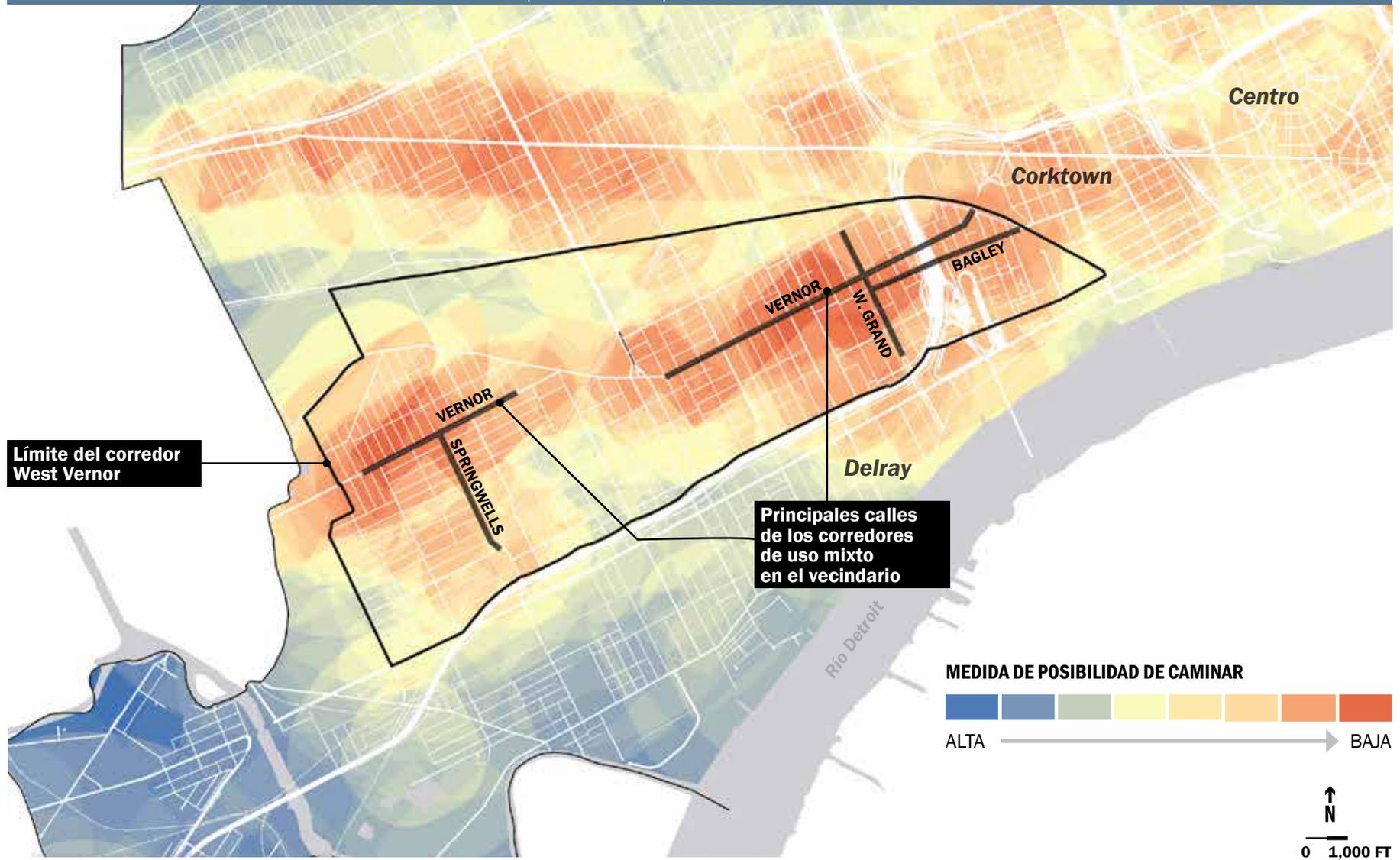


**Los lugares favoritos de los miembros de la comunidad tienden a acumularse a lo largo de las calles de los corredores comerciales principales (carretera Vernor, calle Springwells y calle Bagley) y en sus parques.**



**Los hogares en la mayoría de las cuadras del vecindario están ocupadas y arregladas.**

## MAPA DE DATOS COMPUESTOS: ACTIVOS COMERCIALES, RECREATIVOS, DE TRANSPORTE Y DE EDUCACIÓN



*Esta sobreposición de los activos claves del vecindario revela dos concentraciones prominentes: el área en forma de T entre la autopista Vernor y la calle Springwells hacia el oeste, y el área de Mexicantown-Hubbard hacia el este, la cual incluye al parque Clark y se extiende a lo largo de la I-75.*

## Obstáculos que reducen la calidad de vida

Aunque las áreas de estudio ofrecen múltiples fortalezas, muchos desafíos sustanciales disminuyen los esfuerzos de los individuos y las organizaciones para lograr sus metas. Los principales desafíos incluyen:

- Presencia de la autopista y las vías del tren de Detroit que unen a Estados Unidos y Canadá y que pasan a lo largo del área de estudio. Los grandes movimientos de mercancías traen consigo trabajos importantes, pero también tienen un impacto negativo en las áreas residenciales y calles adyacentes debido a la conectividad interrumpida, al ruido y la contaminación del aire, que puede estar relacionada con problemas de salud como tasas elevadas documentadas de asma y cáncer.
- Desmontes de ferroviarias elevados que dividen las áreas del vecindario y dejan a las calles del bajo de ellos con viaductos oscuros y propensos a inundaciones
- Numerosos conflictos entre los sitios industriales (algunos actualmente activos, otros que requieren usos de suelo alternativos) y las viviendas adyacentes
- Edificios residenciales unifamiliares y multifamiliares vacíos que disminuyen el valor de áreas que están bien pobladas
- La preocupación de que el crecimiento de la demanda de viviendas en el vecindario pueda incrementar las rentas y los impuestos de los propietarios, haciendo que sea más difícil que los actuales residentes puedan permanecer en sus hogares



**Los miembros de la comunidad quieren más ver cambios en: los extremos este y oeste de la calle Vernor, en donde las propiedades vacías son más prevalentes; la Terminal Internacional de carga de Detroit y las calles llenas de camiones al centro del área de estudio; y los parques en donde existen activos que se puedan mejorar.**



**La entrada para el tránsito de camiones pesados en la Terminal Internacional de carga de Detroit en la calle Vernor y la calle Dix**

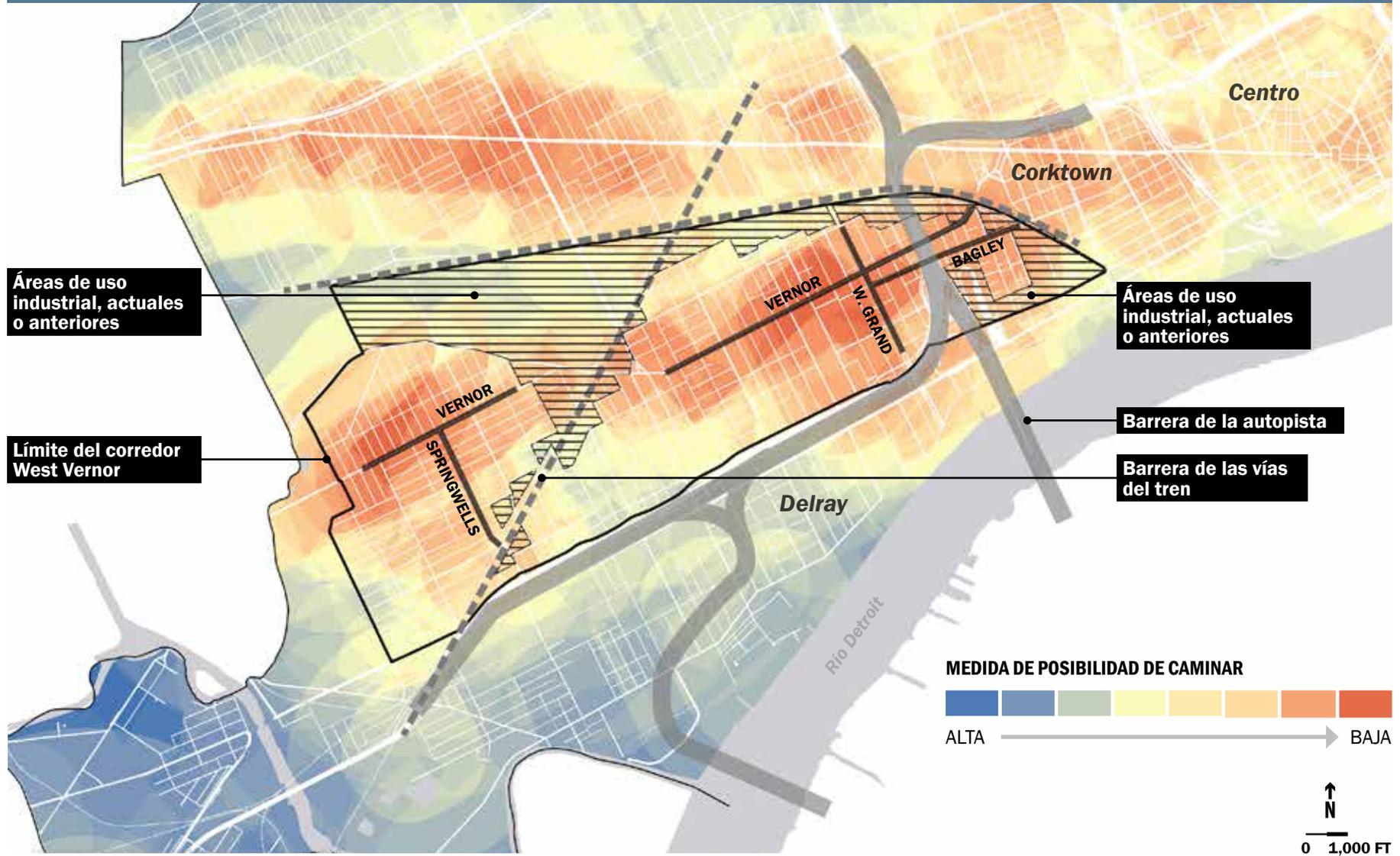


**Las inundaciones crónicas en el viaducto del tren de la calle Vernor**



**Edificios de apartamentos vacíos**

## MAPA DE DATOS COMPUESTOS: ACTIVOS COMERCIALES, RECREATIVOS, DE TRANSPORTE Y DE EDUCACIÓN



*Muchos tipos de barreras físicas y de uso de suelo aíslan a los vecindarios de West Vernor entre ellos y de otros vecindarios cercanos de Detroit*

## Objetivo de la inversión: construir en lugares fuertes

Para lograr los resultados más sustentables y efectivos, las iniciativas del plan a corto plazo se deben utilizar en áreas en donde se refuerzan entre ellas Y donde haya superposiciones establecidas de:

- Fortaleza comunitaria, incluyendo organizaciones activas y visiones o planes establecidos para el mejoramiento comunitario
- Fortaleza física, incluyendo una red fuerte de calles/manzanas y pocos obstáculos para el acceso o el uso del terreno vecinal
- Fortaleza económica, incluyendo valores de propiedades, ingresos de los hogares y comercios estables o en crecimiento

¿Por qué deberían estar reunidas las inversiones a corto plazo en las porciones más fuertes del área de estudio? Agruparlas multiplica los efectos benéficos de cada inversión individual porque las mejoras se refuerzan mutuamente entre ellas, son lo suficientemente prominentes como para cambiar las percepciones de manera positiva y atraen inversiones espontáneas adicionales a su alrededor. En contraste, cuando las inversiones se dispersan ampliamente a lo largo del vecindario, sus beneficios se pueden ver reducidos por áreas continuas de problemas alrededor de ellas. Agrupar las inversiones tiene el potencial de atraer

una inversión externa adicional e incrementar la cantidad general de recursos que llegan al área de estudio. Incluso, su éxito mejora la calidad de las áreas que la rodean, expandiendo las áreas de fortaleza y atrayendo nuevas inversiones a una mayor parte del área de estudio. Enfocar las inversiones a corto plazo en grupos, por lo tanto, expande la geografía final y la magnitud de la mejora del vecindario con el tiempo y maximiza la efectividad de los recursos escasos.

Enfocar las mejoras establece las prioridades entre las muchas buenas ideas para el mejoramiento del vecindario que han sido desarrolladas a través de la planificación con base en la comunidad de los vecindarios del corredor West Vernor. Comienza con los proyectos que lograrán el mayor desarrollo comunitario y económico posible.

Las 2 áreas con mayor fortaleza dentro del área de estudio son Mexicantown-Hubbard hacia el este y West Vernor-Springwells hacia el oeste. Estas áreas merecen el énfasis de la inversión a corto plazo para capitalizar de manera más efectiva las mejoras y que se expandan a otras áreas. Muchos esfuerzos de planificación previos con base en la comunidad resaltaron una tercera parte del área de estudio como



**En la porción oriental del área de estudio, la calle Vernor en el parque Clark y la avenida Bagley en Mexicantown.**

ubicación prioritaria para la inversión: el centro del área de estudio alrededor de la intersección de la calle Vernor y la avenida Livernois, con énfasis en el sitio grande (aproximadamente 6.7 acres -2.7 ha-) que es propiedad de la ciudad y se utilizaba anteriormente para el Departamento de Obras Públicas (DPW, por sus siglas en inglés). Hay un grupo exitoso de comercios de ventas en el vecindario cerca del sitio del DPW y a lo largo de la avenida Livernois, y la Terminal Internacional de carga de Detroit con una superficie de 200 acres (80.93 ha) que se encuentra al oeste del sitio del DPW, a lo largo del terraplén del tren. La prominencia del sitio de el DPW como una encrucijada principal del vecindario y su capacidad de desarrollo sustancial como espacio comercial, de viviendas y/o público, lo han convertido en un lugar natural para visualizar un cambio de transformación a gran escala. Para la inversión a corto plazo, sin embargo, no tiene la superposición de las fortalezas comunitaria, física y económica necesarias para aprovechar efectivamente la inversión. Está físicamente separado de los bloques residenciales y comerciales por calles bulliciosas que tienen un gran tránsito de camiones pesados. También le falta el suficiente valor económico para justificar un redesarrollo suficiente para usar completamente la ventaja de su tamaño. Todas estas características pueden mejorar con el tiempo y, al final, el sitio del DPW estará presente como una oportunidad principal para la reinversión del vecindario.



***El gran sitio del DPW, que es propiedad de la ciudad, al centro del área de estudios ofrecerá una oportunidad de redesarrollo de transformación con el tiempo, pero no es el lugar más efectivo en costos para enfocar las inversiones a corto plazo.***

Para lograr esta oportunidad, la inversión debe comenzar a una escala menor en grupos al este y al oeste, poniendo en movimiento mejoras importantes que eventualmente llegarán al área del DPW y comenzarán una transformación completa. Al mismo tiempo, la ciudad debe continuar trabajando con los representantes de la comunidad para poder visualizar un futuro en este sitio para una venta eventual de esta propiedad para un nuevo desarrollo.



***La calle Vernor (arriba) y la calle Springwells (abajo) en la porción occidental del área de estudio.***

## Resumen: prioridades de la comunidad, descubrimientos de la investigación, plan de estrategias y pasos de acción

La tabla abajo y las siguientes páginas organizan **las prioridades de la comunidad, los descubrimientos de la investigación, el plan de estrategias y los pasos de acción** de acuerdo con seis estrategias que estructuran la implementación del plan por parte de la ciudad y apoyan a los accionistas. Cada estrategia se relaciona con un sistema crítico de infraestructura, desarrollo o política en el área de estudio y las oficinas públicas y las disciplinas profesionales equipadas para tratar dicho sistema. En donde los asuntos tocan múltiples estrategias

(por ejemplo, el desarrollo de usos mixtos que incluye tanto viviendas multifamiliares como áreas de ventas o las mejoras a las banquetas que benefician a la movilidad y a los espacios públicos) se indica la superposición. Las metas comunitarias, los descubrimientos de la investigación y las estrategias del plan están descritas a mayor detalle en los capítulos 2, 3, 4 y 5. Los pasos de acción se describen con mayor detalle en los capítulos 6 y 7.

<b>Prioridades de la comunidad</b> identificadas a través de planificaciones pasadas y difusiones recientes	<b>Descubrimientos de la investigación</b> hechos en este proceso de planificación	<b>Estrategias del plan</b> que ofrecen formas prácticas y de impacto para tratar las prioridades de la comunidad	<b>Pasos de acción</b> que harán una diferencia visible en los marcos de tiempo a corto plazo y a largo plazo
<b>Iniciativas de políticas en todo el vecindario, incluyendo de seguridad, de servicios públicos, de zonificación y de permisos de eventos</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Los camiones provocan problemas en la calidad del aire y en la seguridad en las calles: <i>¡aléjenlos de las calles residenciales!</i></li> <li>• Sitios con zonificación industrial que están vacíos y que no tienen usos industriales viables compatibles con el vecindario deben cambiar a usos apropiados y compatibles: <i>¡que sean oportunidades de desarrollo económico adecuadas al vecindario!</i></li> <li>• Las tarifas de permisos para vender en espacios públicos son muy costosas para los negocios pequeños y emergentes: <i>¡reducirlas o eliminarlas para permitir que los comercios y la cultura de los residentes prosperen!</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reforzar y cambiar las rutas de camiones es posible, pero requerirá tiempo para coordinar las políticas de la ciudad, del condado, del estado y la industria.</li> <li>• Se necesita inversión en nuevos caminos para camiones para tener las soluciones más efectivas.</li> <li>• Numerosos sitios grandes anteriormente industriales están rodeados por hogares unifamiliares. Se puede cambiar la zonificación para acomodar una mezcla de usos residenciales y comerciales que complementen al vecindario, siempre y cuando las condiciones del sitio lo permitan.</li> <li>• Las tarifas de Detroit para vendedores temporales, como la tarifa para el permiso de venta temporal de alimentos, parecen ser mayores que en otras grandes ciudades. Son un obstáculo particular para la economía informal de West Vernor, que es llevada a cabo en parte por las tradiciones de los inmigrantes y que ofrece oportunidades valiosas para el crecimiento de microempresas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Establecer una política práctica de camiones en la ciudad, coordinada por las agencias de accionistas y la industria.</li> <li>• Actualizar la zonificación de formas que mantenga o incremente el valor del sitio para los propietarios.</li> <li>• Reducir las tarifas del permiso para vender y/o permitir que las tarifas y los permisos cubran a múltiples vendedores en un solo evento. Reducir los requisitos de regulación y acelerar los permisos para eventos pequeños.</li> </ul>	<p><i>A corto plazo</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Emitir el requisito de propuestas RFP, por sus siglas en inglés) para que el estudio determine métodos para designar rutas de camiones de la ciudad apropiadas y restringe el uso de camiones en otras calles.</li> <li>• Cambiar la zonificación de áreas seleccionadas de industrial M4 a zonas para el desarrollo de uso mixto.</li> <li>• Revisar la estructura de aprobación de permisos para eventos especiales.</li> </ul> <p><i>A largo plazo</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Designar y hacer cumplir las rutas de camiones.</li> </ul>

<b>Prioridades de la comunidad</b> identificadas a través de planificaciones pasadas y difusiones recientes	<b>Descubrimientos de la investigación</b> hechos en este proceso de planificación	<b>Estrategias del plan</b> que ofrecen formas prácticas y de impacto para tratar las prioridades de la comunidad	<b>Pasos de acción</b> que harán una diferencia visible en los marcos de tiempo a corto plazo y a largo plazo
<b>Desarrollo de multifamiliares y de uso mixto</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Llenar los edificios vacíos: <i>¡Eliminar los peligros de las propiedades vacías y acomodarlas para la necesidad de más viviendas, especialmente unidades de apartamentos!</i></li> <li>• Nos preocupa que nuevas viviendas incrementen el atractivo de nuestro vecindario para las familias, incrementando así los costos de vivienda: <i>¡proteger a los actuales residentes del desplazamiento!</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hay una demanda estable de más viviendas multifamiliares.</li> <li>• Necesitamos construir más viviendas para mantenerlas asequibles; si no lo hacemos los costos de vivienda incrementarán.</li> <li>• Las nuevas viviendas necesitan incorporar hogares de ingresos mixtos para acomodar a los residentes actuales y que sea factible económicamente.</li> <li>• La realización y el desarrollo de nuevas viviendas comienza a ser posible con menor subsidio en la porción de Mexicantown-Hubbard del área de estudio.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La limpieza de la ciudad barre los edificios abandonados que son objetivo en la comunidad para motivar a los propietarios a renovar o vender las propiedades.</li> <li>• Rehabilitar los apartamentos vacíos existentes sobre las tiendas y los edificios de apartamentos de tamaño medio cercanos a los grupos comerciales del vecindario, tanto en Vernor-Springwells como en Mexicantown-Hubbard.</li> <li>• Construir nuevas viviendas multifamiliares en el área de Mexicantown-Hubbard.</li> <li>• Utilizar el programa Bridging Neighborhoods para reocupar hogares vacíos.</li> <li>• Requerir que al menos el 20 % de unidades de vivienda en los desarrollos sea asequible para los hogares que tienen un ingreso medio de área de 80 % o menos, involucrando el apoyo de la ciudad con financiamiento o terreno.</li> </ul>	<p><i>A corto plazo</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• The Murray</li> <li>• Hubbard y Vernor</li> <li>• Calle 16 y Bagley</li> <li>• Apartamentos Burnside</li> <li>• Apartamentos Monrossa</li> </ul> <p><i>A largo plazo</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• RFP para el sitio del DWP y mejoras en el paisaje urbano del sitio</li> <li>• Toledo y Grand</li> <li>• Grand y Porter</li> </ul>
<b>Estabilización residencial unifamiliar</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Los edificios vacíos son un problema serio: <i>¡hay que ponerlos en uso de nuevo o demolerlos!</i></li> <li>• Los lotes residenciales vacíos están valorados como jardines adjuntos: <i>¡continuar con las oportunidades para adquirirlos del DLBA!</i></li> <li>• Retener a las familias dentro de la comunidad.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reservar el inventario de viviendas del DLBA dentro de esta área para el programa Bridging Neighborhoods y demoler las casas que están en malas condiciones.</li> <li>• Necesidad de enfocarse más en los pequeños edificios multifamiliares vacíos, que permanecen como un problema en numerosas manzanas.</li> <li>• Los hogares unifamiliares vacíos frecuentemente hacen que los vecindarios tengan una apariencia descuidada, atrayendo a invasores e incrementando el peligro de incendios accidentales o intencionales.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reservar el inventario de viviendas del DLBA dentro de esta área para el programa Bridging Neighborhoods y demoler las casas que están en malas condiciones.</li> <li>• Proporcionar oportunidades para los hogares que se reubican desde Delray.</li> <li>• Transferir la propiedad de los espacios controlados por la ciudad a propietarios de sitios adyacentes o involucrar a las organizaciones comunitarias para mantenerlos los lotes como espacios públicos abiertos.</li> </ul>	<p><i>A corto plazo:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• El programa Bridging Neighborhoods Para realizar dos o más casas modelo. Continuar con el apoyo de transferencia de propiedad de los espacios controlados por la ciudad a propietarios de sitios adyacentes o involucrar a las organizaciones comunitarias para mantenerlos los lotes como espacios públicos abiertos.</li> </ul>
<b>Desarrollo de comercios y microempresas</b>			

**Prioridades de la comunidad**

identificadas a través de planificaciones pasadas y difusiones recientes

- Valoramos los negocios locales: ¡llenen las tiendas vacías!
- También escuchamos sobre los propietarios que tienen edificios vacíos: ¡impulsar o motivar a los propietarios de edificios a renovar o vender!

**Descubrimientos de la investigación**

hechos en este proceso de planificación

- Los esfuerzos para añadir o expandir los comercios están mejor enfocados en las áreas de West Vernor-Springwells y Mexicantown-Hubbard, en donde hay una combinación de potencial de mercado sin explotar y tiendas vacantes.
- El área de West Vernor-Springwells podría capturar potencialmente otros \$357,000 de gasto en bienes y servicios en el vecindario y \$29,000 de gasto en bebidas y alimentos que los residentes ahora gastan fuera del área.
- El área de Mexicantown-Hubbard podría capturar potencialmente otros \$87,000 de bienes y servicios en el vecindario que los residentes gastan fuera del área.
- El suministrar áreas de estacionamiento es un desafío que surge debido a que las viviendas y los comercios regresan a la calle Vernor, la calle Springwells y la avenida Bagley.

**Estrategias del plan**

que ofrecen formas prácticas y de impacto para tratar las prioridades de la comunidad

- Proporcionar modelos y presupuestos de muestra para los propietarios de negocios prospectos y los propietarios de espacios de ventas para demostrar las oportunidades.
- Proporcionar planes de marketing a los agentes para publicitar las oportunidades de espacio y mercado comercial. Equilibrar los recursos para impulsar a los propietarios de edificios a renovar o vender.

**Pasos de acción**

que harán una diferencia visible en los marcos de tiempo a corto plazo y a largo plazo

*A corto plazo:*

- Continuar con el apoyo del corredor comercial ofreciendo programas como Motor City Match and Restore
- Calle Springwells 2024
- Premiados en efectivo de MCM
- Calle 16 y Bagley
- Publicitar el distrito a posibles empresarios y propietarios de negocios
- Hubbard y Vernor

**Prioridades de la comunidad**

identificadas a través de planificaciones pasadas y difusiones recientes

**Descubrimientos de la investigación**

hechos en este proceso de planificación

**Estrategias del plan**

que ofrecen formas prácticas y de impacto para tratar las prioridades de la comunidad

**Pasos de acción**

que harán una diferencia visible en los marcos de tiempo a corto plazo y a largo plazo

**Paisajes urbanos y movilidad**

- El tráfico, la oscuridad y los charcos nos aíslan: *¡que podamos caminar por nuestras calles!*
- Necesitamos mejores instalaciones para autobuses y bicicletas: *¡seguras y convenientes!*

- Las mejoras a los viaductos requieren una coordinación cuidadosa entre múltiples oficinas, pero son accesibles y se pueden lograr.
- La inundación del viaducto de la calle Vernor es causada principalmente por el deslave del suelo y la filtración de agua del subsuelo. La inundación en otros viaductos también se puede prevenir sustancialmente a través de limpiezas más regulares de los depósitos de agua de lluvia.
- Ya se ha instalado iluminación en la mayoría de los pasos debajo de los viaductos. En algunos casos, se requiere un mantenimiento mayor.
- Los anchos de las calles son limitados, necesitamos decidir qué modos de transporte se ajustan mejor a cuáles calles.
- Mejores cruces peatonales (con topes, estructuras elevadas y/o señalizaciones) pueden hacer una gran diferencia en la seguridad y el atractivo de caminar.
- El interés y los recursos están disponibles para apoyar más murales en los viaductos.

- Extender las mejoras al paisaje urbano existentes en la autopista Vernor.
- Reparar y mantener las mejoras al paisaje urbano instaladas en la calle Vernor.
- Priorizar las mejoras a parques, caminos y espacios verdes que estén cerca de las iniciativas de desarrollo de proyectos.
- Priorizar las mejoras a viaductos en siete conexiones clave, para proporcionar beneficios de seguridad, invitando a las conexiones entre las áreas vecinales.
- Priorizar las mejoras a instalaciones peatonales alrededor de escuelas y parques.
- Priorizar instalaciones de ciclismo nuevas que conecten las instalaciones existentes con una red más extensa.
- Priorizar los murales en viaductos sobre aquellos viaductos que proporcionan las conexiones más importantes entre vecindarios.
- Complementar la reciente expansión del servicio de autobuses con paradas de autobuses mejoradas.

**A corto plazo:**

- Mejoras al paisaje urbano en la calle Vernor desde el parque Clark hasta el viaducto
- Reencarpetado del Boulevard West Grand para protegerlas ciclovías y los cruces seguros
- Instalación de paradas de autobús DDOT
- Involucrar al condado Wayne para reforzar la prevención de deslaves de suelo DIFT
- Estudiar la filtración de agua del subsuelo en el viaducto de Springwells y Vernor para determinar una solución.
- Mejoras en los cruces peatonales alrededor del parque Clark y las escuelas adyacentes
- Topes en el bulevar West Grand

**A largo plazo:**

- Mejoras al paisaje urbano peatonal de la avenida Bagley
- Mejoras a la rampa del puente peatonal Bagley
- Mejoras al paisaje urbano de la calle Springwells

**Parques y espacios abiertos**

- Tenemos una vida cultural y comunitaria fuerte: *¡crear lugares para celebrarla!*
- Valoramos nuestros parques y caminos: *¡hay que hacerlos aún mejores!*

- Los parques y calles existentes ofrecen más oportunidades para la actividad y la identidad cultural.
- El área de estudios del corredor West Vernor es una parte vital de la red de senderos emergente de Detroit: el proyecto de conexiones planificado para el sendero Iron Belle, el área verde Inner Circle, el puente internacional Gordie Howe (GHIB, por sus siglas en inglés) y la propuesta área verde May Creek pasan a través del área, y el bulevar West Grand es una conexión importante entre el parque Riverside (que está siendo mejorado) y múltiples vecindarios.

- Hacer más intenso el uso de los espacios públicos existentes (parques, banquetas y cierres ocasionales de calles) para eventos culturales y actividades comunitarias cotidianas. Esto también beneficiará a los comercios, escuelas y residencias cercanos.
- Integrar mejoras y expansiones a los senderos y las áreas verdes, como parte del diseño e implementación del proyecto del puente internacional Gordie Howe
- Priorizar las mejoras a parques, caminos y áreas verdes que están cerca de las iniciativas de desarrollo de proyectos

**A corto plazo:**

- Calle Bagley compartida
- Iluminación del parque Clark
- Zócalo del parque Clark

**A largo plazo:**

- Mejoras al paisaje del bulevar West Grand
- Expansión de las áreas verdes del bulevar West Grand en el redesarrollo de Toledo y Grand
- Proyecto de conexiones del GHIB

# 2

## VISIÓN Y MISIÓN

# Visión comunitaria para los vecindarios del corredor West Vernor



Alinear las prioridades de la comunidad, las fortalezas del vecindario y las inversiones estratégicas para mantener una comunidad vibrante de diversidad cultural y económica.

# 3

## OBJETIVOS DEL PLAN

# Objetivos del plan



## **Incrementar la densidad residencial a lo largo de los corredores comerciales y promover la estabilización del vecindario**

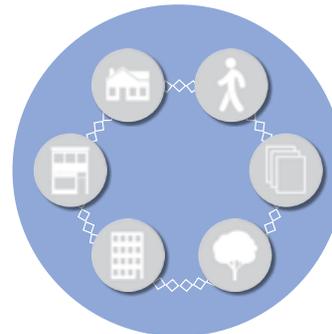
a través de nuevas inversiones residenciales y políticas de vivienda innovadoras para añadir nuevos residentes, retener familias y conservar la diversidad económica y cultural.



**Aprovechar la vida cultural, parques y espacios públicos establecidos** mejorando las conexiones peatonales y de senderos, con parques mejorados y mayores oportunidades para actividades culturales.



**Apoyar a los negocios nuevos y existentes** para expandir las áreas de fortaleza económica y mejorar el acceso de la comunidad a bienes, empleos y servicios.



**Alinear los recursos interdepartamentales de la ciudad de Detroit** para mantener los resultados del plan.



## **Reforzar las comunidades residenciales de población densa cerca de los corredores industriales**

por medio de controlar el tráfico de camiones, revisar el uso del suelo y establecer lugares neutros que sean apropiados para promover comunidades residenciales saludables.

# 4

# PARTICIPACIÓN DE LA COMUNIDAD

Los residentes de la comunidad, los propietarios de comercios y propiedades, las organizaciones y otros accionistas fueron invitados a participar en tres tipos de reuniones como parte de este esfuerzo.

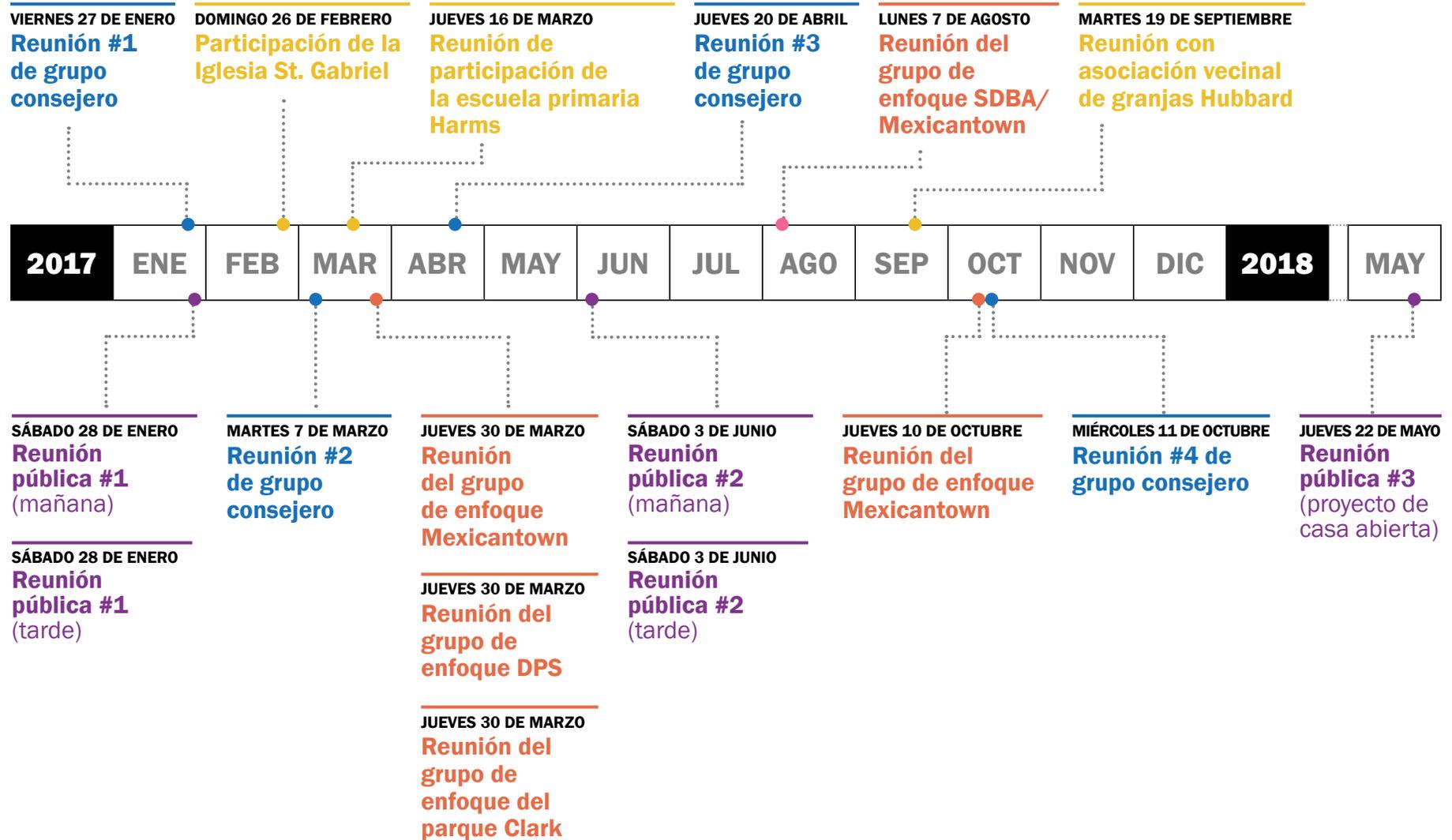
- Foros comunitarios al principio, parte media y conclusión del esfuerzo, llevados a cabo en múltiples lugares y horarios para un acceso conveniente, verificación de las prioridades de la comunidad y explicación de las acciones resultantes del proceso.
- Una serie de reuniones con un grupo consejero que involucró a organizaciones activas en el área de estudio que han sido instrumentales para mejorar la calidad de vida y la oportunidad económica y para la planificación de mejoras adicionales.
- Reuniones adicionales con grupos de accionistas individuales que permitieron conversaciones posteriores sobre porciones específicas del área de estudio.



**En los eventos del foro comunitario del 28 de enero de 2017, residentes y otros accionistas identificaron problemas que merecen atención prioritaria en este esfuerzo.**



**En los eventos del foro comunitario, los participantes identificaron lugares que les gustan especialmente (puntos verdes) y lugares en donde el cambio es más necesario para resolver problemas o aprovechar oportunidades (puntos rojos).**





5

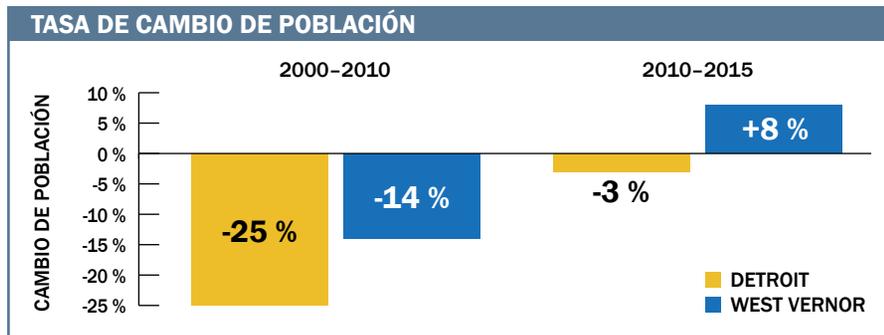
**CONDICIONES  
EXISTENTES**



## Características distintivas de los vecindarios del corredor West Vernor

Como se mencionó antes, en el capítulo 1, los vecindarios del área de estudios del corredor West Vernor poseen una demografía y condiciones económicas y físicas únicas que deben darle forma a las estrategias para mejorar la calidad de vida y la oportunidad económica. Estas incluyen:

- Una población **creciente y altamente diversa**. De acuerdo con datos del Censo de la comunidad estadounidense de 2015, la población de aproximadamente 35,500 personas en el censo que compone el área de estudios creció 8 % entre 2010 y 2015, revirtiendo una disminución del 14 % entre el 2000 y el 2010. En contraste, la ciudad de Detroit en general perdió el 3 % de su población en 2010 -2015 después de perder el 25 % entre el 2000 y el 2010. El índice de diversidad de la población del área de estudio (la probabilidad de que dos personas que viven en la misma área provengan de diferentes grupos étnicos o raciales) es de 85 %, más del doble del 42 % promedio en la ciudad.

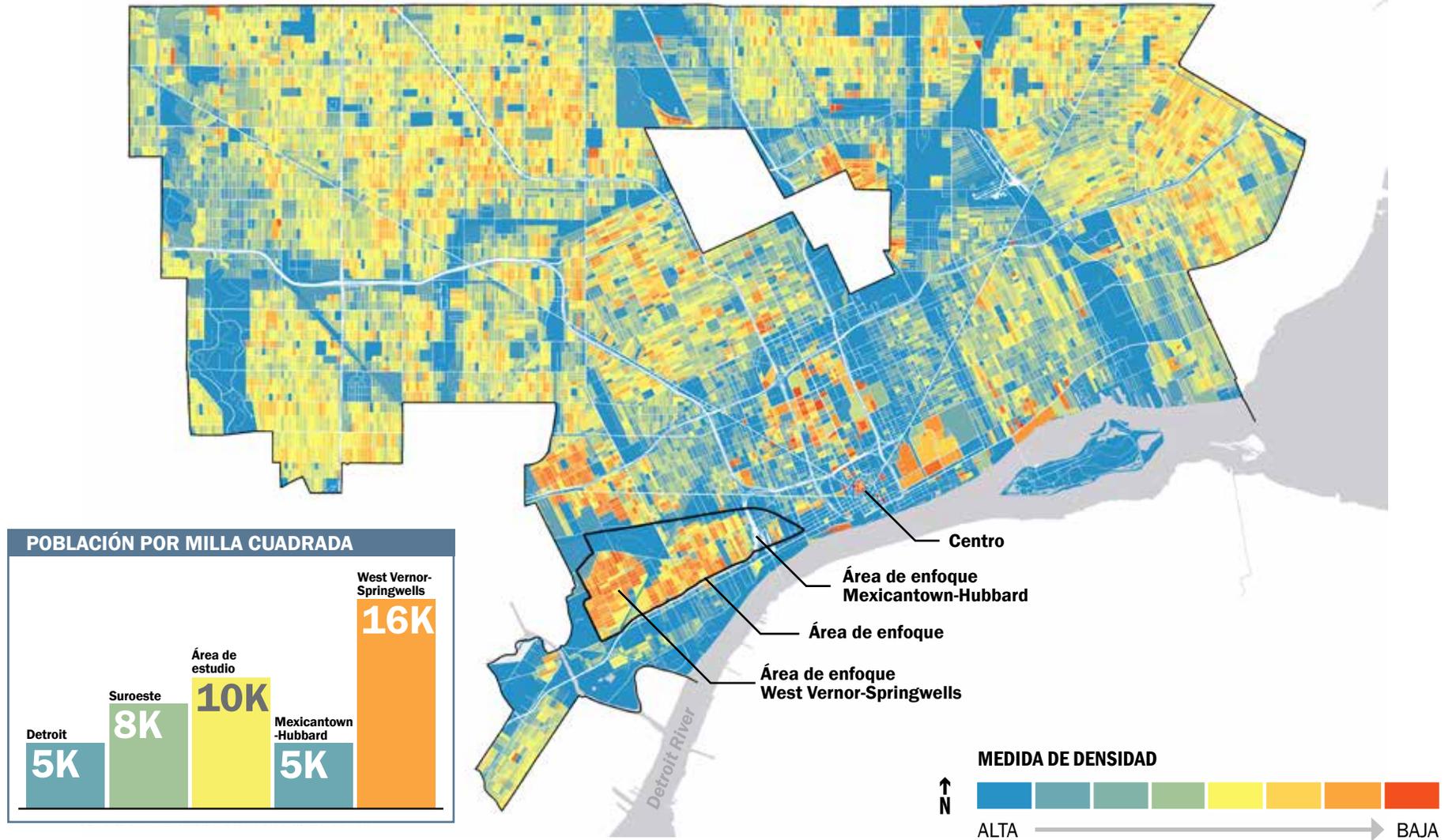


- Una **población latina** sustancial, que incluye a muchos inmigrantes de México. El área de estudio contiene la mayor concentración de residentes latinos en Detroit. Su herencia se refleja en las tradiciones culturales, los comercios, el lenguaje y otros aspectos de la comunidad. El papel tradicional del área de estudio como entrada a los Estados Unidos se refleja en su porción relativamente alta de residentes que no son ciudadanos estadounidenses (20 %).
- Una gran proporción de **hogares familiares**. En el área de estudio, el 40 % de los hogares tiene niños, en comparación con el 26 % de los hogares en la ciudad. De acuerdo con ello, los hogares

en el área de estudio tienen un mayor número promedio de residentes (3.18) que el general en la ciudad (2.65) y la media de edad es más baja: 29 en el área de estudio, en comparación con 36.1 en el resto de la ciudad.

- **Los niveles de ingreso** son relativamente bajos en comparación con el ingreso medio del área, de acuerdo con el Censo de la comunidad estadounidense del 2009 -2013. Los hogares tienen tasas menores de propiedad de automóviles. El servicio de autobuses a lo largo de las calles principales (recientemente expandido), acceso a servicios a pie y la instalación reciente de ciclovías en West Vernor y otras calles seleccionadas ofrecen opciones de transporte importantes.
- **Un crecimiento laboral** relativamente fuerte en comparación con muchos otros vecindarios en Detroit. De acuerdo con Invest Detroit, el conteo de empleos al sureste de Detroit como un todo crecieron cerca del 66 % entre 2003 y 2013, mientras que permaneció virtualmente sin cambio en la ciudad en general. El 76 % de los miembros de la fuerza laboral están empleados, en comparación con el 62 % en la ciudad. El área de estudio tiene muchos empleadores, incluyendo pequeños negocios y organizaciones locales, al igual que entidades comerciales e industriales más grandes.
- Niveles relativamente moderados de **propiedades vacías** (23 %) en comparación con muchos otros vecindarios de Detroit, que reflejan una tasa de abandono del 30 % para la ciudad en general. Aunque los lotes y edificios vacíos son una preocupación principal en el área de estudio y un enfoque clave de este esfuerzo de planificación, la mayoría de las parcelas vacías están ocupadas con usos activos. Las concentraciones de abandono importantes a lo largo de los corredores comerciales del vecindario y en los bloques residenciales se muestran en el diagrama de la página 28.
- Una de las concentraciones más fuertes de restaurantes en Detroit. El área es un **destino de turismo y alimentos** para las personas fuera del área de estudio, con el potencial de serlo aún más.
- Una significativa cantidad de **servicios y comercios que sirven a la comunidad**, incluyendo múltiples tiendas de abarrotes y farmacias, concentradas principalmente a lo largo de la autopista West Vernor, la avenida Springwells y la avenida Bagley. Bloques de desarrollos residenciales, que consisten principalmente en casas unifamiliares, pero que incluyen numerosos edificios multifamiliares, flanquean estos corredores comerciales. La mayoría de las unidades de vivienda

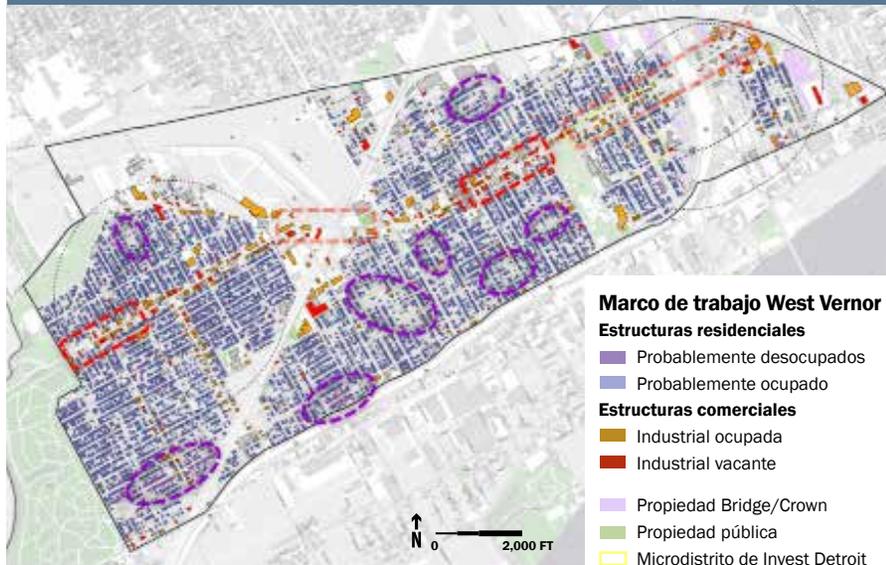
## EXPANSIÓN SOBRE LAS FORTALEZAS EXISTENTES EN LA COMUNIDAD | DENSIDADES DE POBLACIÓN COMPARATIVAS



**En promedio, el área de estudio tiene dos veces la densidad residencial de la ciudad en general.**

### OCUPACIÓN DE PROPIEDADES POR USO DE SUELO

Los comandos indican áreas vacantes fuertes entre otras propiedades ocupadas



están dentro de una distancia a pie razonable de estos corredores. Sin embargo, ciertos productos en venta deseados por los miembros de la comunidad, como la ropa, no tienen o tienen muy poca disponibilidad entre las selecciones de comercios actuales.

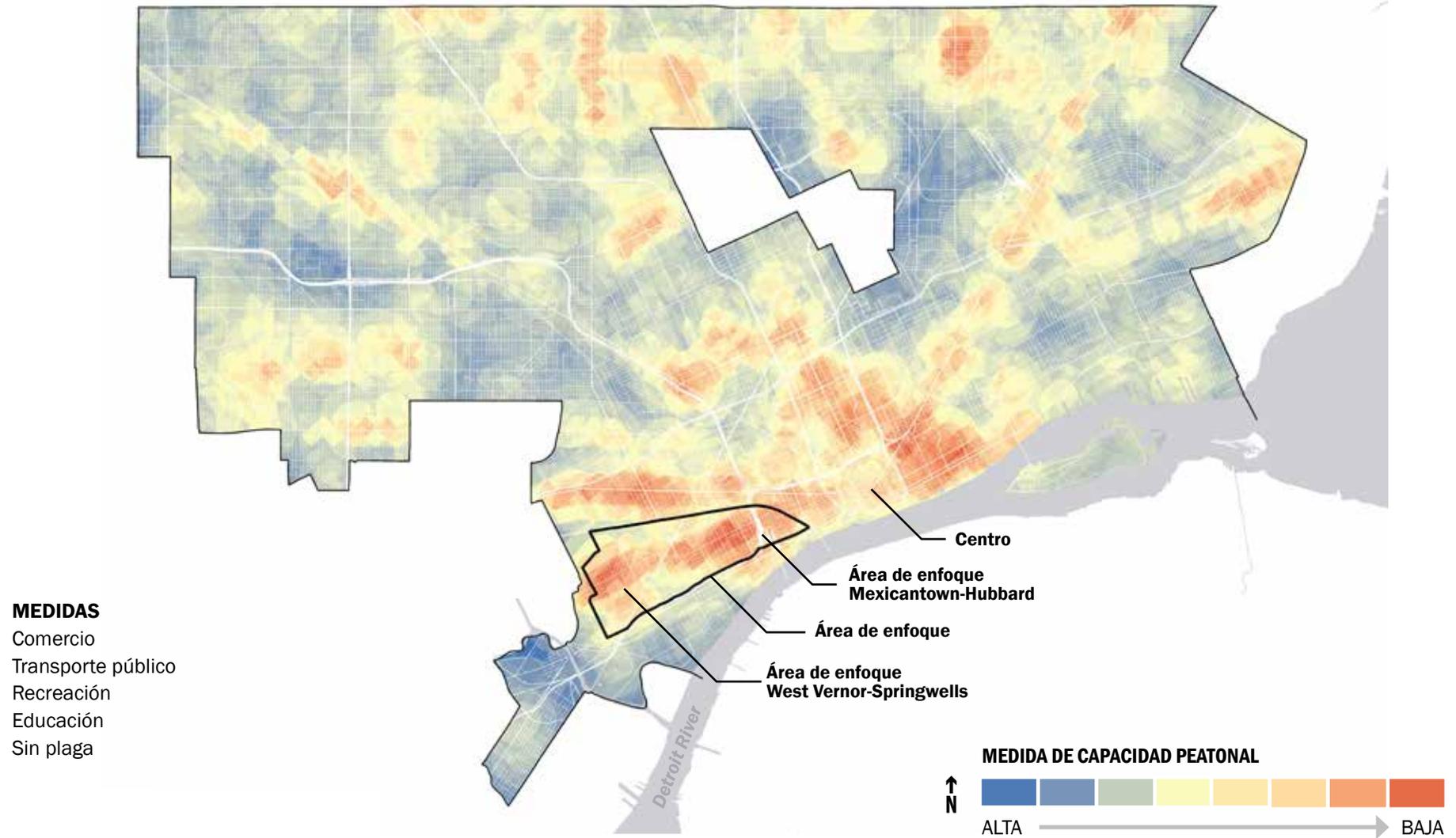
- Un número importante de **escuelas**, tanto públicas como privadas. Muchos estudiantes vienen a estas escuelas desde otras partes de Detroit.
- Muchos **parques**, desde grandes hasta pequeños, se localizan en varios puntos y alrededor del área de estudio. Estos son recursos importantes y bien usados, pero algunas partes del área de estudio están más cerca de los parques que otras. Muchas iniciativas de áreas verdes propuestas pasan a través de porciones del área de estudio, con conexiones potenciales a otros vecindarios y a la orilla del río Detroit.
- Piezas importantes de **infraestructura de transporte** rodean y cruzan el área de estudio. La autopista Fisher es una barrera con los vecindarios adyacentes y un recurso de acceso valioso para el sur y el este. Dos terraplenes de ferrocarriles principales cruzan a través del área de estudio y van a lo largo del borde norte,

limitando el acceso a las calles y la conectividad de la comunidad, pero también son vitales para los empleos y otra productividad económica de la Terminal Intermodal de Carga de Detroit (DIFT, por sus siglas en inglés) ubicada al lado norte del área de estudio. Una cantidad importante de tránsito de camiones pasa a lo largo del área de estudio, especialmente en la DIFT, varios negocios comerciales e industriales y caminos regionales, incluyendo la autopista Fisher, la interestatal 94 y el puente Ambassador hacia Canadá. El puente Gordie Howe planificado para ir a Canadá añadirá otras rutas de transporte. Los miembros de la comunidad han dicho que el pesado tránsito de camiones en las calles del vecindario es una de sus principales preocupaciones, ya que actúa en detrimento de la seguridad, el valor de las propiedades y la calidad de vida.

- Numerosas **organizaciones comunitarias** muy activas, con misiones para mejorar la calidad de vida, la actividad comercial y la vitalidad de la comunidad.
- Una gran parte de la actividad industrial del área de estudio se agrupa alrededor de los corredores de senderos y autopistas principales y también es adyacente a los bloques residenciales con mayor densidad. En algunos casos, los terrenos industriales vacíos con rentabilidad limitada para un uso industrial futuro se podrían rezonificar para un uso más rentable y sensible al contexto.

Estas características revelan numerosas características importantes, al igual que desafíos. Los muchos activos hacen del área de estudio un lugar oportuno para crear mejoras que generarán beneficios crecientes y duraderos. El mapa compuesto de indicadores de posibilidad de caminar en la página 29 ilustra los beneficios combinados de tener concentraciones de comercios vecinales, parques, escuelas y recursos de transporte en el área de estudio, dentro de una red de calles vecinales que coloca estos servicios críticos dentro de una distancia razonable a pie, en bicicleta o en autobús desde todos los hogares. Aunque el área de estudio tiene activos importantes relacionados con la ciudad en general, también contiene desafíos cotidianos para los residentes y los propietarios de negocios. Las iniciativas de este plan no sólo **tratarán estos problemas urgentes**, sino que ayudarán al corredor West Vernor a convertirse **en un motor más fuerte para el desarrollo económico y comunitario para Detroit**. Las siguientes páginas evalúan las condiciones existentes e identifican las estrategias de planificación prioritarias que están detrás de las iniciativas del plan.

## EXPANSIÓN SOBRE LAS FORTALEZAS EXISTENTES EN LA COMUNIDAD | CAPACIDAD PEATONAL



*El área de estudio es clasificada en este mapa compuesto de varias medidas que contribuyen a la capacidad peatonal (capacidad de ventas, tanto tú, partes y escuelas, al igual que una relativa falta de lado). Las grandes y continuas redes de bloques residenciales en gran parte del área de estudio ayudan a conectar a los residentes con estas importantes amenidades vecinales.*

## Revisión de conclusiones

Esta sección resume las conclusiones y cómo debe dirigir su atención el plan de trabajo dentro de las categorías de estrategias. Para cada estrategia, el resumen habla de descubrimientos clave de análisis recientes o anteriores, proyectos o estrategias recomendados de planes previos y estrategias recomendadas que guían los pasos de acción de este plan de trabajo. La mayoría de las iniciativas de proyecto a corto plazo están agrupadas estratégicamente dentro de las áreas de enfoque Vernor-Springwells y Mexicantown-Hubbard.

### Desarrollo residencial multifamiliar y de uso mixto

Hay un potencial de mercado demostrado para viviendas adicionales en el área de estudio. Existe el potencial de al menos 500 nuevas viviendas en cinco años, con un índice de 100 a 140 por año. Las familias potenciales están interesadas principalmente en unidades de apartamentos en edificios multifamiliares y muestran un interés más limitado en hogares unifamiliares solos y en condominio.

Las familias interesadas en vivir o ubicarse en el área de estudio representan un amplio rango de niveles de ingreso, siendo la mayoría hogares con menos del 80 % del ingreso de área medio. Los diagramas de la página 32 ilustran mejor las preferencias y las características de los hogares del mercado objetivo en comparación con las características existentes en la comunidad.

El desarrollo de vivienda en estructuras nuevas o rehabilitadas continúa enfrentando grandes desafíos de factibilidad financiera, ya que requieren fuentes financieras y estrategias múltiples para las brechas de financiamiento, al igual que en el resto del mercado de Detroit en la actualidad. Vaya al texto y las tablas en las páginas 32-33 para observar los descubrimientos del estudio sobre optimizar la factibilidad. Para tratar estas oportunidades y desafíos, los esfuerzos e iniciativas del plan deben enfocarse principalmente en capitalizar la inversión de vivienda en lugares en donde sea más factible financieramente en este momento, es decir, en sitios donde las viviendas puedan tener precios de renta o venta relativamente fuertes y en donde el número de unidades de vivienda pueda ser desarrollado prácticamente en conjunto con la demanda del mercado a corto plazo. Además, el desarrollo de viviendas nuevas o rehabilitadas se debe priorizar

a lo largo o cerca de los principales corredores de venta y tránsito en el vecindario. Esto promoverá el acceso de los hogares a opciones convenientes para caminar, para transitar y para bicicletas, reducirá el desarrollo y los costos de ocupación relacionados con el estacionamiento y propiedad de vehículos y ayudará a apoyar a los negocios locales.

Las unidades de viviendas nuevas y rehabilitadas se deben ofrecer a un rango de precios, respondiendo de manera equitativa a las necesidades y medios de tantas familias como sea posible, y para maximizar la captura del mercado de vivienda potencia. Esto incrementará la velocidad a la que los lotes, edificios y unidades vacíos se ocupen, trayendo beneficios inmediatos a la comunidad y creando un ambiente que hace atraiga mayor inversión. Como mínimo, los nuevos desarrollos de vivienda multifamiliares deben aplicar las políticas actuales de la ciudad sobre la producción de vivienda asequible, por ejemplo, al proporcionar al menos 20 % de unidades a un precio asequible para los hogares con 80 % del ingreso de área medio (AMI, por sus siglas en inglés) sobre aquellos productos que involucran el apoyo de la ciudad. De manera igualmente importante, se deben tomar pasos básicos para mantener el suministro de unidades de vivienda multifamiliares existentes disponibles para los hogares tienen el 80 % o menos del AMI. Esta es una aproximación más efectiva en costos que construir nuevas unidades de vivienda asequibles. Una estrategia probada es que las organizaciones comunitarias adquieran y administren las viviendas multifamiliares, como ha hecho la Corporación de Desarrollo Vecinal del corredor Cass de Detroit. Esta aproximación regularmente requiere un apoyo financiero externo, al menos para los costos de capital iniciales.

### Comercio en el vecindario

Existe potencial en el mercado para usos comerciales adicionales, al igual que para las viviendas en pisos superiores, de acuerdo con el Estudio de Oportunidades Comerciales en Detroit. Esta nueva ocupación se debe enfocar en las áreas de West Vernor-Springwells y Mexicantown-Hubbard, para responder mejor a la demanda a corto plazo y crear distritos comerciales y residenciales maduros y sustentables que puedan cubrir la demanda e inversión futuras en áreas conjuntas. Los esfuerzos e iniciativas del plan deben enfocarse en una combinación de espacio para ventas en renta estratégico colocado en los edificios existentes y en catalizar el desarrollo de los muchos

lotes grandes y prominentes a lo largo de la calle West Vernor, la calle Springwells y la avenida Bagley. El desarrollo de sitios de terreno vacío más grandes debe ocurrir en un plazo más largo para tomar ventaja del posicionamiento del mercado y del diseño urbano, beneficios generados por las acciones a corto plazo. Proyectos como el desarrollo de Hubbard traerán un desarrollo incremental de la densidad y el valor de mercado, lo que impulsará/ estimulará el desarrollo de nuevas inversiones de construcción más grandes en el futuro, como los sitios del DPW y Toledo y Grand.

La factibilidad económica, las limitantes de estacionamiento, las actualizaciones del código, la ausencia de propietarios y otras mejoras físicas necesarias para los edificios representan obstáculos para el desarrollo. Los esfuerzos del plan se deben enfocar en estrategias para resolver estos problemas. La sociedad debe continuar desarrollando tácticas para motivar a los dueños de propiedades a renovar o vender las propiedades vacías y que no son utilizadas, ofreciendo incentivos como los programas de Restore Detroit y Motor City Match, al mismo tiempo que se emiten multas a los propietarios que estén fuera del cumplimiento de las regulaciones de seguridad y los códigos de construcción de la ciudad. Traer de vuelta a la vida a los edificios vacíos ayudará a reforzar a las muchas propiedades y negocios exitosos a lo largo de West Vernor, a mejorar la calle como un espacio público, generará ingresos económicos y nuevos trabajadores para los dueños de propiedades y ofrecerá oportunidades efectivas para nuevas instalaciones de vivienda, comercio y comunidad. El redesarrollo de los lotes vacíos y el añadir más viviendas puede ayudar al reposicionamiento del área para diferentes tipos de ventas y/o desarrollo de vivienda a mayores escalas, como lo desea la comunidad. Estas parcelas se encuentran cerca de ubicaciones prominentes establecidas en los servicios de ventas del vecindario, como en West Vernor, Livernois y cerca de Mexicantown, lo que ofrece una oportunidad de impactos altamente visibles que beneficien a las propiedades y a los negocios en un área más amplia.

### **Estabilización residencial unifamiliar**

Hay casas unifamiliares y lotes residenciales vacíos en muchas calles del área de estudio, en diferentes concentraciones. Dependiendo de la ubicación, la concentración y la condición, estas propiedades presentan diferentes niveles de desafío y ameritan diferentes tipos de respuesta.

### **BASES DE LA PLANIFICACIÓN**

**Estrategia de mejora en el vecindario Woodmere/Springdale**—Potencial para un nuevo distrito de apartamentos y el redesarrollo de un sitio escolar abandonado dentro del vecindario Woodmere/Springdale.

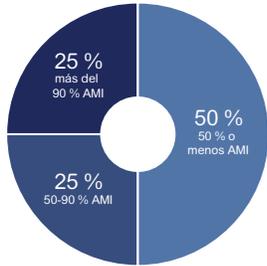
**Documento del programa de Fondos Vecinales Estratégicos de Invest Detroit**—El análisis del microdistrito del sureste incluye un prototipo de un desarrollo de uso mixto en un lote vacío del tamaño de una cuadra entre Palms y Hubbard, abarcando el programa, la proyección económica y las ilustraciones del concepto.s

**Charrette de legado del Congreso CNU 24**—Imagina una variedad de tipologías de vivienda en terrenos de la ciudad y cerca del sitio DPW y activando los pisos superiores existentes de edificios históricos para el uso residencial; reconfigurando las calles en el cruce Vernor para crear una plaza central, los sitios vacíos en parques y un rango de espacios cívicos; potencial para un punto importante del vecindario, renovación del edificio del DPW como un centro comunitario y espacio creativo.

**PlacePlan de la Liga Municipal de Michigan**—A largo plazo (todo construido) ve oportunidades de mayor densidad residencial alrededor del cruce Vernor (sitio DPW) y a lo largo de la calle Vernor; una disminución en el tránsito y medidas de flujo en la intersección de las calles Vernor y Dix; la mejora del paso superior de las vías del tren y el desarrollo de una nueva plaza pública en el edificio del DPW en el cruce Vernor; la adaptación del DPW en un ambiente orientado a la comunidad y se da prioridad a la actividad empresarial dentro del desarrollo potencial de crecimiento.

**ULI**—Empresas de ventas minoristas, alimentos, espacios de incubadoras, negocios, otras empresas relacionadas e instalaciones de producción de alimentos en el sitio del cruce Vernor; una nueva ruta de autobús en el desarrollo/centro de ventas del cruce Vernor; designar un área central en el cruce Vernor como espacio público, imaginado como una plaza del pueblo.

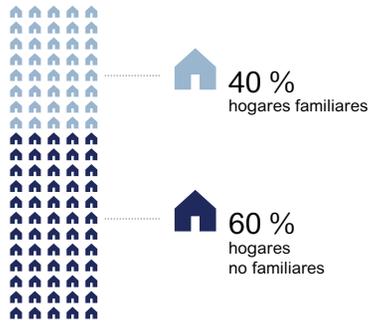
INGRESOS DE LOS HOGARES EXISTENTES



\* Los números son aproximados y resumen los rangos en análisis separados para las áreas West Vernor-Springwells (2010) y Mexicantown-Hubbard (2013)

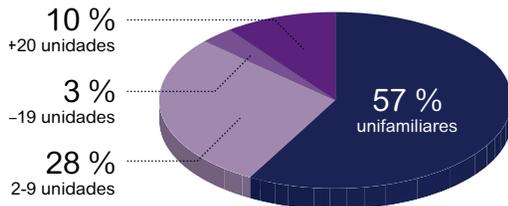
Fuentes: Springwells Village Quality of Life Plan (2012; datos de 2010), Reconnecting Detroit's Cultural Crossroads (2016, usando estimados a cinco años de ACS 2009-2013)

TIPOS DE HOGARES EXISTENTES



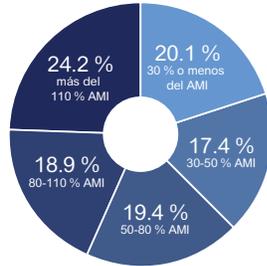
Fuente: Evaluación de comunidad, Vista Partnership (2014)

TIPOS DE EDIFICIOS RESIDENCIALES EXISTENTES



Fuente: Censo de la comunidad estadounidense 2011-2015, estimados a 5 años

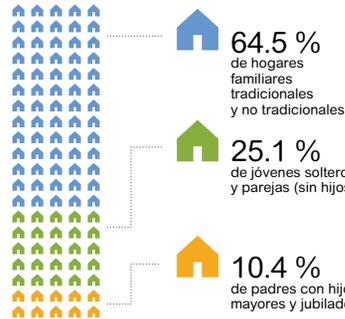
METAS DE INGRESOS EN LOS HOGARES



El potencial del mercado de vivienda viene del otro lado del espectro de los niveles de ingresos por hogar. La absorción de unidades de vivienda anual debería tener un rango entre 100 y 140 unidades.

Fuente: Análisis de mercado residencial potencial, área de estudio del cruce Vernor, por Zimmerman/Volk Associates (2016)

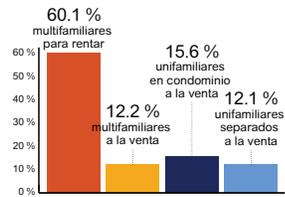
MERCADOS OBJETIVO



Los hogares familiares representan casi dos tercios del mercado potencial. Los solteros y parejas jóvenes, que representan una fuerza laboral emergente y familias futuras, representan un cuarto del mercado potencial.

Fuente: Análisis de mercado residencial potencial, área de estudio del cruce Vernor, por Zimmerman/Volk Associates (2016)

TIPOS DE UNIDAD BUSCADOS POR LAS NUEVAS FAMILIAS EN EL ÁREA DE ESTUDIO DE W. VERNOR



Las unidades multifamiliares para rentar tienen una mayor demanda. También están relativamente menos disponibles en el área de estudio que las casas unifamiliares.

Fuente: Análisis de mercado residencial potencial, área de estudio del cruce Vernor, por Zimmerman/Volk Associates (2016)

# Análisis de factibilidad económica

El interés del mercado para rentar o comprar unidades de vivienda en un área no necesariamente hace que sea factible económicamente para un desarrollador o propietario producir unidades de viviendas nuevas o rehabilitadas. El costo de la rehabilitación de un edificio existente o de construir uno nuevo, en combinación con la adquisición de la propiedad, el financiamiento y otros costos de desarrollo, podría ser más de lo que un propietario puede permitirse para mantener los costos de renta o venta a niveles en los que el mercado esté dispuesto a pagar. En este caso, existe una "brecha" entre el costo del proyecto y la ganancia anticipada del proyecto, lo que significa que el propietario recibiría muy poco retorno de su inversión como para que el proyecto valga la pena. En ocasiones, esa brecha se puede cerrar utilizando créditos fiscales, subsidios u otros tipos de financiamiento específicamente dirigidos a ayudar a que se dé el desarrollo de bienes raíces en lugares como los vecindarios del corredor West Vernor.

Este estudio probó la factibilidad económica de una variedad de proyectos de desarrollo potenciales en el área de estudio. Estos proyectos de desarrollo potenciales se ubicaron generalmente en terrenos propiedad de la ciudad o de alguna otra entidad con la intención de impulsar la rehabilitación de propiedades o el desarrollo de nuevas propiedades. Se probaron múltiples escenarios para cada sitio, con variaciones en el programa (cantidades mayores o menores de viviendas, comercios u otros usos) y una aproximación de financiamiento (uso potencial de créditos fiscales u otras fuentes de subsidio en algunos

casos). Se refinaron los escenarios y se probaron nuevamente para identificar el programa y los escenarios de diseño para cada lote que cumplieran mejor con las metas de la actividad económica y el impacto catalítico sobre el área de estudio a través del diseño y el programa. El diagrama adjunto describe los descubrimientos de los escenarios más factibles para cada sitio. Se resaltaron varias medidas de factibilidad:

- Brecha financiera como porcentaje del costo total del desarrollo. Algunos proyectos de desarrollo requieren un subsidio de su costo total relativamente menor al de otros.
- Brecha financiera en dólares absolutos. Los proyectos con cantidades más pequeñas de subsidio actuales que también pueden tener un impacto positivo fuerte sobre su contexto, merecen una fuerte consideración como iniciativas de rehabilitación a corto plazo y efectivas en costos.
- Brecha financiera por unidad. Esto indica cómo se compara entre escenarios el costo y la eficiencia de la producción de viviendas.

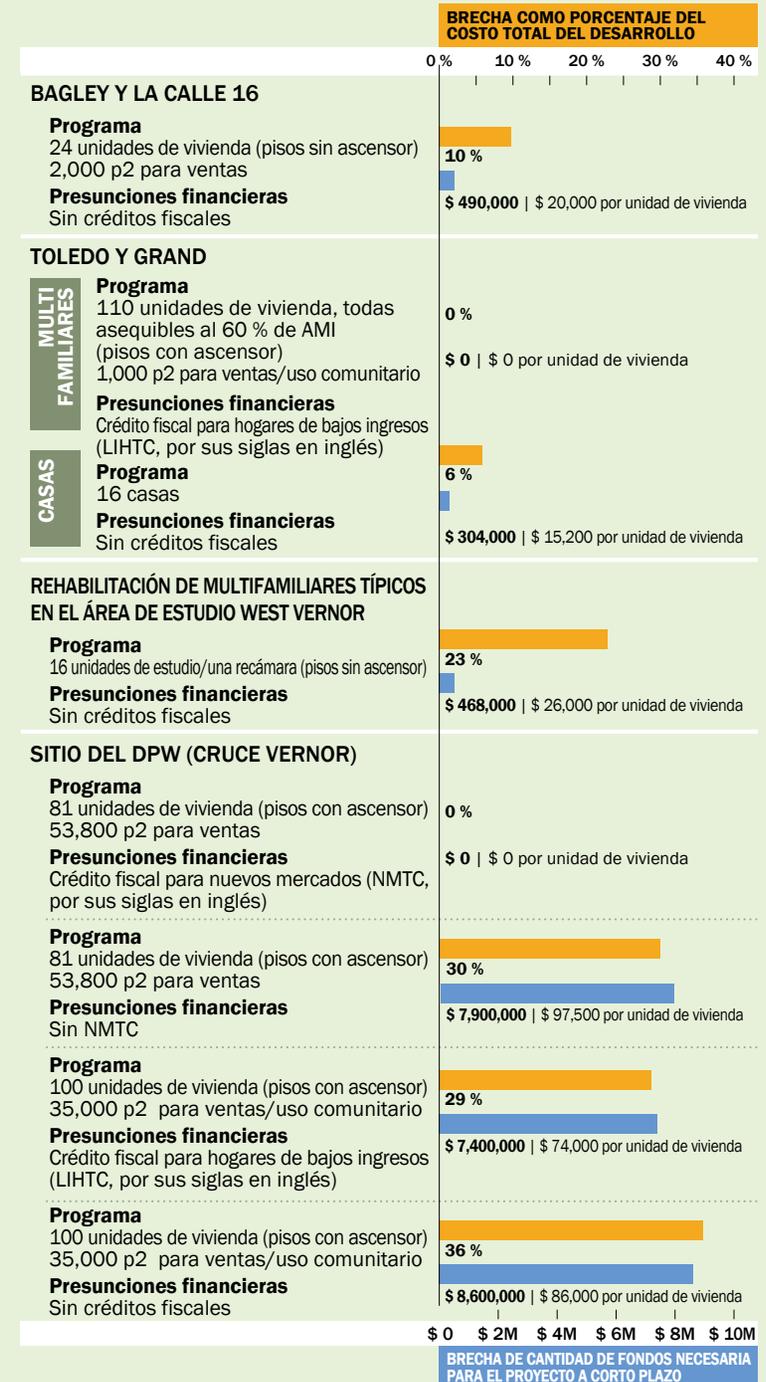
La magnitud del programa de proyectos también merece consideración.

Con una absorción total de viviendas potencial a lo largo de todos los tipos de unidades y con niveles de ingreso con un total de 100 a 140 unidades por año, sería mejor retrasar los proyectos de desarrollo más grande,s con 80 o más unidades de vivienda, hasta que los proyectos más pequeños a corto plazo ayuden a establecer

aún más la posición en el mercado e incrementar la demanda.

Las presunciones clave en el análisis de factibilidad económica incluyen:

- Cualquier proyecto que involucre el apoyo de la ciudad debería incluir al menos el 20 % de sus unidades asequibles para los hogares que ganan 80 % o menos del ingreso de área medio (AMI, por sus siglas en inglés).
- Proyectos en terrenos de la ciudad deben pagar a la ciudad la adquisición de la propiedad.
- Se asume la reducción de los impuestos por propiedad de la ciudad.
- Otras fuentes de brechas financieras consideradas entre las diferentes alternativas incluyen
  - Subsidios capitales
  - Segundos préstamos
  - Préstamo para la revitalización de la comunidad
  - Créditos fiscales para hogares de bajos ingresos
  - Créditos fiscales para nuevos mercados (para proyectos con un componente de uso del terreno significativamente comercial)
- Renta para ventas se asume en \$ 1.17/p2
- Renta residencial en \$ 1.11-\$ 1.68/p2 para la tasa del mercado y \$ 0.67-\$ 1.61/p2 para el 80 % AMI, dependiendo de la ubicación y el tamaño de la unidad.



Como resultado, es necesaria una aproximación multifacética a la estabilización unifamiliar. Las acciones prioritarias incluyen el mantenimiento de los lotes vacíos, la renovación de las casas en buena condición de ser ocupadas y la demolición de aquellas casas que no se puedan renovar.

El desarrollo de viviendas nuevas en los muchos lotes residenciales unifamiliares vacíos que no están ocupadas por edificios no debe ser una prioridad, a menos de que apoyen directamente la rehabilitación de las casas cercanas. Esto es debido a que los residentes regularmente valoran los lotes vacíos que estén limpios y arreglados; muchos propietarios han aprovechado la oportunidad de comprar lotes vacíos junto a sus propiedades para obtener espacios de jardín adicionales a través del programa de venta de lotes laterales de la Autoridad Bancaria del territorio de Detroit (DLBA, por sus siglas en inglés). Sin embargo, las iniciativas del plan deben dar otros usos apropiados a los lotes vacíos para añadir amenidades a los propietarios individuales y a la comunidad y para asegurar su administración continua. La sociedad actual de Urban Neighborhood con la ciudad para mantener los lotes residenciales vacíos como parques pequeños jardines comunitarios es un buen precedente para continuar. El área de estudio incluye muchos lotes vacíos grandes y de varias hectáreas entre los bloques residenciales. El redesarrollo de estos con viviendas u otros usos es apropiado, debido a las oportunidades únicas que el desarrollo a gran escala pudiera ofrecer. Sin embargo, la inversión en estos sitios se debe localizar y cronometrar para que aproveche las ventajas de los proyectos de desarrollo a corto plazo planeados para las áreas objetivos de West Vernor-Springwells y Mexicantown-Hubbard.

Las casas unifamiliares vacías, en contraste, presentan un riesgo serio e inmediato para las propiedades que se encuentran alrededor, por invasión, incendios y disminución del valor. Los edificios vacíos

### BASES DE LA PLANIFICACIÓN

**Plan QoL de la Vila de Springwells**—Enfocarse en dos ubicaciones claves para la demolición para promover la seguridad y la apariencia, y abrir la oportunidad de un desarrollo potencial real.

**Charrette de legado del Congreso CNU 24**—Imagina una variedad de tipologías de vivienda en los lotes residenciales que son propiedad de la ciudad y activa los pisos superiores existentes de edificios históricos para su uso residencial.

merecen la atención urgente, como a través de los esfuerzos del DLBA para demoler o, cuando es factible, rehabilitar y reocupar las casas unifamiliares vacías. La iniciativa de Bridging Neighborhoods de Detroit proporcionará recursos adicionales valiosos para la rehabilitación de casas; vea el capítulo 6, página 44.

Otro desafío para la estabilización residencial unifamiliar, presente en todo Detroit, es la dificultad a la que se enfrentan muchos hogares para obtener hipotecas. Esto puede ser debido a que los valores de propiedad son relativamente bajos, lo que puede ser poco atractivo para los prestamistas, a dificultades para demostrar un historial crediticio u otros factores. Los esfuerzos por reducir estas dificultades, como el reclutamiento proactivo de prestamistas de hipoteca y asesoría de propiedad u otras asistencias a los prospectos de compradores de casas, se deben expandir para tomar una ventaja total del potencial del mercado para la compra de propiedades unifamiliares. Los programas que ya ayudan a los hogares a superar estos desafíos incluyen el programa Detroit Home Mortgage y Detroit 0 % Home Loans. Se puede encontrar mayor información sobre estos y otros recursos en [http://www.detroitmi.gov/Government/Departments-and-Agencies/Housing-and-Revitalization/For-Residents#hrd\\_homeownership](http://www.detroitmi.gov/Government/Departments-and-Agencies/Housing-and-Revitalization/For-Residents#hrd_homeownership).

### Paisajes urbanos y movilidad

De acuerdo con las opiniones de los residentes, se garantizan una variedad de mejoras al paisaje urbano a lo largo de las principales calles del área de estudio para servir a múltiples metas. Estas incluyen mejorar las funciones de transporte, con ambientes más seguros y más agradables para el tránsito, para caminar y andar en bicicleta; mejorar la apariencia de las calles para apoyar el atractivo de los bienes raíces y los negocios; crear lugares a lo largo de las banquetas para actividades e identidad de la comunidad; y permitir un manejo de agua de lluvias de bajo impacto. Las mejoras también pueden ayudar a tratar los problemas del tránsito de camiones, que se describen a mayor detalle en Iniciativas de políticas, a través de medidas para disminuir el tránsito. La mayoría de los choques de vehículos con peatones o ciclistas han ocurrido en las principales calles del área de estudio, que llevan de 5000 a 10,000 o más viajes de vehículos por día (ver mapa en la página 35). Las mejoras para peatones y bicicletas a lo largo de estos corredores pueden mejorar significativamente la seguridad con un costo relativamente bajo, a la vez que mejoran el acceso a destinos contiguos de ventas, escuelas y otros en el vecindario.



*El área de estudio contiene numerosas calles ocupadas, pero los niveles de tránsito a lo largo de la mayoría de los segmentos están en un rango en donde elementos simples y probados, como los pasos peatonales elevados, ciclovías protegidas y árboles en la calle, pueden mejorar significativamente la seguridad y el atractivo para caminar y andar en bicicleta.*

## BASES DE LA PLANIFICACIÓN

**Plan de mejora a parques y recreación 2017**—Un proceso de compromiso de dos años para proporcionar un plan en toda la ciudad para reforzar todos los vecindarios a través de programas y oportunidades específicos.

**Reconexión de las encrucijadas culturales de Detroit: un plan de calidad de vida para una comunidad sustentable**

**Documento del programa de Fondos Vecinales Estratégicos de Invest Detroit**—Mejoras en la avenida Bagley y el bulevar West Grand para solidificar los desarrollos circundantes.

**Power of Ten**—Una lista específica de ideas para mejorar la calidad de la calle a lo largo de las áreas comerciales y problemáticas en la calle Springwells.

**Proyecto de infraestructura verde**—Mejoras al paisaje urbano a lo largo de: West Grand, Dagoon, Springwells, calle West Vernor y el Fuerte West Fort, conectando así los parques (Patton, Clark y River), el frente del río Detroit y lugares de interés (el histórico Fuerte Wayne).

**Plan QoL de la Villa de Springwells**—Mejoras al paisaje urbano en West Vernor entre Waterman y Woodmere, mejora de la calle histórica Woodmere (camino verde), señalización e información a lo largo del vecindario.

**Estrategia de mejora del vecindario Woodmere/Springdale**—Mejora al camino verde/calle Woodmere, control de tránsito a lo largo de Lawndale, Chamberlain y Woodmere y mejoras a los callejones verdes.

**ThinkBike**—Trabajar con una gran lista de municipios y organizaciones para estudiar opciones de ciclismo a lo largo de Bagley, Michigan/Livernois y otras áreas no especificadas en el sureste.

**ULI**—Nuevo tránsito de autobuses en el desarrollo/centro de ventas en el cruce Vernor.

**PlacePlan de la Liga Municipal de Michigan**—Disminución del tránsito y medidas de flujo en la intersección de las autopistas Vernor yDix, mejora del paso superior de las vías del tren.

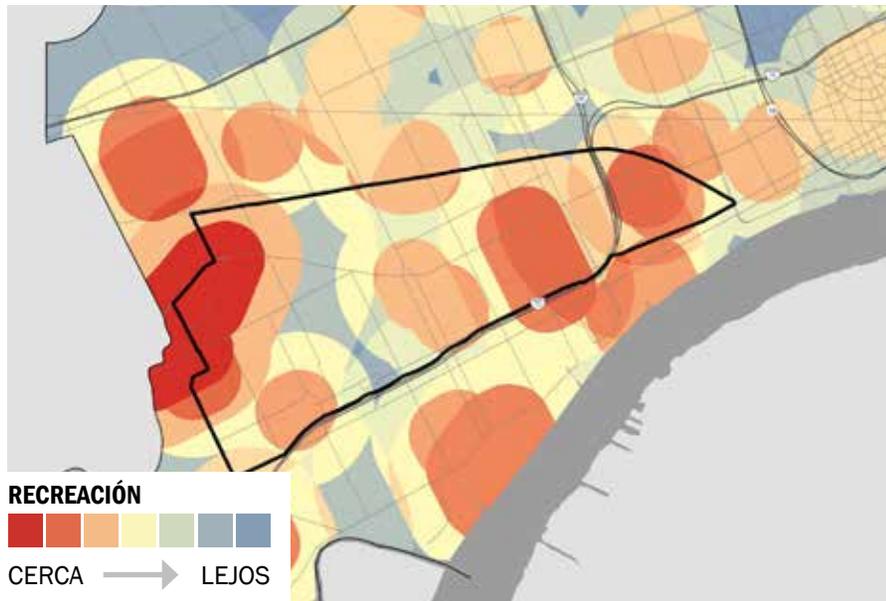
Las inversiones a corto plazo se deben enfocar en reforzar los proyectos de desarrollo de bienes raíces a corto plazo, en incrementar la seguridad peatonal y en apoyar la visión de movilidad a largo plazo de esta comunidad y de la red de la ciudad. En el área de enfoque Mexicantown-Hubbard, las mejoras al este de West Vernor desde el parque Clark, la avenida Bagley y el bulevar West Grand deben apoyar mejor los esfuerzos que acompañan al desarrollo de propiedades, la atracción de comercios y la mejora de espacios públicos abiertos, y proporcionar al mismo tiempo beneficios inmediatos de seguridad y conveniencia para los residentes del área, los negocios y las escuelas. Las mejoras prioritarias del paisaje urbano incluyen mejorar los cruces peatonales, la iluminación histórica y peatonal, árboles en las calles e instalaciones para bicicletas en donde hagan falta.

En el área de enfoque de West Vernor-Springwells, la calle merece atención prioritaria, ya que no ha recibido las mejoras a las instalaciones peatonales y para bicicletas, a la iluminación, a los árboles ni al manejo de agua de lluvias de bajo impacto que ya se han implementado en Vernor. Tales mejoras son necesarias a lo largo de Springwells, en donde podrían beneficiar a los residentes, los negocios y los estudiantes de escuelas cercanas. A lo largo de Vernor, el añadir luces ornamentales a las estructuras centrales existentes que se expanden por la calle, distinguiría dramáticamente el área como un distrito de destino para negocios y cultura.

La visión de movilidad a largo plazo para rutas de bicicleta, veredas para caminar y veredas multiusos incluyen una combinación de instalaciones para bicicletas y banquetas dentro de las calles y caminos verdes fuera de las calles. Se pretende que la red combinada mejore las opciones de movilidad, seguridad y recreación, tanto localmente dentro del área de estudio y a nivel ciudadano a través de conexiones claras entre otros vecindarios, el centro, el frente del río Detroit y el puente internacional Gordie Howe planificado para cruzar a Canadá.

## Parques y espacios abiertos

El corredor del vecindario West Vernor está relativamente bien provisto de parques, en comparación con otros vecindarios de Detroit. Los parques Patton y Clark, hacia los extremos orientales y occidentales del área de estudio, se encuentran entre los lugares favoritos de los residentes del área. Muchos otros parques más pequeños también tienen un buen



**La mayoría de los lotes residenciales en el área de estudio están dentro del rango conveniente de una caminata desde un parque o centro recreativo.**

uso y son apreciados; estos incluyen el jardín de juegos Boyer, el parque Militar-Regular, Springdale Green y el mercado Mexicantown, todos los cuales fueron construidos o renovados recientemente con participación importante de la comunidad. Al mismo tiempo, los corredores de las calles comerciales que están al centro de gran parte de la actividad comunitaria y de las comidas étnicas generalmente no tienen un parque o plaza contiguo. Las prioridades de espacios abiertos para el área de estudio, por lo tanto, entran en dos categorías: mejorar las instalaciones y el acceso a bicicletas y a pie para los parques dedicados y hacer un mayor uso de los espacios urbanos en sí como espacios públicos en las áreas comerciales. El corredor contiene parques y espacios urbanos con un buen uso que merecen mejoras específicas en sus instalaciones. Además, existen muchas oportunidades para expandir el acceso a parques y recreación para las áreas con menor uso y diferentes tipos de actividades. Se deben incluir como parte de estos parques instalaciones prominentes, atractivas y sustentables para el agua de lluvia, y potencialmente en los sitios vacíos, en donde es necesario debido a las malas condiciones del drenaje.

## BASES DE LA PLANIFICACIÓN

### Plan maestro del parque Clark

**Reconexión de las encrucijadas culturales de Detroit: un plan de calidad de vida para una comunidad sustentable**

**Power of Ten**—Estudios de espacios abiertos claves y plantas en los bordes de los estacionamientos a lo largo de la calle Springwells.

**Proyecto de infraestructura verde**—Conexiones vecinales con las áreas verdes existentes por medio de un paisaje urbano seguro y mejorado.

**Plan QoL de la Villa de Springwells**—Embellecimiento del borde de las vías del tren, más de cuatro iniciativas de espacios abiertos en el vecindario, demolición de los edificios abandonados existentes con posibilidad de mantenerlos como espacios abiertos vecinales.

**Estrategia de mejora del vecindario Woodmere/Springdale**—Jardines comunitarios en los distritos de apartamentos, el parque Beard, el jardín de juegos St Stephen y el parque de bolsillo de la plaza Cahalan.

**Centros vecinales**—Cuatro espacios abiertos (tres en escuelas) que dupliquen sus servicios para los estudiantes y la comunidad durante horarios no escolares.

**Charrette de legado del Congreso CNU 24**—La reconfiguración de las calles en el cruce Vernor para crear una plaza central, convertir los sitios vacíos en parques y una variedad de espacios cívicos.

**ULI**—Para designar un área central en el cruce Vernor como espacio público, imaginada como plaza del pueblo.

**PlacePlan de la Liga Municipal de Michigan**—Desarrollar una nueva plaza pública en el edificio del DPW en el cruce Vernor.

Las oportunidades de mejoras prioritarias para los parques, apoyadas por miembros de la comunidad, para el parque Clark incluyen mejoras a la iluminación, un nuevo espacio de reunión a lo largo de la calle Vernor, la rehabilitación de los edificios históricos del parque, una zona de fuentes para mojarse y un acceso peatonal mejorado desde las escuelas y bloques residenciales cercanos. El parque Patton se beneficiaría de un camino multiusos y banquetas que permitan al área de estudio y los vecindarios circundantes tener un mejor acceso a sus grandes instalaciones recreativas a pie o en bicicleta. Se debe incluir un nuevo espacio de parque o plaza en los conceptos de desarrollo para los sitios de oportunidades de desarrollo del DPW y Toledo y Grand. Las oportunidades principales de áreas verdes incluyen un espacio a lo largo de la carretera Fischer, que también conecta a los parques, y la conexión del arroyo May con el frente del río Detroit.

### **Iniciativas de políticas en todo el vecindario**

#### ***Tránsito de camiones***

El tránsito de camiones es un área de preocupación reconocida al sureste de Detroit. Actualmente no existe una designación o refuerzo efectivos de rutas apropiadas para camiones en el área de estudio. Las rutas de camiones establecidas parecen tener lugar en las calles principales del área de estudio, incluyendo Livernois, Dragoon, la autopista West Vernor Highway, Dix, Lonyo, Central, Springwells, Clark, John Kronk y muchos de los caminos locales paralelos a los corredores del tren. Los resultados de estas rutas son impactos en los residentes por el incremento en la contaminación del ruido, vibraciones (los camiones sacuden los hogares y son ruidosos cuando pasan por los caminos del tren o sobre baches), congestión del tránsito y contaminación del aire (específicamente materia de partículas), daños a la infraestructura de la ciudad e inundaciones por la tierra que cubre las banquetas y que eventualmente tapa los drenajes. Dos estudios previos (un estudio del Departamento de Transporte de Michigan de 2009 relacionado con el DIFT y un memorándum legislativo de 2016 al Consejo de la ciudad sobre las designaciones de rutas de camiones) recomendaron soluciones para tratar estos desafíos; ninguno ha sido implementado. Los siguientes pasos en este proceso de planificación deben informar una visión del trabajo que trata la creación de rutas de camiones que apoyen la actividad económica del área sin comprometer la calidad de vida del vecindario. Las consideraciones importantes para

esta visión incluyen la designación de rutas de camiones, el refuerzo, el diseño de las calles, la señalización que impulse al cumplimiento y la comunicación con los miembros de la comunidad.

#### ***Viaductos***

Se debe priorizar la mejora de la condición de los viaductos de acuerdo con aquellas estructuras que tienen mayor impacto para los residentes y los niños en edad escolar y que sean capaces de mejorar con los recursos existentes y disponibles. Estos incluyen recursos de la ciudad como personal, equipo y recursos capitales relacionados con las oportunidades de desarrollo cercanas. Por ejemplo, se podrían hacer mejoras relativamente “rápidas” con los recursos de la ciudad para tratar las inundaciones y el control de agua de lluvias (limpieza de las zonas de recolección por parte del DSWD), los residuos en los caminos y banquetas (remoción de los residuos y barrido de las calles del DPW) y mejoras a la iluminación. Proyectos más comprometidos (por ejemplo, añadir murales extensos, arte, mejor iluminación, etc.) podrían incrementar los desafíos de los problemas ambientales (por ejemplo, la pintura con plomo), requerir más permisos en las vías del tren e identificar quién proporciona el mantenimiento y la indemnización a la ciudad por el trabajo mejorado.

#### ***Zonificación***

Muchos tipos de zonas y sus ubicaciones en el área de estudios merecen una reconsideración para acomodar una mayor mezcla de usos comerciales y residenciales, y, en algunos casos, cambiar los usos industriales obsoletos:

- Aunque una gran parte del terreno de la zona M-4 en el área de estudio permanece activa con la industria o tiene un potencial importante para un uso industrial futuro, otros lotes en esta zona, particularmente alrededor del corredor del tren, están vacíos y rodeados por usos residenciales. Estas áreas deben cambiar a una zonificación residencial o de uso mixto que mejore la posición de las propiedades para capturar el potencial de mercado futuro y apoyar mejor el carácter y el valor del desarrollo residencial contiguo.
- La mayoría de los lotes a lo largo de la calle Vernor, la calle Springwells y la avenida Bagley tienen una zonificación para uso

comercial. Para acomodar una mayor mezcla de viviendas a lo largo de sus corredores, la zonificación debe cambiar para permitir viviendas en los pisos superiores (y en los pisos inferiores en ciertos bloques apropiados) junto con los requisitos de estacionamiento apropiados enfocados en el mercado.

- Ciertas zonas residenciales a lo largo del lado oeste del parque Clark y Mexicantown imposibilitan el uso para ventas en áreas en donde podría ser apropiado. Aquí, la zonificación debe cambiar para permitir los usos de ventas que se adecúen a las viviendas contiguas.
- Las áreas en donde se recomienda un desarrollo multifamiliar y de uso mixto deben acomodar un desarrollo relativamente denso para capitalizar y apoyar a los parques, comercios y tránsito cercanos.

### BASES DE LA PLANIFICACIÓN

**Vista Plan**—Apoyar una visión para crear un destino entre las vívidas comunidades circundantes.

**Power of Ten**—Resaltar el problema del tránsito en la intersección entre la calle Vernor y la calle Springwells.

**Estrategia de mejora del vecindario Woodmere/Springdale**—Mejora al camino verde/calle Woodmere, control de tránsito a lo largo de Lawndale, Chamberlain y Woodmere y mejoras a los callejones verdes.

**Charrette de legado del Congreso CNU 24**—Eliminar el tránsito de camiones en todo el vecindario.

**PlacePlan de la Liga Municipal de Michigan**—Reubicar la entrada existente para las playas ferroviarias inmediatamente al oeste de Vernor y Dix para facilitar el desarrollo de espacio abierto.

**Estudio DIFT del MDOT**—Plan para consolidar las transferencias de mercancías entre camiones y trenes a la plaza ferroviaria de Livernois Junction Rail Yard en asociación con trenes Class I, con mejoras relacionadas al acceso de la calle.

**Acuerdos legales entre las ciudad de Detroit y los trenes**—Determinar las responsabilidades de mantenimiento de las estructuras superiores e inferiores de los viaductos.

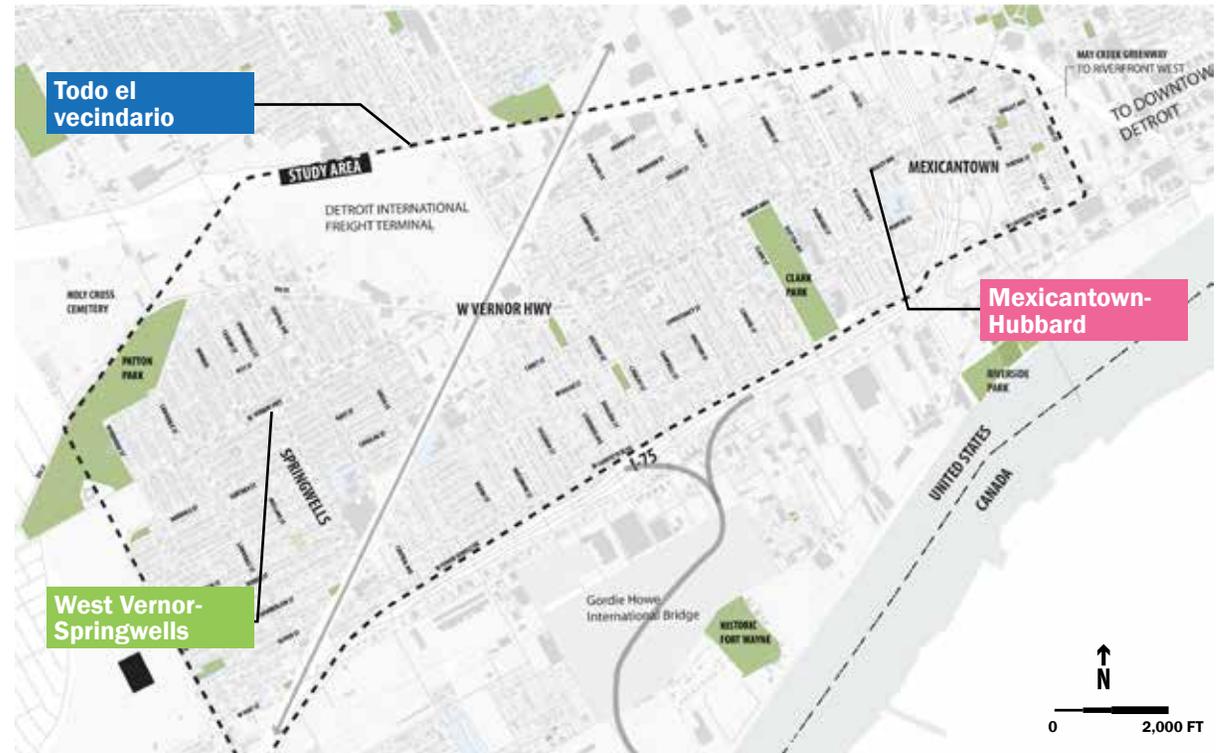
**Memorándum de la División de políticas legislativas del Consejo de la ciudad con fecha del 08-08-2016**—Reportes sobre las mejores prácticas y casos de estudio para designar rutas de camiones aceptables en las calles de la ciudad.

# 6

## ACCIÓN A CORTO PLAZO E IMPLEMENTACIÓN

# Acción e implementación a corto plazo

Algunas acciones tienen como objetivo toda el área de estudio, mientras que otras están enfocadas en dos áreas objetivo más pequeñas: el área de la calle West Vernor-calle Springwells en la porción occidental, en la porción oriental. Las acciones están organizadas de acuerdo con diferentes estrategias asociadas con diferentes temas, oficinas de la ciudad y otros agentes de implementación. La tabla que se encuentra bajo indica en donde se puede encontrar una mayor descripción de las acciones a corto plazo relacionadas con cada área objetivo y estrategia.



ÁREA OBJETIVO	ESTRATEGIAS					
	Iniciativas de políticas	Paisajes urbanos + movilidad	Parques + espacios abiertos	Desarrollo residencial multifamiliar + uso mixto	Desarrollo de tiendas y microempresas	Estabilización residencial unifamiliar
<b>Todo el vecindario</b>	Páginas 42-45				Páginas 78-79	Páginas 44-45
<b>Mexicantown-Hubbard</b>		Páginas 57-71	Páginas 58-61, 64-67	Páginas 48-55	Páginas 48-55, 81	
<b>West Vernor-Springwells</b>				Páginas 72-77	Páginas 72-77, 80	

## Iniciativas de políticas

### Zonificación de uso mixto

Se aplicará una zonificación de uso mixto propuesta en las ubicaciones mostradas en el mapa de la página de enfrente. El color del mapa indica su clasificación de zona actual y el uso de suelo, descrito a continuación:

- **Zonificación residencial (amarillo)**—Estos lotes son apropiados para vivienda, pero también son adecuados para ventas u otros usos comerciales que podrían expandir las oportunidades de inversión. Se encuentran localizados principalmente al este de la I-75, en Mexicantown, entre una variedad de lotes comerciales también recomendados para uso mixto, y también incluyen el terreno de frente al parque Clark cerca de la calle Vernor (incluyendo el lugar de una antigua YMCA). La transición a una zonificación de uso mixto podría permitir un frente comercial en algunas calles, como la calle Vernor y la avenida Bagley, en donde sería apropiado y ofrecería una mayor flexibilidad para el programa del sitio para responder a las oportunidades de mercado. Además, la zonificación de uso mixto en esta área permitiría mayores alturas y densidades en los edificios que las que están permitidas actualmente.
- **Zonificación comercial (rojo)**—Estos lotes son apropiados para viviendas en el piso superior sobre una planta baja de uso comercial u otro uso activo. Aunque este patrón de desarrollo ha estado presente históricamente en muchos bloques, la zonificación de uso mixto permitirá una mayor cantidad de viviendas y permisos más fáciles. En algunos casos, fuera de los distritos comerciales, las viviendas en el piso superior pueden ser apropiadas, como en donde ya existe este patrón con éxito en la calle Vernor cerca de las calles 24 y 25.
- **Terreno industrial en transición (azul)**—Estos lotes están vacíos u ocupados por un uso industrial ligero en la actualidad. Su ubicación entre los bloques residenciales los hace relativamente difíciles de acceder con vehículos industriales y, en algunos casos, son bastante pequeños en tamaño, lo que limita su estabilidad para un uso industrial futuro.

Las actividades industriales en estos lotes también pueden significar desafíos de compatibilidad con las áreas residenciales contiguas, que surgen del tránsito de camiones, el ruido, la escala y la apariencia de la propiedad u otros factores. La rezonificación de estos lotes para un uso mixto acaba con estos desafíos, abriéndolos a una nueva serie de usos que podrían incrementar su rentabilidad y valor y mejorar el valor de las propiedades residenciales cercanas.

Las características claves de la zonificación de uso mixto incluyen:

- **Desarrollo de uso mixto por derecho.** Esto terminará con los desafíos de “cinta roja” en el proceso de permisos.
- **Necesidad de estacionamiento en el sitio reducida.** Los usos mixtos residenciales y comerciales pueden utilizar el estacionamiento de manera eficiente porque pueden usar algunos de los espacios de estacionamiento en diferentes horarios del día y la semana. Además, los usos de vivienda y comerciales en las áreas del corredor tienen un tránsito conveniente, con opciones para caminar y andar en bicicleta hacia muchos destinos, al igual que el potencial de compartir los autos, disminuyendo la necesidad de viajes y estacionamiento de automóviles.
- **Mayor asignación de densidad Residencial,** para mejorar la factibilidad de desarrollo y vitalidad del vecindario.
- **Eliminación de un futuro desarrollo estilo centro comercial en línea** al especificar aproximaciones de diseño que permitan el uso peatonal, enfatizando la alineación de los edificios con el borde de la calle.
- **Impulso de usos orientados a los peatones,** tales como vivienda y comercios que tienen una mayor rentabilidad en un ambiente peatonal.
- **Desaliento de usos relacionados con automóviles** (como los *drive-through* y la reparación automotriz) en las áreas que tienen un desarrollo orientado a los peatones.

**PROPUESTA DE ZONIFICACIÓN DE USO MIXTO**

**WEST VERNOR-SPRINGWELLS**

ZONIFICACIÓN ACTUAL



CAMBIOS DE ZONIFICACIÓN



**RESIDENCIAL**  
AÑADIR COMERCIAL

**COMERCIAL**  
AÑADIR RESIDENCIAL

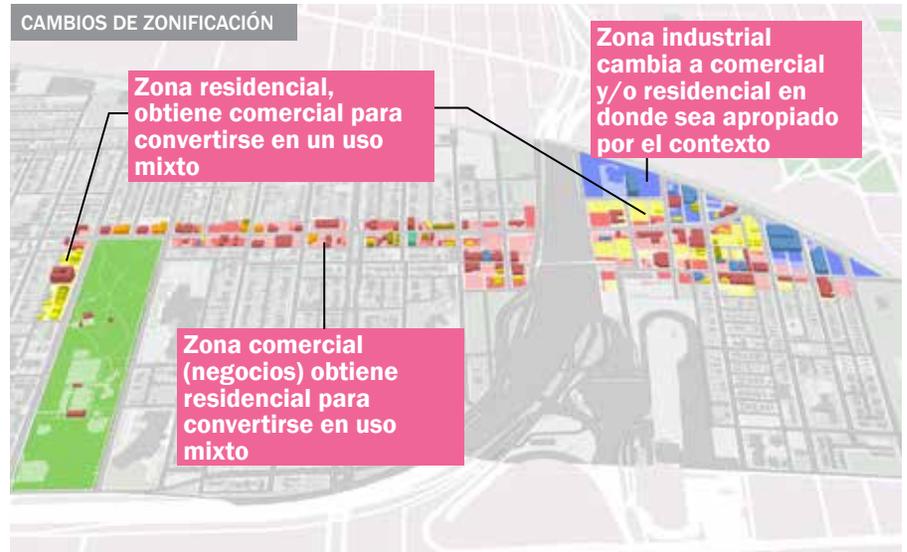
**INDUSTRIAL**  
CAMBIOS A COMERCIAL Y/O RESIDENCIAL EN DONDE SEA APROPIADO AL CONTEXTO

**MEXICANTOWN-HUBBARD**

ZONIFICACIÓN ACTUAL



CAMBIOS DE ZONIFICACIÓN



## Iniciativas de entrega de servicio de la Ciudad mejorado

### **Programa Bridging Neighborhoods**

La Autoridad Bancaria del territorio del Detroit ha hecho un progreso estable al transferir viviendas vacías en buenas condiciones a nuevos propietarios residentes y demoler las viviendas en malas condiciones. El programa Bridging Neighborhoods construirá sobre esta base con recursos adicionales para rehabilitar y reocupar las casas vacías. Los residentes actuales del vecindario y partes del sureste del Detroit que se ven impactadas por la construcción del puente internacional Gordie Howe tendrán una oportunidad prioritaria para ocupar estos hogares. Las propiedades potenciales disponibles para estos residentes se muestran en el diagrama en la página de enfrente. Las propiedades que no son elegibles para el programa se venderán a través de las estrategias de mercado típicas del DLBA.

### **Reducción de polvo fugitivo**

Actualmente, hectáreas de pisos sin pavimentar en el DIFT contribuyen al polvo en el aire. Bajo condiciones con brisa, este polvo llega los vecindarios en el área de estudio. También llega hasta las calles de la ciudad, provocando inundaciones en puntos bajos como los viaductos, ya que se acumula dentro de los sitios de recepción de lluvias y obstruye el sistema de drenaje. La ciudad de Detroit continuará trabajando con el estado de Michigan para identificar los fondos para el plan DIFT, que incluyen la pavimentación del sitio y la reubicación de la entrada de Dlx a Lonyo. La ciudad continuará reuniéndose con otras agencias para monitorear la emisión y refuerzo del plan.



**Los edificios vacíos y dañados frecuentemente son riesgos de seguridad.**

### **Limpieza de propiedades GSD y BSEED**

Bajo esta iniciativa, equipos de personal de la ciudad del Departamento de Servicios Generales (GSD, por sus siglas en inglés) y el Departamento de Construcción, Seguridad, Ingeniería y Medio Ambiente (BSEED, por sus siglas en inglés) trabajarán en conjunto para, juntos, limpiar las propiedades con demasiadas plantas y conducir las inspecciones de seguridad en edificios. Estas visitas periódicas a los sitios se enfocarán en las áreas del vecindario con múltiples bloques. Según sea apropiado, se impondrán multas

a los propietarios citados por violaciones a la seguridad o al mantenimiento.

### **Permiso optimizado para eventos**

Para que los eventos comunitarios sean más fáciles de realizar, las políticas de permiso serán mejoradas para incluir:

- Un proceso más rápido para permitir eventos pequeños
- Un costo menor de los permisos
- Menos requisitos regulatorios

### **Limpieza e iluminación de viaductos**

Esta iniciativa intensifica y mantiene los esfuerzos para mejorar la seguridad en las calles y su apariencia en el área de estudio en los 19 viaductos. Las mejoras típicas incluyen:

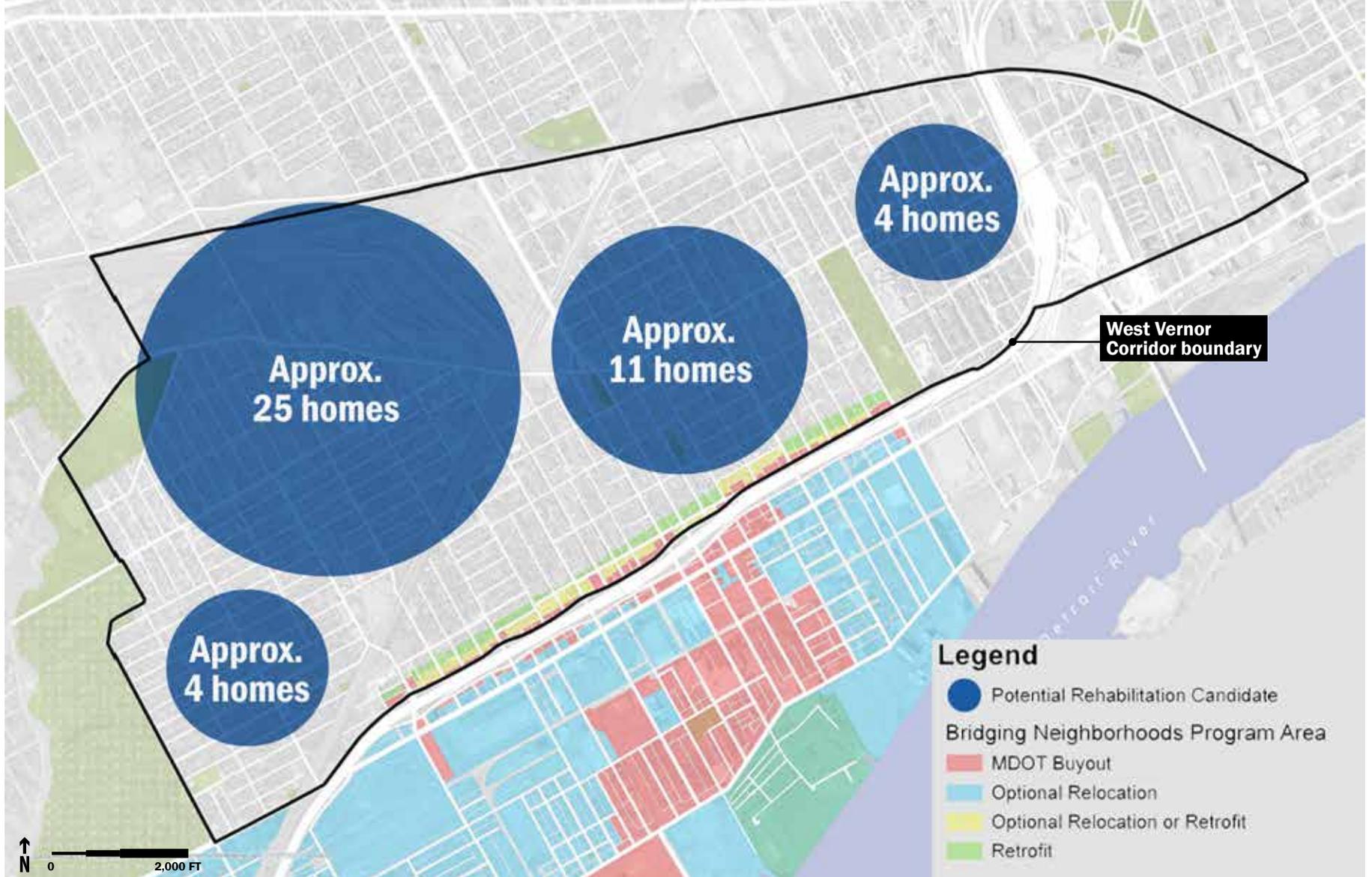
- Barrido de las calles y limpieza de receptores de lluvias con regularidad para mantener un drenaje de agua de lluvias efectivo
- Instalación y mantenimiento de luces adicionales sobre caminos y/o banquetas en donde haga falta
- Limpieza regular de basura, graffitis y crecimiento extremo de plantas
- Estabilizar las superficies de las superestructuras para permitir pinturas murales
- Reparar las superficies de caminos y banquetas según sea necesario
- Asegurar los viaductos que están cerrados al tránsito

Los viaductos están clasificados por prioridades a corto, mediano y largo plazo, y se han verificado las necesidades de mejora específicas de cada viaducto. El DPW, DWSC y el GSD son responsables de diferentes tipos de mejoras. Vea la página 84 para mayor información.

### **Paredes de la ciudad**

Este programa de murales en toda la ciudad financiará las instalaciones de siete viaductos al sureste de Detroit, comenzando con los viaductos prominentes sobre la calle Springwells, la calle West Vernor y la avenida Livernois. Utiliza a artistas locales e invita a la comunidad a opinar sobre el contenido de los murales.

OPORTUNIDADES DE REHABILITACIÓN DE UNIFAMILIARES PROPIEDAD DE LA CIUDAD Y DE ASOCIADOS



## Rutas de camiones

Se comisionará un estudio de rutas de camiones por parte de la ciudad para proporcionar recomendaciones específicas para resolver los importantes desafíos que son parte del tránsito rutinario de camiones dentro y alrededor del área de estudio en la actualidad. El estudio tratará el área identificada en el mapa a la derecha.

El estudio de las rutas de camiones identificará las soluciones políticas para resolver las preocupaciones de la ciudad y la comunidad en cuanto al crecimiento de tránsito de camiones asociado con el puente internacional Gordie Howe, el desgaste de la infraestructura urbana de la ciudad, la seguridad, la calidad de vida, el desarrollo económico, la salud y el carácter del vecindario. El estudio incluirá una investigación sobre los patrones de tránsito de camiones actuales, una anticipación de los patrones y volúmenes futuros, condiciones de la infraestructura urbana y estudios de impacto ambiental. El estudio recomendará aproximaciones políticas para definir y reforzar las rutas de camiones apropiadas y para educar a los accionistas y a la comunidad para ayudar a aplicar de manera efectiva estas nuevas políticas de rutas de camiones.



**Los conductores de camiones con frecuencia no hacen caso a las restricciones en las rutas de camiones**



## Desarrollos multifamiliares y de uso mixto/ desarrollo de tiendas microempresas

### Descripción general

El creciente interés del mercado en vivir en esta porción del área de estudio ha provocado un incremento correspondiente en la cantidad que algunos hogares están dispuestos y pueden pagar por comprar o rentar viviendas. Esto significa que tanto los desarrollos nuevos como los rehabilitados son o se acercan a una factibilidad económica sin subsidio en algunos lugares. La ciudad y los socios podrían ofrecer terreno u otros recursos para ayudar

a la factibilidad en los proyectos prioritarios que responden a la visión comunitaria. Los proyectos propuestos abajo son aquellos que pueden hacer más en el futuro cercano para responder a la demanda incrementada de viviendas, crear oportunidad para una mayor estabilidad y reinversión en el vecindario y construir una economía estatal real más sustentable.

### Resumen de proyectos de desarrollo propuestos

#### CORTO PLAZO

	7 <b>The Murray</b> Rehabilitación de casas	8 <b>Vernor-Hubbard</b> Construcciones nuevas	9 <b>Bagley y calle 16</b> Construcciones nuevas
			
<b>UNIDADES DE VIVIENDA</b>	<b>7-14</b>	<b>48</b>	<b>34</b>
<b>PIES CUADRADOS PARA VENTAS</b>	<b>0</b>	<b>8K</b>	<b>2K</b>
<b>COSTO TOTAL DE DESARROLLO</b>	<b>\$ 2.5M</b>	<b>\$ 11.3M</b>	<b>\$ 5.2M</b>
<b>UNIDADES ASEQUIBLES</b>	<b>20 %</b>	<b>20 %</b>	<b>20 %</b>
	2018	2018	2019



### COMPLETADO

- 1 Expansión del mercado Honey Bee**  
2543 Bagley Ave  
(Bagley y calle 17)
- 2 Our Detroit**  
2545 Bagley Ave  
(Bagley y calle 18)
- 3 Salón Huron**  
2547 Bagley Ave  
(Bagley y calle 18)
- 4 Estación compartida de bicicletas MoGo**  
Un total de 3 estaciones
- 5 El Club**  
4114 Vernor Hwy  
(W. Vernor y calle Palms)
- 6 Paisaje urbano de W. Vernor**  
Calle Clark hasta Woodmere

### CORTO PLAZO

- 7 The Murray**  
4004 Porter St.  
(Calle Porter y calle Hubbard)  
*Unidades: 7*  
*Año de inicio: 2018*
- 8 Vernor-Hubbard**  
4060 - 4000 W. Vernor Hwy.  
*Unidades: 44*  
*Año de inicio: 2018*  
*Ventas: 9,000 sf*
- 9 Bagley y la calle 16**  
2436 Bagley St.  
*Unidades: 20+*  
*Año de inicio: 2019*  
*Ventas: 2,000 sf*

- 10 Iluminación del parque Clark**

### SITIOS DE FUTUROS DESARROLLOS

- 11 Rehabilitación de apartamentos**  
347 W. Grand Blvd  
(W. Grand y calle Porter)  
*Unidades: N/A*  
*Año de inicio: N/A*
- 12 Toledo y Grand**  
3600 Toledo St.  
*Unidades: 110*  
*Año de inicio: 2020*  
*Otras: Park*
- 13 Vinewood y Bagley**  
1580 Vinewood St.  
*Unidades: 9*  
*Año de inicio: 2020*
- 14 Grand y Porter**  
346-362 Grand  
*Unidades: 11*  
*Año de inicio: 2020*

### LEYENDA

- Invest Detroit  
Microdistrito de fondo vecinal estratégico
- Escuela



## Rehabilitación residencial

**Qué puede hacer este sitio por el área de enfoque Mexicantown-Hubbard.** Este edificio es una vacante prominente entre un área vecinal que es estable y busca reinversión. Las amenidades cercanas como escuelas, parques y comercios hacen de este sitio una ubicación atractiva para nuevas unidades de vivienda. La rehabilitación transformará las cargas del vecindario en activos principales aprovechando el potencial de mercado disponible y demostrando cómo traer a la vida a otros edificios multifamiliares vacíos del área de estudio.

### Pasos de acción recomendados

Invest Detroit está asociado con Emery Matthews para desarrollar esta propiedad.

#### THE MURRAY



- **Sitio y contexto:** estas siete casas son muy visibles sobre la calle Porter, en una calle que conecta a Mexicantown-Hubbard con el parque Clark y sus escuelas contiguas. La configuración actual del sitio puede y debe ser mantenida, con puertas frontales residenciales a lo largo de la calle Porter y estacionamientos acomodados sobre la calle.
- **Programa de desarrollo:** rehabilitar siete casas existentes, cada una con aproximadamente 1800 pies cuadrados, con base en un plano existente o para convertirlos en diferentes pisos (dos por cada casa). El 20 % deben estar disponibles para hogares con 80 % o menos del AMI. Se anticipa una mezcla de estacionamiento en el sitio y sobre la calle.

- **Consideraciones de diseño urbano:** restaurar los jardines frontales a lo largo de la banqueta. Plantar árboles nuevos a lo largo de la calle.

### Nueva construcción residencial

**Qué puede hacer este sitio por el área de enfoque Mexicantown-Hubbard.** El desarrollo le dará más vigor a este corredor de ventas con la adición de los residentes y el comercio en una ubicación estratégica crítica, ambos en entradas principales de toda el área de estudio West Vernor desde el este, y un bloque que conecta áreas estables de residencias, ventas y espacio público en bloques cercanos con un centro de fortaleza más cohesivo. Creará sinergias entre el parque Clark (y la reinversión cercana en ventas y destinos de entretenimiento), el bulevar West Grand y Mexicantown. Junto con Bagley y la calle 16, este desarrollo demostrará las posibilidades y beneficios de un nuevo desarrollo en el corredor West Vernor.

**Pasos de acción recomendados**  
 Seleccionar un desarrollador cualificado para la nueva construcción.



*El sitio puede soportar un edificio de tres pisos y de uso mixto que comprenda comercios a nivel de la calle y dos pisos de apartamentos residenciales arriba, junto con estacionamiento compartido en la parte de atrás. Las tiendas independientes y un parque de bolsillo activarán el lado norte de W. Vernor, facilitando la vitalidad del corredor comercial local de Southwest. El edificio reforzará el carácter de uso mixto y las amenidades en la entrada del parque Clark.*

- **Sitio y contexto:** este sitio actualmente vacío, compuesto de varios lotes que son propiedad de entidades públicas y privadas, provocan una brecha importante en el desarrollo de la actividad a lo largo de la calle Vernor. Junto con los sitios vacíos cercanos a lo largo de Vernor, transmite la impresión incorrecta de un vecindario vacío en una entrada importante e imposibilita caminar por ahí. Aún así, el sitio reside en un área con un potencial de mercado residencial demostrado, cerca de muchas amenidades, incluyendo el parque Clark, el bulevar West Grand, múltiples escuelas y comercios locales. Es uno de los sitios de desarrollos disponibles más grandes a lo largo de Vernor, mejorando la factibilidad de desarrollo. Los edificios cercanos a lo largo de Vernor demuestran una variedad de uso exitoso comercial, institucional y residencial en la planta baja.
- **Programa de desarrollo:** aproximadamente 8000 pies cuadrados de aparadores en planta baja. Aproximadamente 48 unidades de vivienda en tres o cuatro pisos arriba, con un 20 % disponible para hogares con 80 % o menos del AMI. Un programa de estacionamiento compartido para el comercio y la residencia detrás del edificio, accesibles por medio de un callejón.
- **Consideraciones de diseño urbano:** incorporar aparadores de ventas a lo largo de la mayor parte del frente de la autopista Vernor para reforzar un distrito comunitario mayor de ventas entre el parque Clark y Mexicantown y mejorar la capacidad de caminarlo. Los diseños de fachadas deben ajustarse bien con la escala y el material del desarrollo de uso mixto existente a lo largo de Vernor, a la vez que se deben considerar oportunidades para una expresión de diseño contemporáneo.

## Bagley y la calle 16

**Qué puede hacer este sitio por el área de enfoque Mexicantown-Hubbard.** En este sitio prominente, en donde el extremo este de Mexicantown y el área de estudio West Vernor transiciona a Corktown, el proyecto demostrará que un nuevo desarrollo de viviendas y comercios es factible y rentable en el área de enfoque. Estas más de 20 unidades de vivienda y 2000 pies cuadrados de espacio para ventas aprovecharán las amenidades y estabilidad creadas por décadas de reinversiones previas en Mexicantown y añadirá residentes que contribuirán aún más a la comunidad y economía.

**Sitio y contexto.** Este sitio, propiedad de la ciudad, en la esquina noroeste de la avenida Bagley y la calle 16 es muy visible desde el puente contiguo que lleva a la avenida Bagley sobre las vías del tren desde Corktown. Por lo tanto, el desarrollo aquí puede servir como

punto importante de entrada a Mexicantown y a toda el área de estudio de West Vernor. El sitio se encuentra a lo largo de la avenida Bagley desde el mercado Honey Bee/La Colmena (un mercado vecinal bien establecido y ancla estimada en Mexicantown) y es el extremo de una serie de restaurantes y tiendas que se extiende por cinco calles al oeste del mercado. El sitio tiene un edificio comercial ocupado, a lo largo de un callejón. A lo largo de la calle 16, se encuentra el área verde propuesta del arroyo May, que se extiende hasta el río Detroit y podría complementar como un punto de acceso verde desde la calle 16. En donde la calle 16 desciende hacia el norte, hay muros que delinear el sitio hacia el oeste y el norte (de frente a la calle Newark). Se planea que el camino verde Inner Circle/Iron Belle pase por el sitio a lo largo de la avenida Bagley.



CONCEPTO:  
BAGLEY Y CALLE 16

Nuevos comercios  
de frente al mercado

Nuevos apartamentos  
de ingreso mixto

Mejoras a la calle para  
caminos para acceder al  
área verde propuesta de



**PROGRAMA DE DESARROLLO**

Los cálculos son aproximados, basados en un escenario recomendado optimizado para la factibilidad económica y el beneficio del diseño urbano

**Ventas** 2000 pies cuadrados brutos de tiendas de frente a la avenida

**Vivienda** Más de 20 unidades, asumiendo una mezcla de unidades de estudios y una recámara. 26,450 pies cuadrados en bruto en general.

**Tipos de construcción** 10 unidades de viviendas sin ascensor localizadas en dos pisos sobre la planta baja con comercios de frente a la avenida.

Las unidades restantes configuradas como pisos apilados en una configuración de tres pisos sin ascensor, cuatro grupos de 6 unidades cada uno de frente a la calle 16. Construcción en el sitio.

**Presunciones de estacionamiento**

Un espacio de estacionamiento en la calle por unidad. 24 unidades de estacionamiento en espacios en el sitio, con acceso desde el callejón. 10 unidades de estacionamiento en espacios rentados a una cuadra o en otro espacio rentado cercano. Estacionamiento en la calle disponible para el comercio y uso residencial complementario.

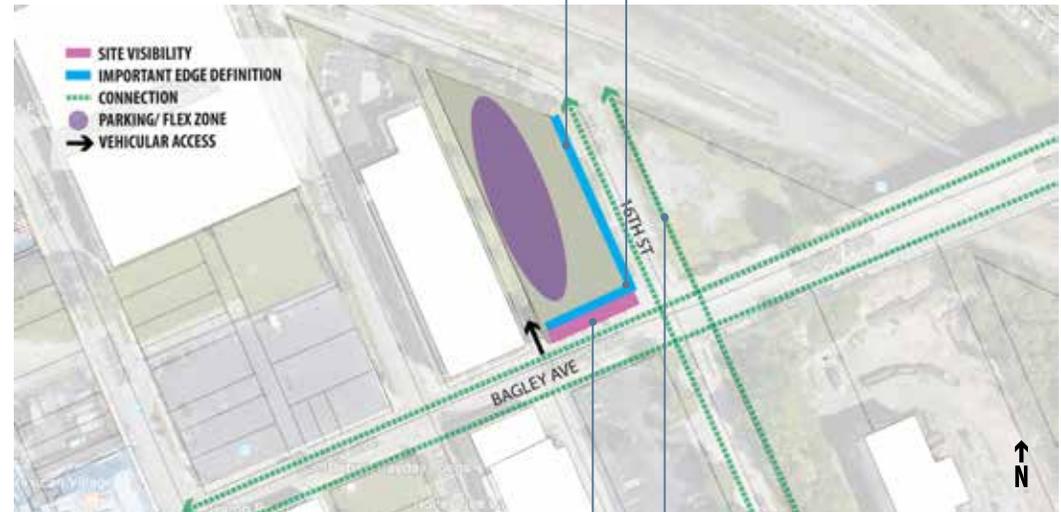
**Área de jardines**

Espacio de patio/jardín compartido o privado para los residentes que se puede ubicar en el centro del sitio, entre las unidades y el estacionamiento en planta baja.

**CONSIDERACIONES Y RECOMENDACIONES DE DISEÑO URBANO**

Puertas frontales residenciales de frente a la calle 16. Jardines frontales compactos o escalones que vayan de la banqueta a las unidades de vivienda. Las entradas hacia el extremo norte de la calle 16 con acceso por medio de un camino a lo largo del muro de retención.

La esquina debe presentar una apariencia distintiva para la llegada a la avenida Bagley desde el este.



**Disposición del sitio y consideraciones de diseño**

Planta baja con estilo de aparador con un programa activo y accesible al público de frente a la avenida Bagley, para reforzar Bagley como un corredor comercial local establecido.

Mejorar la calle 16 con la reconstrucción de banquetas e iluminación callejera para los peatones, para servir como una dirección residencial atractiva. Considerar una mayor mejora en la calle 16 con un camino conjunto multiusos, o como calle compartida, para conectar de manera clara con el camino verde del arroyo May a la avenida Bagley y sus rutas de veredas.

**MEXICANTOWN-HUBBARD** DESARROLLO MULTIFAMILIAR Y DE USO MIXTO | DESARROLLO DE MICROEMPRESAS Y TIENDAS

**PLAN DE SITIO CONCEPTUAL**



**CONCENTRACIÓN DE EDIFICIOS CONCEPTUAL**



**Pasos de acción recomendados**

La ciudad emite RFP para el desarrollo del sitio en los siguientes seis a 12 meses. Se coordina el desarrollo con planes emergentes para los caminos Inner Circle/Iron Belle y del arroyo May, para que se pueda mejorar y conectar con estas redes de veredas.

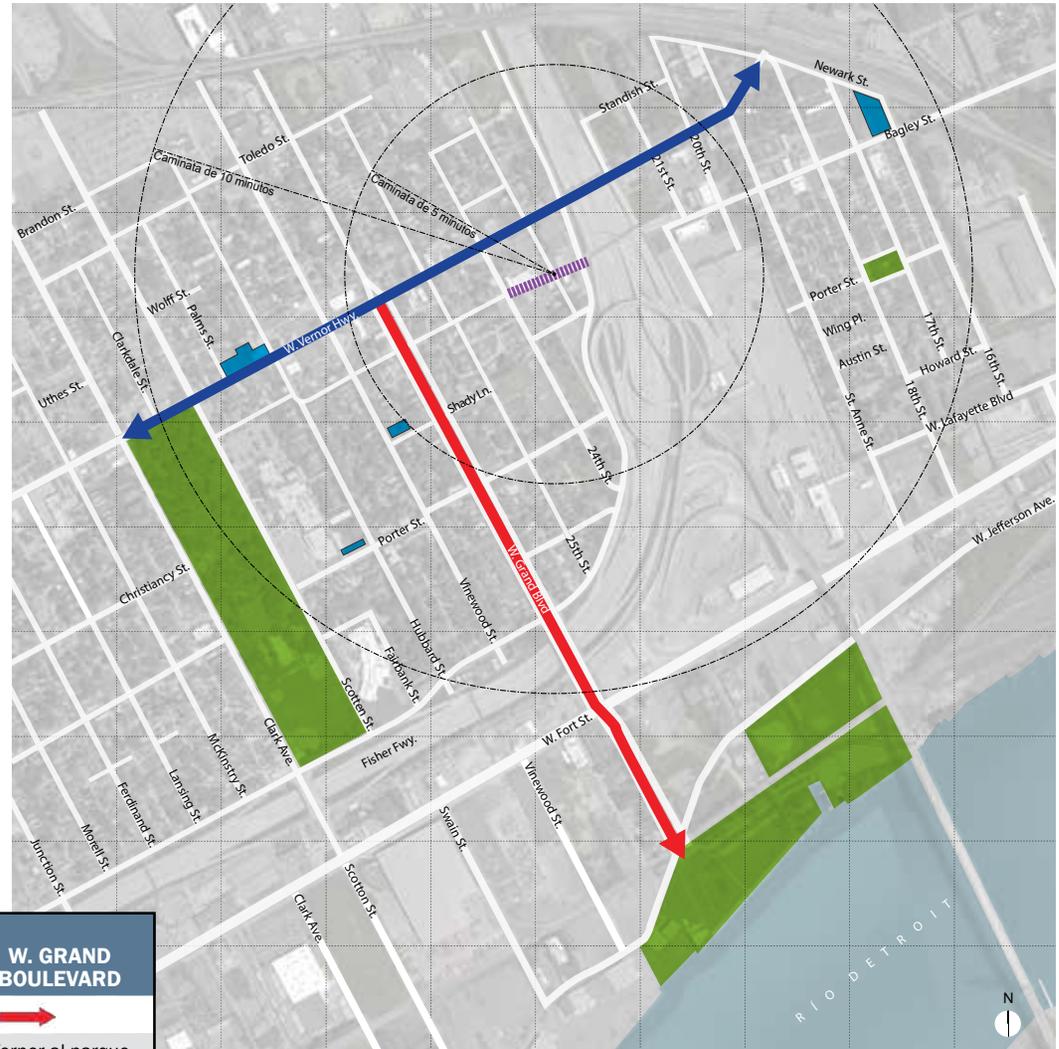


MEXICANTOWN-HUBBARD

# Paisajes urbanos y movilidad

## Descripción general

Una serie de mejoras en las calles principales en el área de enfoque Mexicantown-Hubbard reforzarán las áreas existentes de fortaleza comunitaria y complementarán un grupo de proyectos de desarrollo cercanos. Las mejoras urbanas mejorarán la seguridad y la conveniencia de las conexiones cotidianas peatonales y en bicicleta, proporcionando mejores espacios para instalaciones para eventos culturales e introduciendo nuevos rasgos recreativos que sirvan a los residentes locales y a la ciudad. Las siguientes páginas describen estos proyectos a mayor detalle.



	CALLE COMPARTIDA BAGLEY	W. VERNOR HIGHWAY	W. GRAND BOULEVARD
<b>EXTENSIÓN</b>	Camino de servicios Fisher a la calle 24	Avenida Clark a calle Newark	Vernor al parque Riverside
<b>TIPO</b>	Mejoras al acceso en bicicleta en la calle compartida Fiesta	Mejoras al paisaje urbano	Reencarpetado de la infraestructura para bicicletas y mejoras a los cruces peatonales
<b>LONGITUD</b>	0.10 millas	0.64 millas	0.80 millas
<b>FECHA DE INICIO</b>	2019	2019	2018

## Calle compartida Bagley



Este diseño de calle compartida expande el valor de la calle para la comunidad y los negocios contiguos a través del desarrollo de una superficie de calle al ras que apoya celebraciones periódicas, festivales, mercados, conectividad no motorizada y programación, al igual que el acceso vehicular cotidiano la mayoría de las veces. Esta calle compartida se extenderá a lo largo de una sección de dos calles desde la calle 24 hasta el puente peatonal Bagley sobre la carretera Fisher.

El diseño de la calle reubica el drenaje de agua de lluvias a su línea central, para que las banquetas y los caminos existentes puedan formar una superficie continua. En lugar de tener banquetas, una combinación de postes, postes de lámparas decorativas y árboles cerca de las banquetas existentes delimitan el espacio para los vehículos. La iluminación superior artística en cadenas y los postes deberán formar el espacio urbano como una invitación pública al exterior, mientras que las plantas y los muebles móviles le dan vida a la calle al apoyar la actividad diaria. Los eventos especiales se facilitan a través de la instalación de bolardos removibles en las calles laterales y el camino del servicio, lo que permite una actividad únicamente peatonal. Arte importante culturalmente en forma de murales, bolardos y esculturas personalizados resaltan la historia y la importancia del vecindario.

La infraestructura ecológica sería incorporada a lo largo del uso de las áreas de plantación de bioretención, el pavimento permeable y cualquier otra oportunidad que se vea factible durante el diseño del desarrollo para apoyar a los negocios del vecindario para disminuir sus cargas con el agua de lluvia.



**Avenida Bagley actualmente durante condiciones de acceso normales**



**Avenida Bagley actualmente durante un evento**

**CONCEPTO:  
DURANTE UN EVENTO COMPARTIDO**

Avenida Bagley—Calle compartida



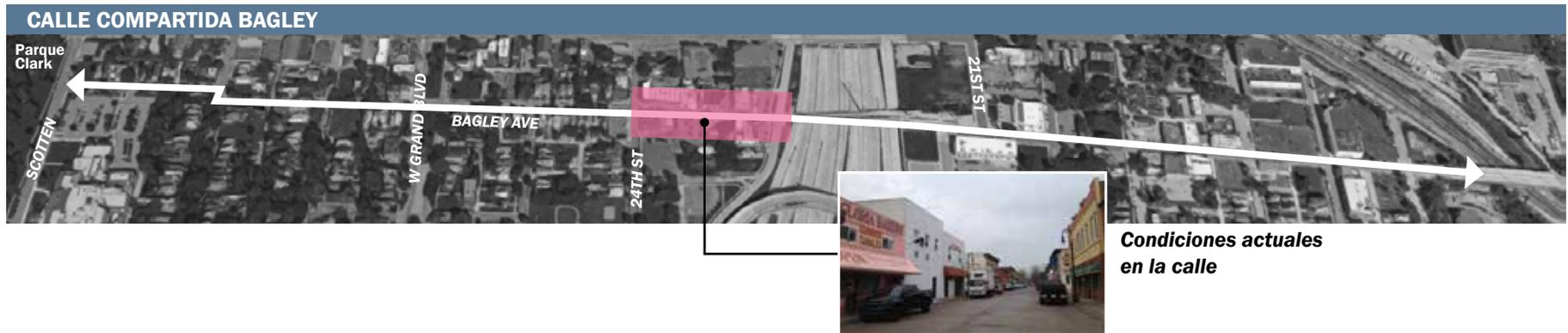
Iluminación superior

Obras de arte

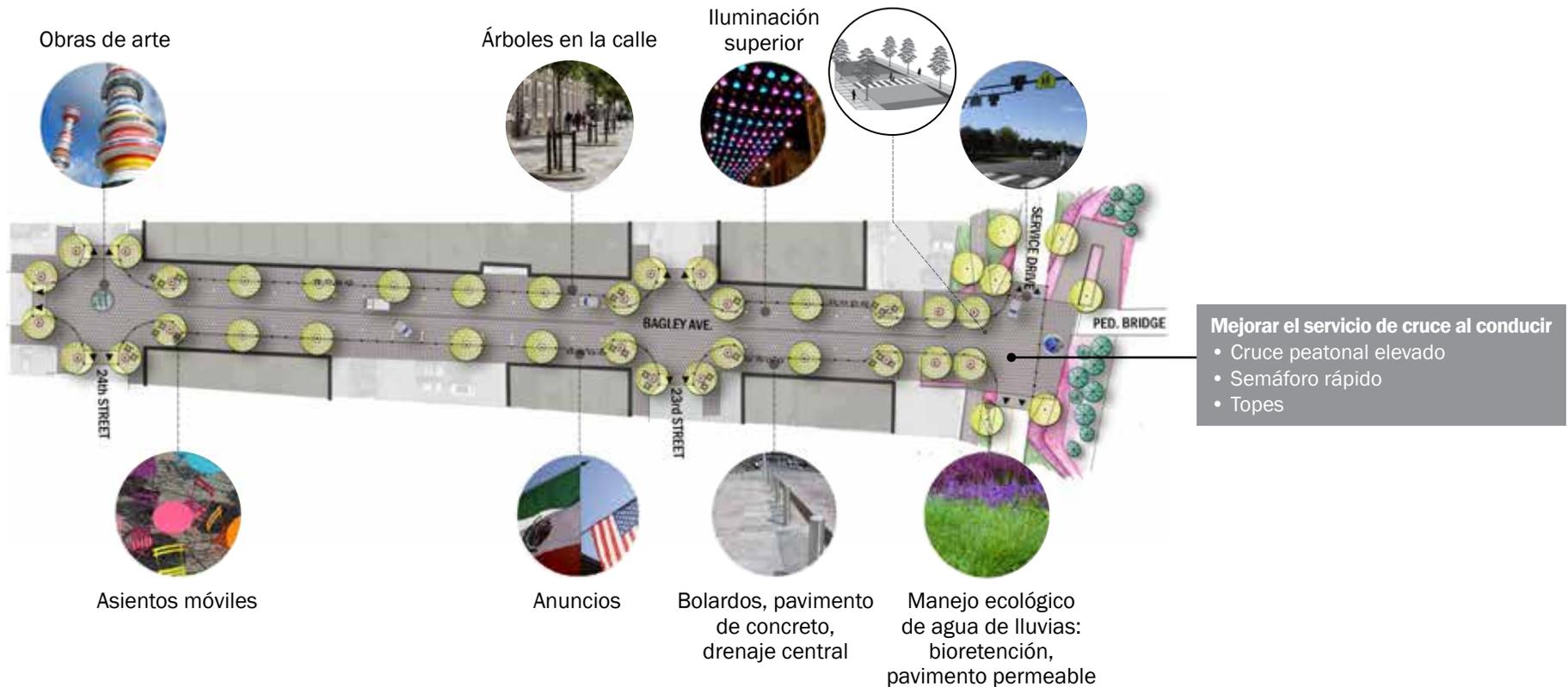
Asientos móviles

Plantas y asientos permanentes

Drenaje y pavimento nuevos



**MEJORAS A LA CALLE COMPARTIDA BAGLE**



**CONCEPTO:  
CONDICIONES DE ACCESO NORMAL**

Avenida Bagley—Calle compartida



Sirve para el tránsito y los envíos la mayor parte del tiempo

**Concepto: condiciones de acceso normales**

## Calle Vernor

### Mejoras al paisaje urbano peatonal

Las recientes mejoras al paisaje urbano de la calle Vernor se extenderán al este desde la avenida Scotten hasta la carretera Fisher con pavimento nuevo, iluminación, topes, infraestructura ecológica y plantación de árboles adicionales. Esto mejorará la experiencia callejera y la seguridad para todos los usuarios y complementará la reinversión reciente, la planificada y la potencial en los bienes raíces contiguos.

### Calle Vernor en el parque Clark

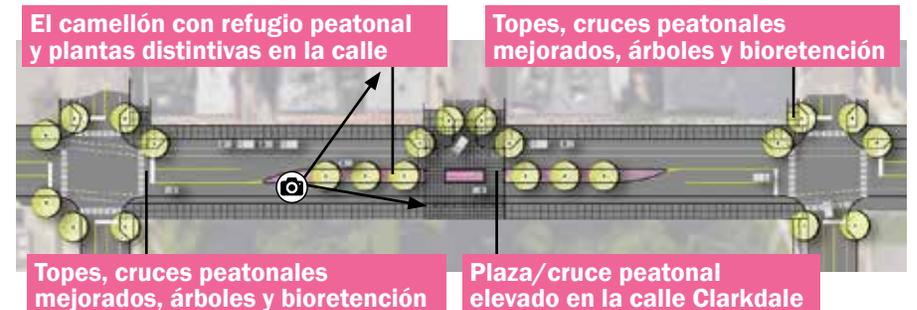
El parque Clark es el corazón del vecindario. La autopista Vernor es la columna vertebral. Al permitir que los dos funcionen juntos al conectar directamente al parque con el corredor comercial contiguo, se multiplican sus beneficios para la comunidad. El diseño conceptual



tiene una plaza/cruce peatonal elevado a lo largo de la calle en la calle Clarkdale, al centro del parque. Un camellón con hermosas plantas con refugio peatonal, disminuye el tráfico a la vez que proporciona un cruce conectado visualmente que marca la entrada a este parque importante. Este camellón proporciona la oportunidad de presentar arte culturalmente apropiada, banderas y/o plantas. Las intersecciones en Clark y Scotten son mejoradas con topes y cruces peatonales de alta visibilidad. La ciclovía a lo largo del Vernor es separada del tránsito con un bordillo elevado, adyacente a una banqueta más ancha con luces decorativas que conectan al parque Clark con la red de banquetas y futuro zócalo (ver página 64). Se incorpora la infraestructura ecológica según sea factible, como bioretención o pavimento permeable.



Las mejoras recientes a la iluminación y los árboles en la calle Vernor se detienen en el parque Clark. Los candelabros históricos, visibles a la distancia más allá de la calle Clark, no están presentes en el parque o a lo largo de las calles al este. Las mejoras existentes en los cruces peatonales entre el parque Clark y la carretera Fisher no incluyen topes y muy pocos cruces peatonales. El plan abajo y el modelo enfrente muestran las mejoras planeadas.



**CONCEPTO:  
PROPUESTAS DE MEJORAS  
AL PAISAJE URBANO**

Calles West Vernor y Clark

**EXISTENTE**



Nuevos árboles

Nueva iluminación

Nuevo cruce y refugio peatonal para instalarse únicamente entre las calles Clark y Scotten

Ciclovía protegida

## Parques y espacios abiertos

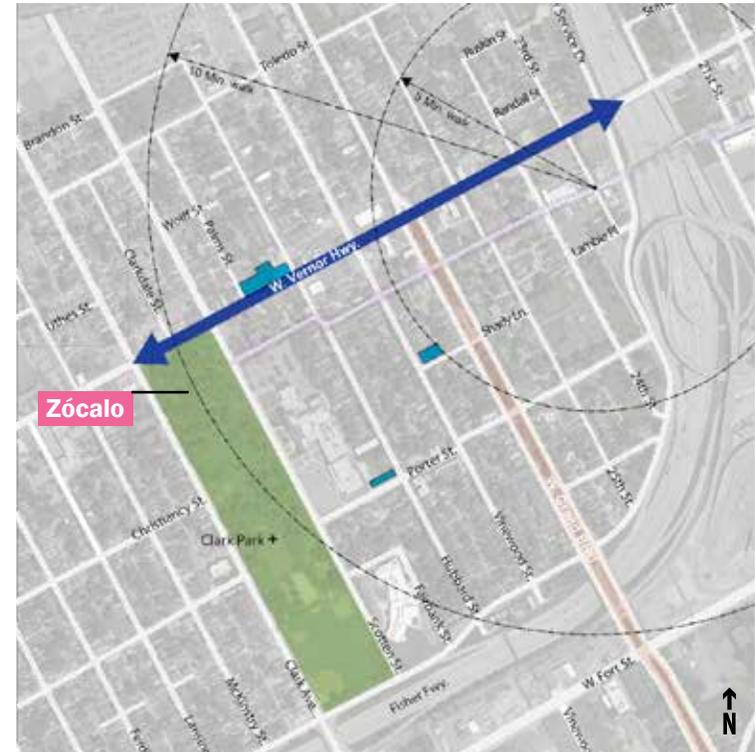
### Zócalo en el parque Clark

En respuesta al deseo del vecindario de apoyar las iniciativas y microempresas locales, además de llevar a cabo reuniones a lo largo de Vernor, se planea un “zócalo” con fuente, recordando a los espacios públicos tradicionales en México, para el borde norte del parque Clark en la autopista Vernor. El zócalo es un espacio abierto y pavimentado que se conecta directamente con el cruce peatonal/plaza a lo largo de Vernor. El espacio acomoda una variedad de programación, incluyendo un espacio de mercado con puestos de 10'x10' (3x3 m) Junto con música y actividades. Se deben proporcionar enchufes en los postes de luz y otras ubicaciones para los vendedores. Se incorpora un espacio de fuentes para mojarse para los niños y las familias. La fuente debe estar al ras del pavimento e incorporar luces LED y música. El zócalo se integrará tanto como sea posible en el pabellón de árboles existente e incorporará un pavimento permeable en el mayor grado posible.

PARQUE CLARK—EXISTENTE



**El parque Clark es uno de los lugares más valorados por la comunidad de West Vernor. Aunque las áreas verdes, las áreas de juego y las instalaciones deportivas más al sur en el parque son bien utilizadas, el espacio lo largo de la autopista Vernor no tiene instalaciones que apoyen las reuniones informales, mercados, actuaciones u otras actividades que podrían complementar al comercio cercano.**



CONCEPTO:  
**PARQUE CLARK**

Cruce peatonal  
seguro y prominente  
en West Vernor

Parque acuático

Opciones de eventos flexibles:  
mercados, presentaciones,  
festivales, etc.

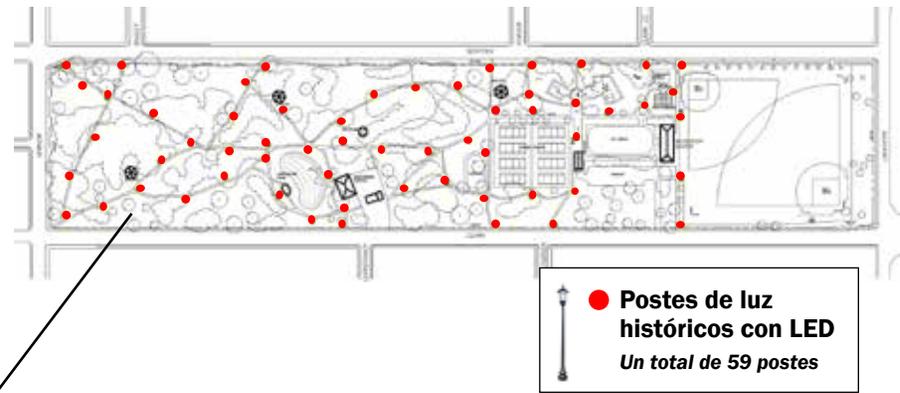


### Conectividad del parque Clark

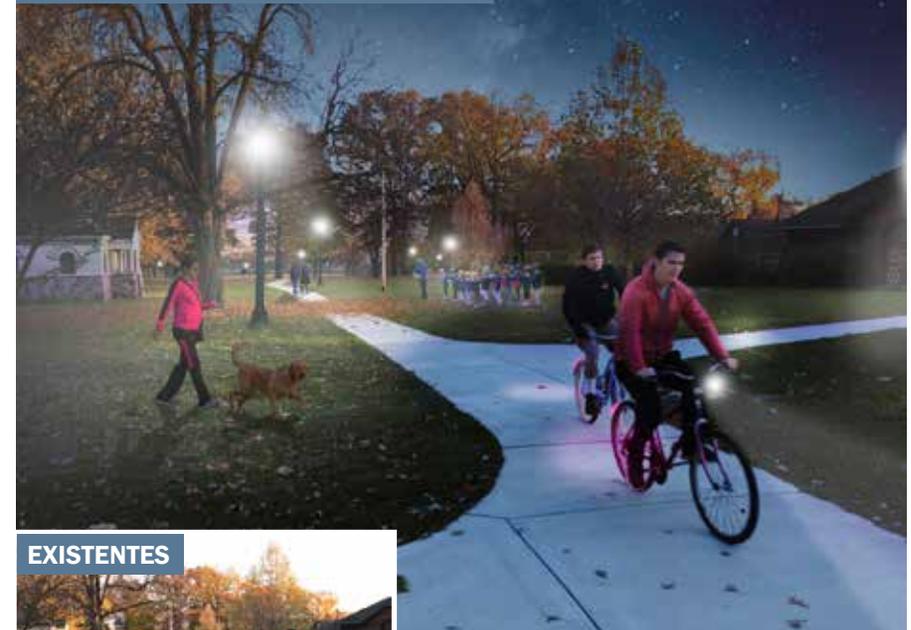
A lo largo de las avenidas Clark y Scotten, en las intersecciones con calles o cruces a la mitad de la cuadra para las escuelas contiguas, se instalarán cruces peatonales con topes y disminución de carriles. Estos cruces peatonales servirán como medidas para tranquilizar el tránsito en las áreas llenas de niños y facilitarán las entradas sencillas y bien diseñadas para esta gema del vecindario. Los cruces peatonales serán diseñados para asemejar los puntos de entrada a una plaza, con una entrada adecuada para peatones y ciclistas. Los bolardos para separar vehículos y peatones se pueden personalizar para reflejar el carácter del vecindario. Los cruces peatonales en las escuelas, cuando no haya paradas de cuatro vías, deben incluir balizas de destello rápido de energía solar para apoyar el cruce seguro.



### LÁMPARAS NUEVAS PLANEADAS PARA EL PARQUE CLARK



### PLAN DE MEJORAS A LA ILUMINACIÓN



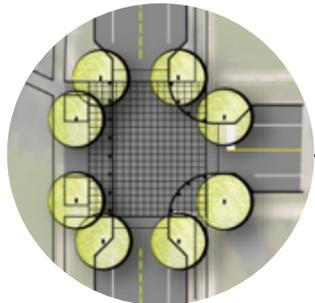
### EXISTENTES



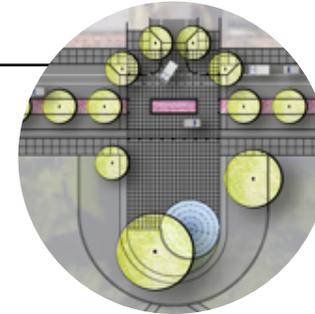
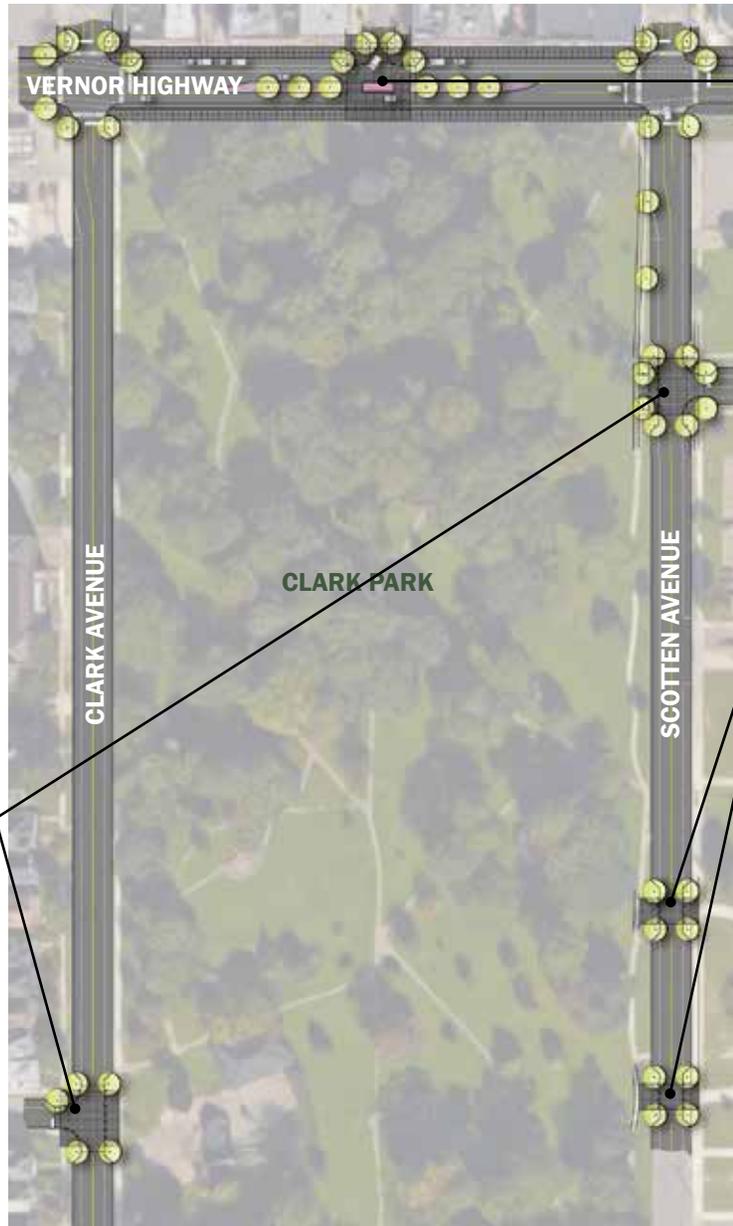
CONEXIONES ENTRE EL VECINDARIO Y EL PARQUE CLARK



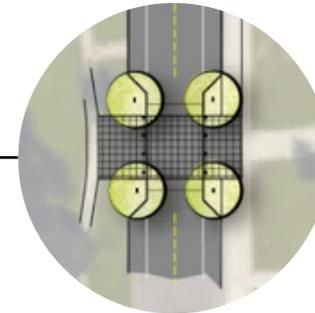
Cruces peatonales de alta visibilidad



Percepciones elevadas al término de la calle



Intersección y bulevar elevados al término de la calle para conectar con el zócalo



Cruces peatonales elevados en los cruces escolares



**Las escuelas y las múltiples calles en el vecindario llegan al borde del parque Clark, pero las avenidas Clark y Scotten necesitan una infraestructura peatonal mejorada para conectar de manera más segura y conveniente a los residentes y estudiantes con el parque.**

## Bulevar West Grand

Diferentes mejoras al parque y a la vereda en el bulevar West Grand pueden aprovechar mejor este recurso principal de la ciudad como amenidad de la comunidad y corredor para recreación y transportación multimodal cotidiana. Se recomiendan muchas mejoras a corto plazo y efectivas en costo con la comprensión de que puede que no haya fondos disponibles inmediatamente para el rango total de las mejoras deseadas, acomodándolas a los recursos disponibles actualmente. Estas incluyen reencarpetar el bulevar para incluir ciclovías protegidas contra el estacionamiento, instalar topes pintados con bolardos flexibles y mejorar las señales en la calle Vernor. Estas iniciativas mejorarán drásticamente la seguridad y la conveniencia de movimiento a lo largo y a través de esta importante conexión.



Vista actual del bulevar West Grand en la avenida Bagley

CONCEPTO:  
**MEJORAS A INSTALACIONES  
PEATONALES Y PARA BICICLETAS**

Bulevar West Grand en la avenida Bagley



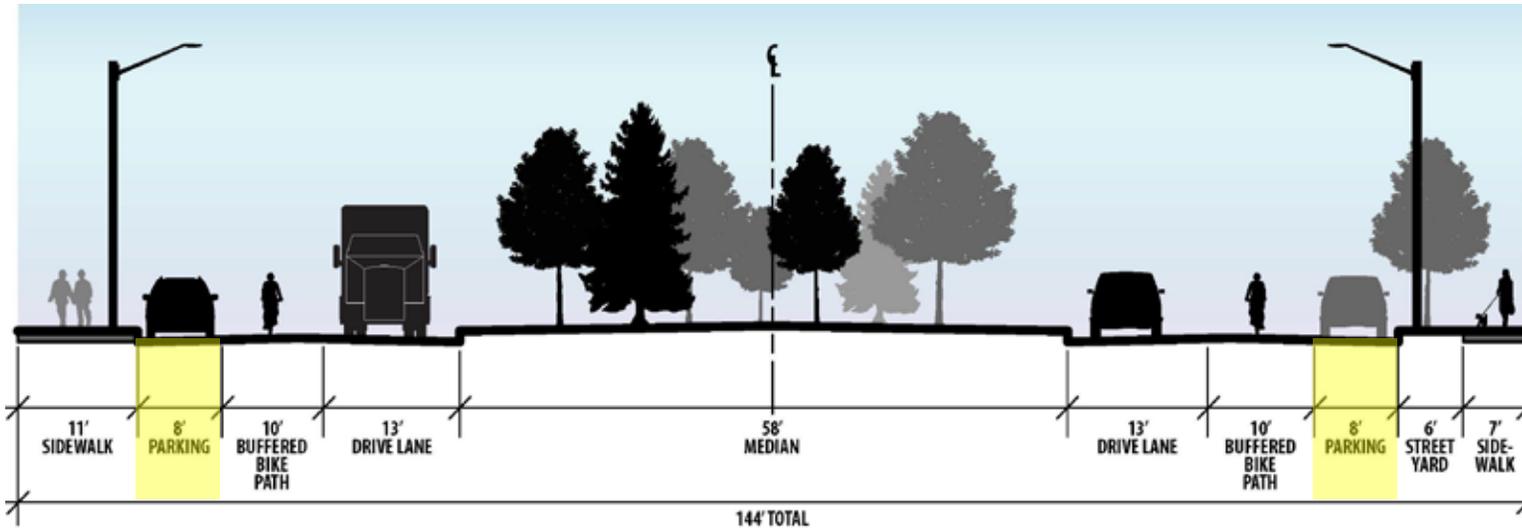
Nueva  
ciclovía  
protegida

Nuevo cruce  
peatonal y  
banquetas

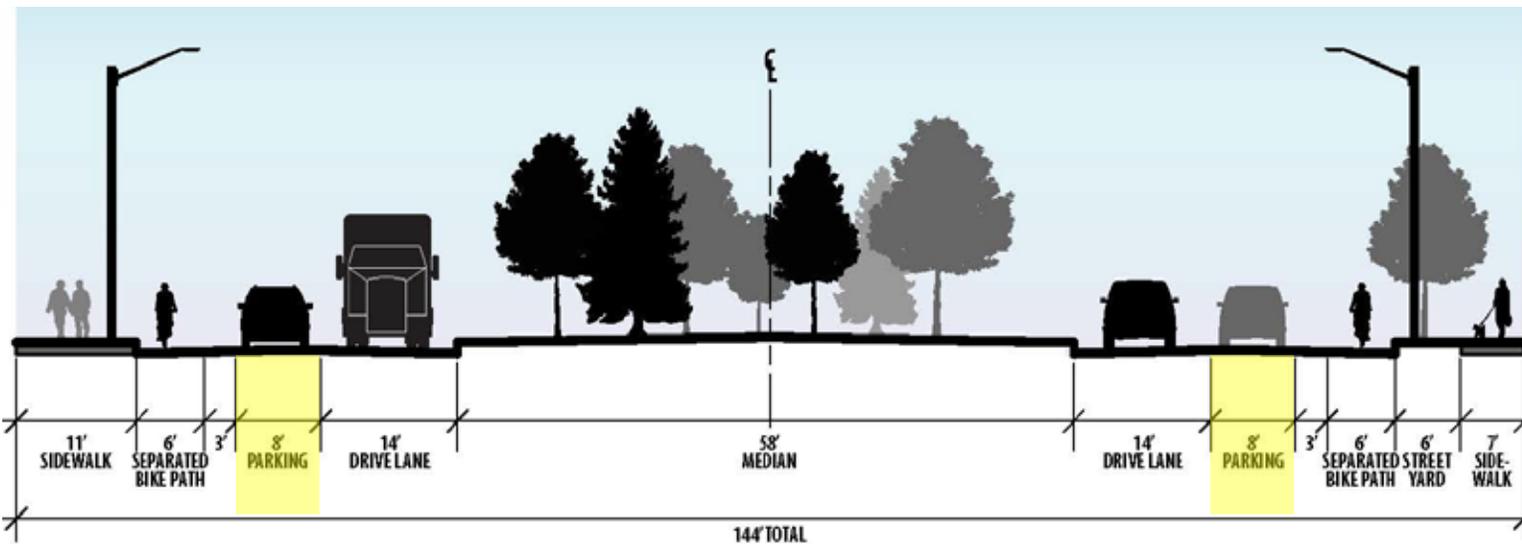
Camellón extendido  
para acomodar  
la banqueta

*Vea las condiciones actuales en la foto de la página previa.*

BULEVAR W GRAND—REENCARPETADO Y MEJORAS A LOS CRUCES

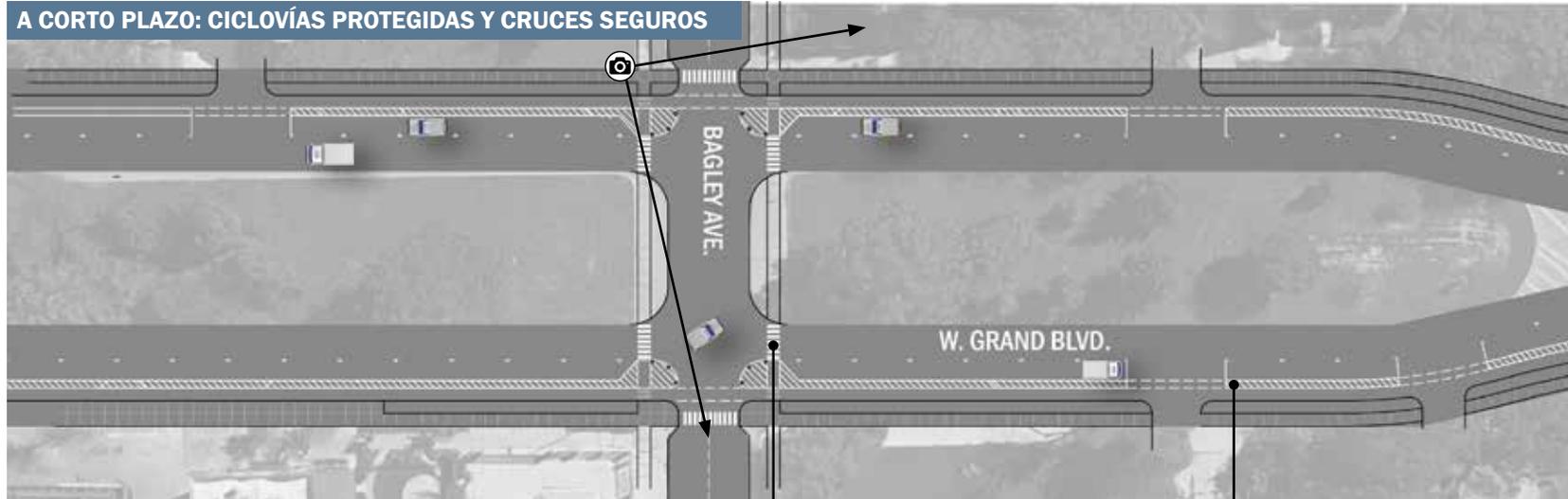


Configuración actual



Reencarpetar como ciclovía protegida contra el estacionamiento

A CORTO PLAZO: CICLOVÍAS PROTEGIDAS Y CRUCES SEGUOS



Cruces peatonales seguros



Ciclovia protegida



## Desarrollos multifamiliares y de uso mixto/ desarrollo de tiendas y microempresas

### Descripción general

Este vecindario ha sido conocido por su acceso a los parques, escuelas, trabajos y amenidades comerciales. El atractivo de este vecindario en combinación con la estabilidad del mercado de la región ha impulsado numerosos proyectos de rehabilitación en el área. Estos entran en dos categorías principales: rehabilitación del espacio de viviendas sobre el espacio comercial a lo largo de la calle Vernor y la calle Springwells y la rehabilitación de edificios de apartamentos multifamiliares, regularmente sin comercio en planta baja. Las oportunidades y consideraciones del sitio específicas para cada categoría se describen en las páginas 74 y 75. Un resumen del programa, consideraciones de diseño

urbano y estrategias de estacionamiento que aplican para ambas categorías se describen en las páginas 76 y 77. Las agencias de la ciudad y los socios pueden ofrecer terrenos u otros recursos para ayudar con la factibilidad de los proyectos prioritarios que responden a la visión de la comunidad. Los proyectos propuestos abajo son aquellos que pueden lograr el máximo en el futuro cercano para responder a la demanda incrementada de vivienda y comercio, crear oportunidades para una mayor estabilidad y de inversión en el vecindario y construir una economía estatal real más sustentable.

### CORTO PLAZO

**14** **Apartamentos Burnside**  
Rehabilitación multifamiliar



**15** **Apartamentos Monrossa**  
Rehabilitación multifamiliar



UNIDADES DE VIVIENDA	<b>21</b>	<b>24</b>
PIES CUADRADOS O VENTAS	<b>0</b>	<b>0</b>
	2019	2019



**COMPLETED**

- 1** Marisco el Salpicon  
8600 Vernor Hwy
- 2** Aztec Supermarket  
2411 Central Avenue

**DEVELOPMENT PIPELINE** \* overlapping initiatives  
DEGC Retail Attraction Program

- 3** 7900 W Vernor Hwy (Springwells & Vernor)
- 4** 2044-2046 Springwells St. (Senator & Springwells)

**Motor City Match**

- 5** Mama Rita Foods  
1226 Lawndale St.
- 6** DMEX  
7226 W. Vernor Hwy.
- 7** Guadalajara  
1630-36 Lawndale St.
- 8** Vernor MC  
7649 W Vernor Hwy
- 9** Arroz Con Pollo  
2024 Springwells St.
- 10** Baskin Tax Services  
8748 W Vernor Hwy

**Upper Floor Residential Rehab**

- 4** 2044 Springwells St. (Senator & Springwells)  
Units: 4 out of 6
- 11** 7842 W Vernor Hwy (Springwells & Vernor)  
Units: 3 out of 6
- 12** 7944 W Vernor Hwy (Carson & Vernor)  
Units: 1
- 13** 7631 W Vernor Hwy (Central & Vernor)  
Units: 2

**PROPOSED - Phase One**

- 14** Burnside Apartments  
8132 Whittaker St.  
Type: Private Rehab  
Units: 16
- 15** Monrossa Apartments  
8400 W Vernor Hwy  
Type: Private Rehab  
Units: 24

**FUTURE DEVELOPMENT**

- 16** Alice Apartments  
8941 W Vernor Hwy  
Type: Private Rehab  
Units: 21

**LEGEND**

- Schools
- DEGC Retail Study Area
- GSD Viaduct Murals
- Springwells Gateway Markers
- Parks

+ Patton Park

Woodmere Cemetery +



## Rehabilitación de vivienda sobre comercios

**Qué pueden hacer estos sitios por el área de enfoque West Vernor + Springwells.** La rehabilitación del espacio residencial sobre los comercios a lo largo de la calle Springwells y la calle West Vernor lograrán:

- Aprovechar la presencia de opciones comerciales, mejoras al paisaje urbano y administración de organizaciones comunitarias existentes a lo largo de estos corredores
- Añadir opciones de unidades de apartamentos, que se encuentran en demanda y son relativamente poco comunes en el área
- Añadir clientes para el comercio y actividad peatonal, ayudando a mantener esas calles principales vibrantes y seguras
- Mejorar los retornos económicos de los edificios de uso mixto, permitiendo la reinversión para mejorar las fachadas y la integridad general del edificio
- Mejorar las entradas al área de estudio y a la ciudad desde el sureste, por medio de la calle West Vernor y la calle Springwells

**Sitios y contexto.** La rehabilitación del espacio residencial sobre el comercio ocurre en muchas propiedades a lo largo de la calle Springwells y la calle West Vernor, cerca de su intersección. Los subsidios asegurados por la Asociación Comercial del sureste de Detroit (SDBA, por sus siglas en inglés) ayudaron a que estos proyectos fueran factibles. En cada caso, esta rehabilitación se lleva a cabo en edificios que tienen comercios activos en planta baja y pisos superiores vacíos, tradicionalmente configurados como apartamentos. Proyectos futuros de este tipo podrían tratar a otros edificios con espacios vacíos sobre comercios ocupados, al igual que edificios completamente vacíos de uso mixto, a lo largo de estos corredores. Al grado de lo posible, la ciudad de Detroit y socios locales sin fines de lucro podrían duplicar o expandir el programa del SDBA para impulsar a los actuales propietarios de edificios a rehabilitar el espacio residencial sobre el comercial a lo largo de estos corredores. Vea el capítulo 7 para otras oportunidades para expandir este enfoque.

Estos sitios de proyecto regularmente tienen muy poca capacidad de estacionamiento en la calle, si no es que ninguna. Vaya la página 77 para ver estrategias para ayudar a tratar las necesidades de estacionamiento y así permitir una reinversión continua.



**Rehabilitación en progreso en la calle West Vernor número 7842**



**Rehabilitación en progreso en la calle Springwells número 2044**



## Rehabilitación de vivienda multifamiliar

**Qué pueden hacer estos sitios por el área de enfoque West Vernor + Springwells.** La rehabilitación de edificios de apartamentos multifamiliares tradicionales sobre o cerca de la autopista West Vernor al oeste de la calle Springwells logrará:

- Aprovechar la presencia del parque Patton, así como de las opciones comerciales, mejoras al paisaje urbano y administración de organizaciones comunitarias existentes a lo largo de estos corredores
- Añadir opciones de unidades de apartamentos, que se encuentran en demanda y son relativamente poco comunes en el área
- Añadir clientes para el comercio y actividad peatonal, ayudando a mantener esas calles principales vibrantes y seguras
- Transformar los edificios vacíos y sus peligros potenciales para el vecindario, en bienes raíces económicamente viables, mejorando la seguridad, apariencia y rentabilidad del vecindario.
- Mejorar las entradas al área de estudio y a la ciudad del sureste, por medio de la calle West Vernor

**Sitios y contexto.** La rehabilitación de edificios de apartamentos multifamiliares vacíos está en progreso en dos propiedades cercanas que tienen el mismo dueño. Estos edificios de tres pisos se ubican a lo largo de la calle West Vernor en la calle Pearl (el edificio Monrossa) y en la esquina de las calles Whittaker y Mullane (el edificio Burnside), a media cuadra de Vernor y cerca de la escuela primaria Bennett. Se ha propuesto la rehabilitación de un tercer edificio, el Alice, en la calle Vernor y la calle Sharon. Los tres edificios son altamente visibles y su restauración como edificios ocupados tendrá beneficios profundos para la seguridad, actividad y apariencia del vecindario.

Estos sitios de proyecto regularmente tienen muy poca capacidad de estacionamiento en la calle, si no es que ninguna. Vaya la página 77 para ver estrategias para ayudar a tratar las necesidades de estacionamiento y así permitir una reinversión continua.



**Rehabilitación en progreso en los apartamentos Burnside**



**Rehabilitación en progreso en los apartamentos Monrossa**

## Oportunidades de rehabilitación potenciales a lo largo del área de estudio

### PROGRAMA GENERAL DE DESARROLLO

Los cálculos son aproximados, basados en un escenario recomendado optimizado para la factibilidad económica y el beneficio del diseño urbano

<b>Viviendas sobre comercio</b>	Aproximadamente 12 unidades de vivienda en progreso o a corto plazo
<b>Vivienda o servicios comunitarios</b>	Aproximadamente 9,000 pies cuadrados brutos de aparadores comerciales en progreso o a corto plazo
<b>Vivienda en edificios de apartamentos multifamiliares</b>	Aproximadamente 43 unidades a corto plazo, en dos edificios de 21 y 24 unidades. Se asume una mezcla de unidades de estudio y una recámara como lo más apropiado para la demanda del mercado, al igual que pisos relativamente estrechos de estos edificios. Veinte mil pies cuadrados brutos en general. Oportunidad a largo plazo de renovación para un tercer edificio que podría añadir de 18 a 21 unidades en 1,000 pies cuadrados en bruto
<b>Tipos de construcción</b>	Edificios de dos pisos de uso mixto con vivienda sin ascensor en el segundo piso, sobre comercios en planta baja  Edificios de apartamentos multifamiliares de tres pisos sin ascensor
<b>Presunciones de estacionamiento</b>	Medios espacios de estacionamiento en la calle por unidad, en espacios propios o rentados en la misma propiedad o en alguna cercana, potencialmente compartidos con el uso diurno para el comercio. Estacionamiento complementario sobre la calle
<b>Área de jardines</b>	Regularmente no hay áreas de jardines disponibles. Las terrazas, los balcones y los patios compartidos se impulsan en donde sea posible

## Consideraciones de diseño urbano

- Para los edificios de uso mixto, el redesarrollo debe incluir mejoras a la fachada para la planta baja y los pisos superiores según sea necesario.
- Para los edificios de apartamentos multifamiliares, el redesarrollo debe incluir jardinería en el perímetro del edificio en donde sea posible para mejorar la privacidad de la unidad de la planta baja y la apariencia del lugar.
- Restaurar las características arquitectónicas tradicionales de los edificios en donde sea posible.
- Cualquier área de estacionamiento en el lugar se debe proteger de las calles y las propiedades contiguas con plantas o cercas, localizadas lejos de las esquinas de las calles e incorporando técnicas de manejo de agua de lluvias de bajo impacto.

### Pasos de acción recomendados

La ciudad impulsa la política de estacionamiento compartido en el área. Mejorar la infraestructura de transporte multimodal. Monitorear el progreso de la rehabilitación privada para verificar los resultados de diseño urbanos y económicos exitosos. Las organizaciones comunitarias continúan buscando subsidios para rehabilitación.



**Configuración del lugar de un proyecto de rehabilitación de un edificio de apartamentos multifamiliar.**

## Consideraciones de estacionamiento

Los edificios de uso mixto en ocasiones tienen estacionamiento detrás o en un lote contiguo, que se puede compartir entre los usos residenciales y comerciales. En al menos un caso, la adquisición reciente de un estacionamiento contiguo fue un paso clave para que la rehabilitación residencial fuera posible. Los edificios de apartamentos existentes llenan casi completamente sus lotes, sin espacio para el estacionamiento en el lugar, a menos de que se pueda adquirir un lote vacío contiguo.

Para apoyar estos proyectos de rehabilitación residencial y comercial y otros futuros, se debe tomar un enfoque multifacético para ofrecer a los residentes una variedad de buenas opciones de transporte:

- Mejoras continuas al servicio de autobuses a lo largo de la calle West Vernor y la calle Springwells.
- Impulsar la provisión de espacios de estacionamiento en la calle de uso compartido que pueden servir a los clientes de los comercios durante el día y a los residentes durante las noches y los fines de semana. Los estacionamientos actuales a lo largo de estos corredores comerciales tienden a asociarse con los negocios contiguos y en ocasiones involucran a múltiples propietarios y rentas. La propiedad consolidada o la administración de más recursos de estacionamiento por parte de las organizaciones comerciales de la comunidad o la ciudad podría ayudar a tener un uso más eficiente del estacionamiento existente, disminuyendo la necesidad de más estacionamiento.
- Impulsar la presencia de servicios de autos compartidos como Zipcar. Estos no sólo permiten menos espacios de estacionamiento para servir a más hogares, sino que también reducen los costos de las familias para la transportación en automóvil.
- Continuar mejorando la infraestructura peatonal y para bicicletas en las calles contiguas, según los conceptos y prioridades descritos en cualquier parte de este plan.

Vaya al capítulo 7 para ver estrategias adicionales para mejorar la eficiencia de estacionamiento y su acceso.



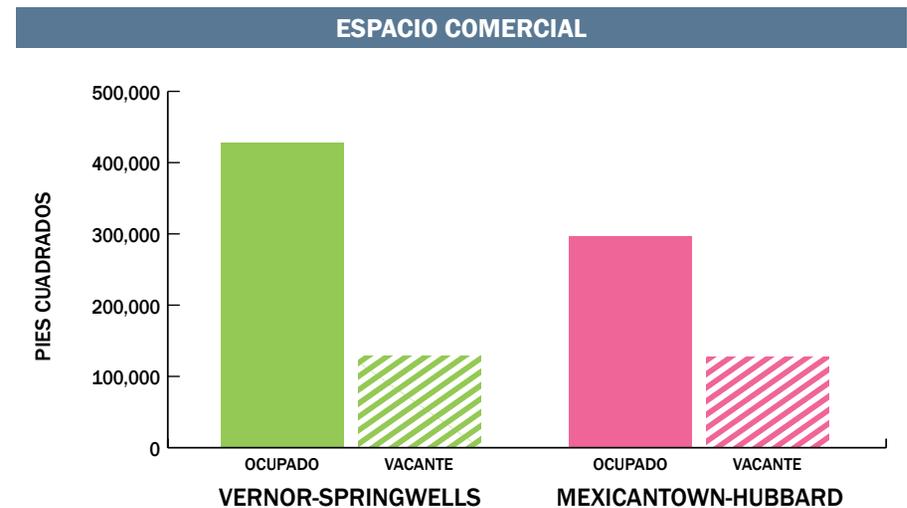
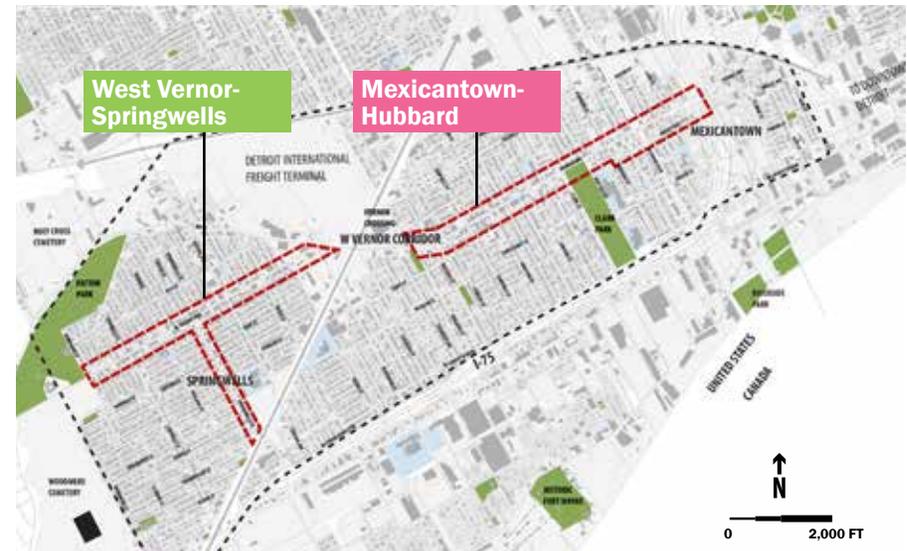
***El estacionamiento en primer plano a lo largo de la calle West Vernor fue comprado para proporcionar espacios de estacionamiento para el edificio de apartamentos más atrás, ayudando a que su rehabilitación y reocupación fuera factible. El uso compartido potencial de una parte del estacionamiento para el uso residencial durante la noche y el uso comercial durante el día en sitios como este podrían ayudar al intensificar el uso del terreno residencial y comercial a lo largo de los corredores principales.***

## Desarrollo de tiendas y microempresas

El suroeste de Detroit es conocido por su producción de tortillas, comida de especialidad, herrería ornamental, vidriería industrial, ropa especial, talleres de modificación de low-rider y otras fábricas especializadas. De acuerdo con encuestas realizadas como parte del estudio “Southwest: Revitalizing the Corridor” (Suroeste: revitalización del corredor), los clientes en estas áreas comerciales tienden menos a conducir que a caminar a las tiendas. La vasta mayoría de los clientes de estas áreas indicaron que visitaron el área más de tres veces por mes.

Los dos distritos comerciales que fueron estudiados en el área de West Vernor: el área de West Vernor-Springwells y el área de Mexicantown-Hubbard. El Estudio de Oportunidad de ventas en Detroit, un esfuerzo de planificación paralelo, completó recientemente las evaluaciones de mercado para esas áreas. El esfuerzo proporcionará estos productos para ayudar a DEGC a mejorar las opciones de ventas y oportunidad de microempresas durante los siguientes tres años:

- Análisis de mercado (inventario actual y demanda no satisfecha)
- Renderizaciones e información de presupuestos para mejoras en las fachadas e interiores de los comercios
- Hojas de agentes de mercadotecnia



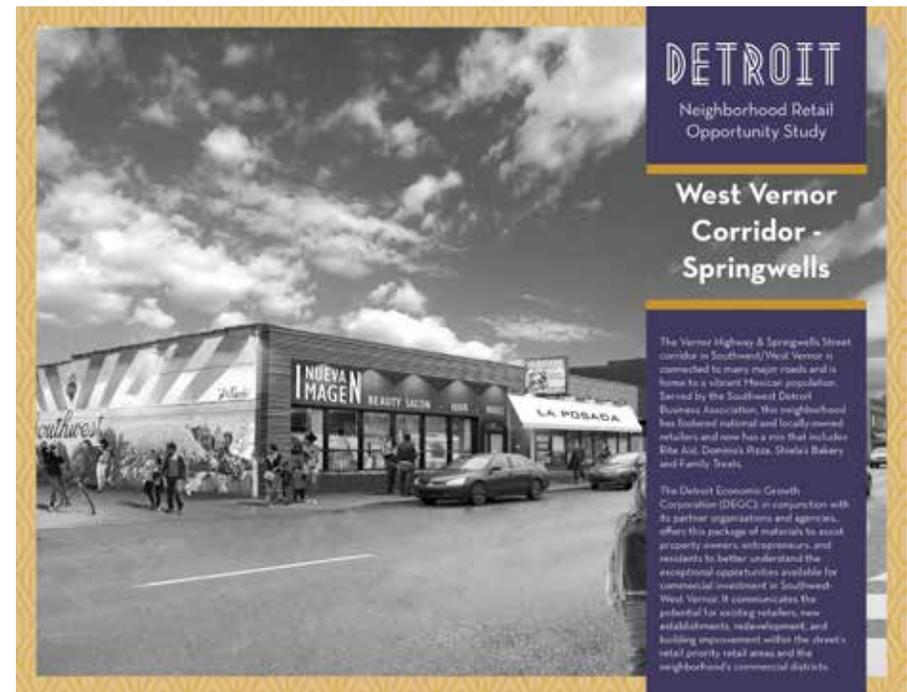
Fuente: “Detroit Retail Opportunity Study”, Streetsense (2017)

Hay recomendaciones importantes que aplican a ambas áreas de estudio según lo siguiente. Vea las recomendaciones específicas del mercado para cada área de estudio en las páginas subsecuentes.

- Reforzar los grupos de comercios en núdulos compactos de “Bloques comerciales prioritarios” en donde sea posible. Estos Bloques deben incluir un frente casi continuo, de calle en calle, y deben estar preferiblemente dentro de aproximadamente 2,000 pies de distancia entre cada uno.
- El crear, ubicar y expandir negocios de ventas se beneficia en gran medida de la presencia de programas que ayudan con la educación de negocios, financiamiento, publicidad y otros servicios de apoyo. Ambas áreas de estudio tienen acceso actualmente a este apoyo de parte de asociaciones comerciales, particularmente de la Asociación Comercial del sureste de Detroit y la Corporación de Desarrollo Comunitario de Mexicantown, al igual que el DEGC y las agencias relacionadas. Continuar con este apoyo, con los refinamientos según sea necesario para responder a las nuevas necesidades y oportunidades.
- Como una gran proporción de los clientes en el área de estudio llegan a los comercios caminando, la seguridad y atractivo de las banquetas es vital. Gran parte del frente comercial en las áreas de estudio recibieron actualizaciones en las banquetas como parte de las recientes mejoras al paisaje urbano en West Vernor, pero aún quedan oportunidades adicionales de mejora, como se describe en otras secciones de este plan.
- Impulsar las mesas de cafetería en el exterior en donde sea posible. Aunque gran parte de la banqueta no es lo suficientemente amplia como para acomodar mesas en el exterior, los restaurantes en ambas áreas de estudio lo han implementado con éxito en su propiedad a lo largo de la banqueta, un modelo que podría expandirse más.
- Reducir los requisitos de estacionamiento, particularmente para los negocios cuya mayoría de clientes llegan caminando. Identificar con claridad las ubicaciones en donde se proporciona el estacionamiento.

Buscar una oportunidad para crear áreas de estacionamiento que sirvan a varios negocios, para incrementar la eficiencia.

- Requerir que los nuevos espacios comerciales sean diseñados con flexibilidad para acomodar a una variedad de futuros tenderos. Las bahías de ventas minoristas en línea se deben construir con 15 a 20 pies (4.5 a 6 m) de ancho y 60 a 90 pies (18 a 27 m) de profundidad.
- Limitar las ventas auto orientadas, particularmente dentro de los Bloques comerciales prioritarios.



**El Estudio de oportunidad de ventas locales de Detroit produjo información y materiales de publicidad para áreas de estudio específicas, como este documento para West Vernor-Springwells.**

### Condiciones actuales

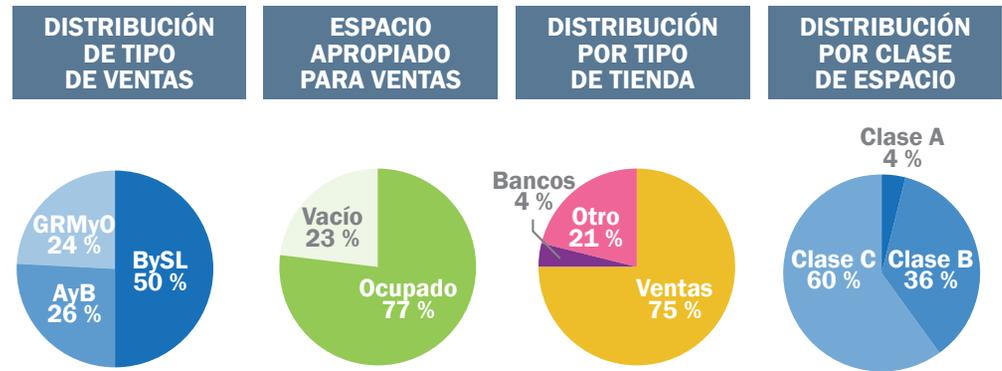
Hay 556,400 pies cuadrados de espacio apropiado para comercios en Vernor-Springwells. El 23 % de este espacio se encuentra sin ocupar.

El espacio comercial se encuentra predominantemente ocupado por tiendas de ventas minoristas y alimentos y bebidas enfocados en el cliente hispano.

El espacio comercial está principalmente ocupado por tiendas de bienes y servicios locales. Más de un cuarto del espacio comercial está ocupado por tiendas de alimentos y bebidas.

### Recomendaciones

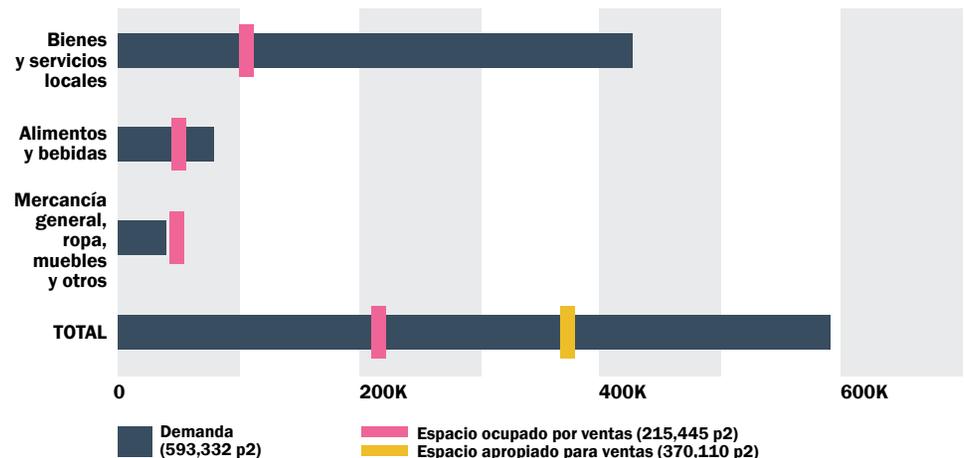
- Reforzar los Bloques comerciales prioritarios cerca de West Vernor/Springwells.
- Enfatizar las tiendas de abarrotes y farmacias en estrategias futuras. Conducir una auditoría de mejora para abarrotes.
- Diversificar los lugares de alimentos y bebidas con alternativas para comer en el lugar, como pastelerías, cafeterías y restaurantes de comida para llevar, ya que el suministro actual tiene una mayor representación de restaurantes.
- Las categorías general, ropa, muebles y otros son la mayoría en West Vernor-Springwells, dado el mercado. Entre estos tipos de tiendas enfatizar la retención más que la atracción.
- Impulsar la señalización/información bilingüe en los negocios.
- Utilizar a artesanos locales para la creación de lugares distintivos.



Fuente: "Detroit Retail Opportunity Study", Streetsense (2017)

Tipos principales de ventas de industria estándar referenciados:

- **Bienes y servicios locales (BySL)** – Incluyen abarrotes, farmacias
- **Alimentos y bebidas (AyB)** – Incluye restaurantes
- **General, ropa, muebles y otros (GRMO)** – Incluye otros productos de consumo



Fuente: "Detroit Retail Opportunity Study", Streetsense (2017)

**Condiciones actuales**

Este estudio examinó todo el espacio comercial disponible en Hubbard, no sólo el espacio apropiado para ventas.

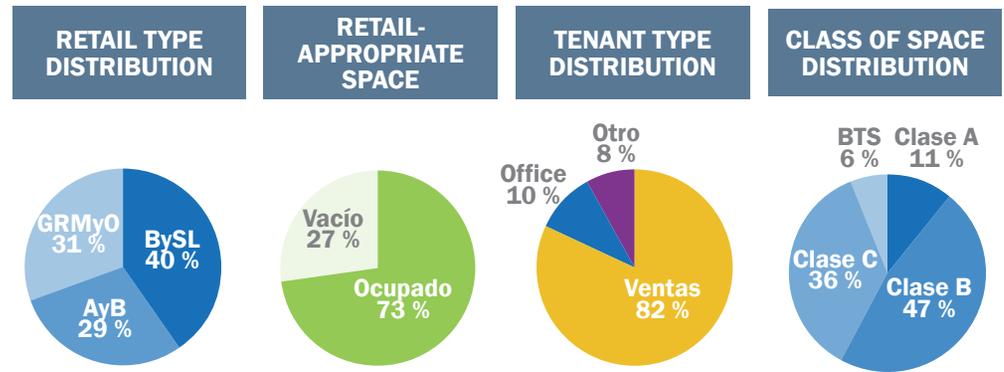
De acuerdo con este estudio, el 24 % de los espacios comerciales en el área de Hubbard estaban vacíos.

Aproximadamente, 30 % de los negocios en el área de Hubbard eran establecimientos de alimentos y bebidas.

En comparación con West Vernor-Springwells, muchos más de los clientes encuestados en este estudio venían de fuera del vecindario del sureste. Mexicantown atrae gente de toda la ciudad y la región.

**Recomendaciones**

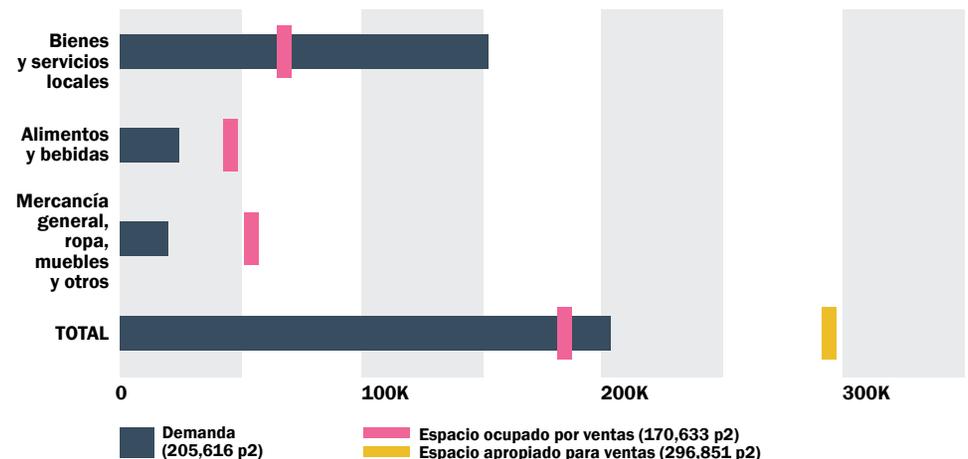
- La expresión comercial de Mexicantown-Hubbard Se encuentra desunida por lotes vacíos, ventas al centro, fabricantes y bloques de venta unilaterales. Para crear módulos de ventas más positivos, hay que reforzar los Bloques comerciales prioritarios entre las calles de Military y Morrell y en Bagley cerca de la calle 23.
- Añadir un desarrollo prominente de uso mixto, enfocado en el peatón, que vincule a Bagley y West Vernor.
- Enfatizar las barberías, los salones de belleza y las tiendas de artículos para el hogar y personales entre otras oportunidades de bienes y servicios locales.
- Reducir el tráfico de camiones.



Fuente: "Detroit Retail Opportunity Study", Streetsense (2017)

Tipos principales de ventas de industria estándar referenciados:

- **Bienes y servicios locales (BySL)** – Incluyen abarrotes, farmacias
- **Alimentos y bebidas (AyB)** – Incluye restaurantes
- **General, ropa, muebles y otros (GRMO)** – Incluye otros productos de consumo



Fuente: "Detroit Retail Opportunity Study", Streetsense (2017)

# 7

## RECOMENDACIONES A LARGO PLAZO

# Recomendaciones a largo plazo

Las recomendaciones a largo plazo se enfocan en iniciativas que se construyen directamente desde las bases de las acciones y recomendaciones a corto plazo. Algunas tal vez puedan avanzar en tan poco tiempo como dos o tres años, una vez que están completos los esfuerzos a corto plazo relacionados. Otras podrían requerir más

tiempo, en respuesta a las condiciones del mercado de bienes raíces o de otros factores. Las recomendaciones a largo plazo continúan con la estrategia de enfoque vista en las iniciativas a corto plazo, pero comienzan a ampliar los límites de las áreas objetivo según la revitalización las hace más fuertes.

ÁREA OBJETIVO	ESTRATEGIAS					
	Iniciativas de políticas	Paisajes urbanos + movilidad	Parques + espacio abierto	Desarrollo residencial multifamiliar + uso mixto	Desarrollo de tiendas y microempresas	Estabilización residencial unifamiliar
<b>Todo el vecindario</b>	Páginas 84-92			Páginas 98-101	Páginas 98-101	Páginas 110-111
<b>Mexicantown-Hubbard</b>		Páginas 104-109	Páginas 104-105	Páginas 94-97	Páginas 94-97	
<b>West Vernor-Springwells</b>		Páginas 102-103		Página 93	Páginas 93	

## Iniciativas de políticas

### Viaductos seguros y habilitados para caminar

Las mejoras a la iluminación, a las superficies de muros, al drenaje y a otros elementos mejorarán significativamente la seguridad y el atractivo para caminar por las conexiones entre las áreas del vecindario, con un costo modesto. De los 19 viaductos en el área de estudio, siete merecen una atención prioritaria debido a su ubicación en puntos de conexión importantes. Estos viaductos y la naturaleza de las mejoras típicas se tratan más abajo en las mejoras de fase 1. Un segundo grupo de tres viaductos merece la segunda prioridad como fase 2. Los nueve viaductos restantes pueden recibir mejoras a un plazo más largo en la fase 3.

#### Mejoras de fase 1

##### Ubicaciones:

- Calle Springwells
- Avenida Central
- Calle Green
- Calle Waterman
- Calle Vernor
- Avenida Livernois
- Calle Junction

En estos viaductos, se pueden realizar mejoras relativamente “rápidas” (potencialmente de 3 a 12 meses) con recursos de la ciudad para tratar las inundaciones y el control de agua de lluvias (limpieza de los receptores de agua de lluvias por parte del DWSD), los desechos en los caminos y banquetas (retiro de desechos y barrido de calles por parte del DPW), mejoras en la iluminación y a la limpieza/integridad/apariencia de las paredes inferiores en los viaductos. Estas mejoras tratarán preocupaciones críticas de seguridad y conveniencia para los peatones, los ciclistas y vehículos en algunas de las conexiones



**Este viaducto, uno de los muchos cruces en la calle Junction, es un buen modelo para las mejoras en otros viaductos: áreas lateral y central bien iluminadas, muros de carga estables y limpios y drenaje funcional. La mayoría de los otros viaductos tienen múltiples vigas de soporte entre sus empalmes, lo que requiere luces adicionales para lograr niveles de iluminación consistentes.**

locales más utilizadas. La mayoría se pueden lograr con un costo modesto y utilizando de inmediato propiedad de la ciudad en las calles, evitando las complicaciones de impactos directos sobre las estructuras de viaductos controladas por los trenes.

Las mejoras más comunes recomendadas para los viaductos individuales incluyen:

- Barrido regular de las calles (por parte del DPW) y retiros de desechos de las banquetas u otras superficies
- Limpieza regular de los receptores de agua de lluvia (por parte del DWSD)
- Coordinación con otras agencias (por ejemplo, el condado Wayne) para reforzar las ordenanzas sobre erosión del suelo (construcción y posconstrucción), particularmente en el viaducto de la calle West Vernor (el análisis y las soluciones para la filtración de agua del subsuelo que también afecta a este viaducto podrían tomar más tiempo).

MEJORAS A VIADUCTOS





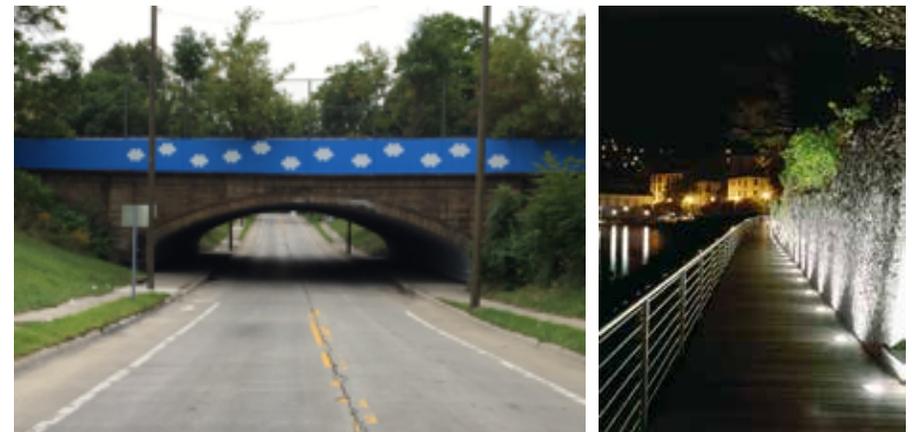
- Añadir iluminación sobre los caminos. Aunque la mala iluminación en los viaductos es una preocupación frecuente de la comunidad, los inventarios de los viaductos regularmente tienen luces LED recientemente instaladas sobre las banquetas. La falta de iluminación sobre el área de camino central, sin embargo, contribuye a la percepción de los viaductos como oscuros y potencialmente inseguros. Iluminar el área del camino, y potencialmente la estructura superior según lo recomendado para el viaducto del bulevar West Grand, podrían disminuir esta preocupación.
- Eliminación de graffitis (de parte del GSD u organizaciones de la comunidad)
- Tratamiento superficial de la subestructura del viaducto. Esto incluye el lavado de los viaductos, la eliminación de graffitis, reparaciones menores a la superficie (no estructurales) y la colocación de coberturas de concreto (con sellador para pintura y graffitis). El propósito es iluminar la superficie y proporcionar una base para murales o instalaciones artísticas potenciales. Esto no se propone para los viaductos cerrados (calle 24, calle Military) y los viaductos bajo jurisdicción estatal (calle Fort, carretera Fisher).

### **Mejoras de fase 2**

#### **Publicaciones:**

- West Grand Boulevard
- 24th Street
- Military Street

Tres viaductos adicionales tienen condiciones problemáticas que son menos urgentes que los siete viaductos prioritarios, pero que se deben tratar tan pronto como haya recursos disponibles. El distintivo viaducto en arco del bulevar West Grand no tiene iluminación, lo que imposibilita las conexiones a pie a lo largo de este importante corredor que ha visto la reinversión y es un objetivo para reinversiones futuras. Los caminos en otros dos viaductos han sido cerrados al tránsito vehicular (calles Military y 24. Las barreras en estos viaductos necesitan reparación o reemplazo (las cercas o barricadas en el lugar han sido dañadas y comprometidas con el tiempo) y se necesita retirar los desechos acumulados.



***El viaducto del bulevar West Grand no tiene iluminación. Luces nuevas montadas sobre bolidos o al nivel del suelo, como los de la imagen de la derecha, reflejarían la parte inferior del arco, proporcionando un paso seguro y resaltando su estructura distintiva.***

Las recomendaciones típicas en los viaductos cerrados incluyen:

- Retiro de desechos
- Reasegurar los pasos inferiores con cercas
- Reemplazar y actualizar las barricadas de cierre de camino

### **Mejoras de fase 3**

#### **Ubicaciones:**

- Calle Vinewood
- Avenida Scotten
- Avenida Clark
- Calle Lawndale
- Calle Fort
- Autopista Fisher
- Calles Military y John Kronk
- Avenida Livernois y calle John Kronk
- Calles Central y John Kronk

Los viaductos mencionados arriba se encuentran generalmente en áreas que son más industriales y menos usadas por los peatones, disminuyendo así su prioridad para mejoras. Sin embargo, ciertos viaductos como los de Vinewood y Livernois/John Kronk se encuentran cerca de áreas residenciales y podrían merecer una atención relativamente más rápida para ayudar a atraer o complementar la reinversión o mejorar la seguridad para la cantidad cada vez mayor de peatones y ciclistas.

Los proyectos de murales y obras de arte también se consideran prioridades a largo plazo para el propósito de esta evaluación, ya que las mejoras básicas a la iluminación, el drenaje y la seguridad enfatizadas en los proyectos a corto plazo se consideran de mayor prioridad, y es más fácil para la ciudad implementarlos en su propiedad.

Los proyectos que entran en contacto directo con la estructura del viaducto (añadir murales, obras de arte, iluminación artística, etc.) se consideran a largo plazo porque pueden hacer surgir desafíos que hacen difícil la implementación a corto plazo:

- Problemas ambientales (pintura con plomo)
- Más permisos de los trenes
- Confirmar quién proporciona el mantenimiento y de indemnización a la ciudad por el trabajo de mejoras.

Dicho esto, los muchos proyectos murales que están planeados para los viaductos con prioridad a corto plazo deben proceder, a menos de que retrasen las mejoras prioritarias a la seguridad y el drenaje.

### Obras de arte en viaductos mejorados

Instalaciones más intensas de obras de arte en o alrededor de los viaductos ayudarán aún más a expresar la identidad de la comunidad. Los miembros de la comunidad del corredor West Vernor expresaron su interés en conceptos artísticos como los que se ilustran en la página de enfrente. Una aplicación tan extensa de arte podría significar un mayor esfuerzo y mayores gastos para preparar las superficies del viaducto para la instalación, como se describe en la página anterior. El convenir con los miembros de la comunidad para priorizar en dónde son más deseadas las instalaciones y el tipo de expresión artística que pudiera preferirse, puede ayudar a enfocar los esfuerzos para asegurar los recursos y a artistas talentosos.



***Los viaductos en el distrito New Center han recibido instalaciones artísticas altamente creativas que los convierten en puntos importantes memorables.***

CONCEPTO:  
**VIADUCTO VERDE**



## Estacionamiento compartido

La reinversión futura en bienes raíces de vivienda y comerciales en el área de estudio dependerá en parte de la disponibilidad del estacionamiento conveniente. Como muchos de los sitios de desarrollo prioritario para vivienda, comercio o usos mixtos se encuentran sobre o cerca de los corredores de la calle West Vernor, la calle Springwells y la avenida Bagley, la demanda incrementada por estacionamiento impactará particularmente a los bloques a lo largo de estos corredores.

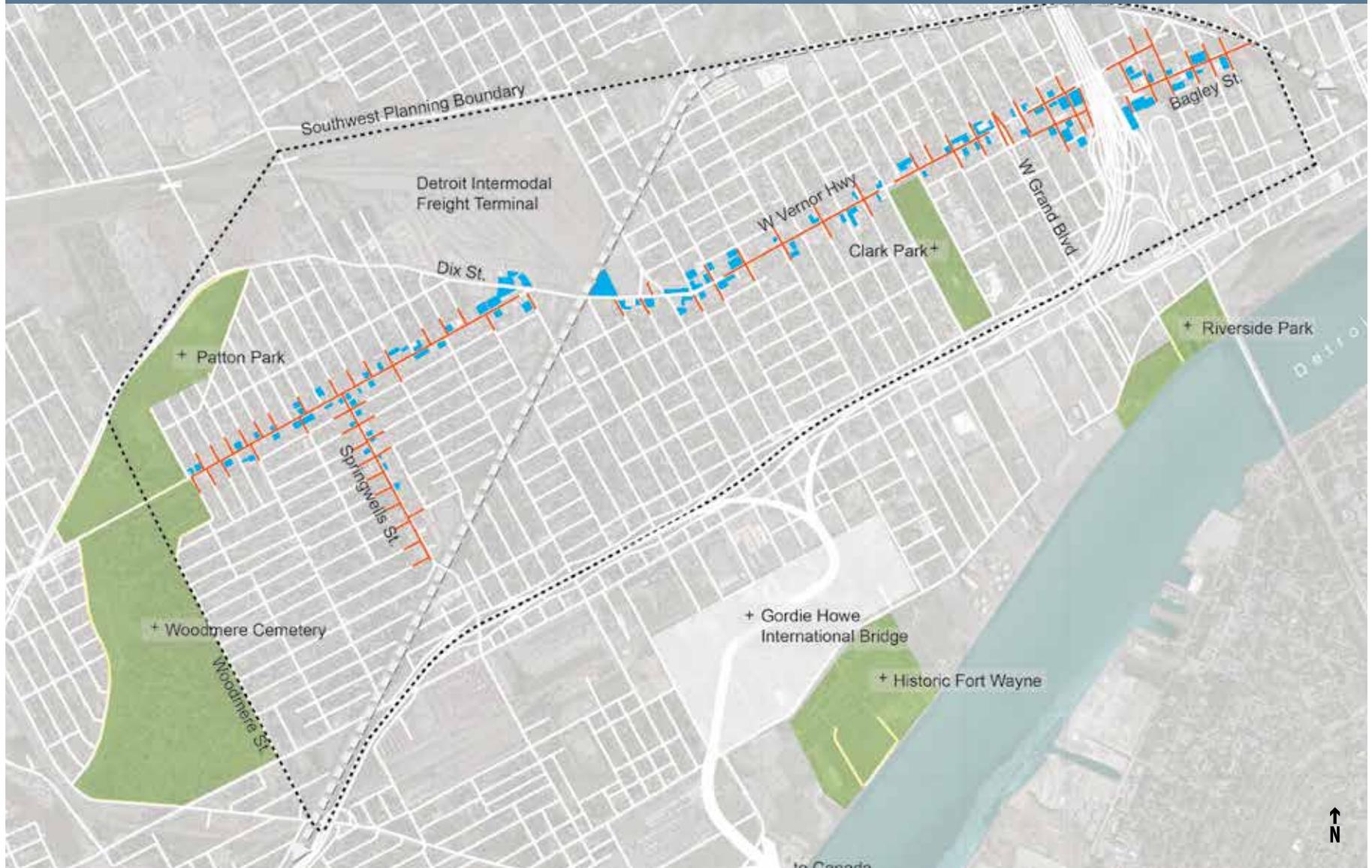
Históricamente, estos corredores se han manejado con un suministro modesto de estacionamiento, ya que muchas necesidades fueron cubiertas por el tránsito (inicialmente el tranvía, después el autobús) y por los accesos peatonales convenientes entre gran parte de los corredores y los bloques vecinales contiguos. En décadas recientes, las necesidades de estacionamiento se han cumplido de manera general y adecuada con una combinación de estacionamiento sobre la calle a lo largo de los corredores y estacionamientos privados asociados con propiedades comerciales específicas, intercalados con los edificios o con acceso por medio de callejones paralelos (ver el diagrama conjunto con las ubicaciones generales de los estacionamientos sobre la calle y los estacionamientos privados). Esto probablemente cambiará, sin embargo, con el incremento en la ocupación para ventas y otras actividades comerciales y en el número de unidades de vivienda sobre y cerca de los corredores. De hecho, actualmente, el regreso del uso de muchos restaurantes y sitios de entretenimiento en las calles de West Vernor cerca del parque Clark han creado desafíos de estacionamiento durante los períodos vespertinos.

El terreno para estacionamiento adicional es escaso y en donde sí existen lotes vacíos, el desarrollo con edificios ocupados es con frecuencia una mayor prioridad que el estacionamiento, por los beneficios económicos y comunitarios que pueden traer los edificios peatonales. Un estacionamiento estructurado con espacio eficiente no se justifica económicamente en la mayoría de los casos. Sin embargo, estos desafíos se pueden disminuir al aprovechar la inherente capacidad de los corredores del área de estudio para utilizar el estacionamiento de manera eficiente.

Primero, hay que disminuir la necesidad de estacionamientos adicionales, en vista de los desafíos de costo y espacio para añadir estacionamiento.

- Muchos residentes y visitantes potenciales del área de estudio no poseen ni conducen autos, debido a los desafíos financieros o por preferencia. Las redes existentes de banquetas, servicios de tránsito y ciclovías ya cubren muchas de las necesidades de transporte, y las recientes mejoras hacen más sencillo y seguro utilizar los tres modos de transporte. Se debe continuar con más mejoras a estos modos, de acuerdo con las prioridades de proyectos de este plan. Se deben introducir servicios para compartir autos, como Zipcar o una versión local, para permitir a las familias un acceso ocasional a automóviles cuando sea necesario, sin el costo o los desafíos constantes de estacionamiento que vienen con la propiedad de un auto. La presencia de vehículos autónomos también podría reducir la demanda de estacionamiento al hacer un uso más eficiente de los vehículos y el estacionamiento.
- Gran parte de la capacidad de estacionamiento de propiedad privada existente a lo largo de los corredores está dedicada a negocios, instituciones u otros usos de suelo únicos. Cuando estos negocios e instituciones no están activos, muchos de los espacios no se utilizan, incluso aunque hay una alta demanda de estacionamiento para otros usos de suelo en el área. Compartir este estacionamiento entre múltiples usos que tienen picos de demandas diferentes sería un mejor uso de la capacidad existente y proporcionaría oportunidades de ganancia adicionales para los dueños de los estacionamientos. Este enfoque se puede implementar en dos escalas:
  - Los individuos dueños de propiedades residenciales pueden hacer un contrato con los propietarios de estacionamientos comerciales para dar acceso a cierto número de espacios cuando estén disponibles, particularmente para los horarios pico de demanda durante la noche y los fines de semana. Los propietarios que introducen viviendas sobre el espacio comercial ya están haciendo un uso doble de sus propios espacios de estacionamiento de esta forma.
  - Los estacionamientos privados podrían hacerse disponibles para un uso público más general, por parte de los clientes de ventas u otras áreas de destino, a través de acciones de asociaciones comerciales o de la ciudad. Las asociaciones comerciales o la ciudad pueden hacer contratos o comprar el estacionamiento y proporcionar señales que dejen claro cuándo está disponible para el uso público.

**ESTACIONAMIENTO EXISTENTE**



**Las áreas aproximadas del estacionamiento existente en el área de estudio se muestran con líneas rojas (sobre la calle) y en azul (lotes privados). Estos estacionamientos regularmente sirven a un solo uso, como restaurantes o tiendas. El estacionamiento compartido, cubriendo una mezcla de estacionamiento comercial (principalmente durante el día) y residencial (principalmente durante las noches y los fines de semana), haría un uso más eficiente de los espacios existentes y haría más extensa la oportunidad de vivienda a lo largo de los corredores principales.**

Segundo, el nuevo estacionamiento también se debe limitar en cantidad a través de los medios descritos arriba, según el grado en que haya una fuerte demanda de estacionamiento adicional más allá de la capacidad del estacionamiento existente usado eficientemente.

Los ejemplos de oportunidades para beneficiarse del estacionamiento eficiente incluyen:

- El redesarrollo de los lotes baldíos a lo largo de la calle West Vernor entre la avenida Scotten y la estación central de Michigan. Si las viviendas son un componente importante de este desarrollo, se puede proporcionar una cantidad modesta de nuevo estacionamiento para servir a los nuevos residentes y expandir la capacidad de estacionamiento para los negocios nuevos y establecidos, como los que se encuentran en los bloques continuos de la avenida Bagley en Mexicantown.
- Un redesarrollo propuesto del sitio propiedad de la ciudad en la avenida Bagley y la calle 16. El escenario del desarrollo recomendado para este sitio podría proporcionar aproximadamente 10 de los muchos espacios de estacionamiento para uso residencial, para complementar los aproximadamente 24 espacios adicionales en el lugar.
- La rehabilitación de los grupos de edificios de apartamentos multifamiliares vacíos en o cerca de la calle West Vernor, al oeste de la calle Springwells. Al no tener espacio para estacionamiento en el área, estas propiedades se beneficiarían mucho de los arreglos para rentar estacionamiento en uno o más de los lotes comerciales cercanos para su uso por la noche y fines de semana. La inclusión de servicios para compartir auto mejoraría aún más la conveniencia de transporte para los residentes, disminuyendo al mismo tiempo las necesidades de estacionamiento.

Es importante hacer un uso más intenso del estacionamiento disponible y estimular las opciones de transporte diferentes al automóvil para mantener un acceso conveniente a través de los corredores y disminuir la percepción de los propietarios de que necesitan su propio estacionamiento dedicado. Al hacer disponibles una variedad

de opciones de transporte seguras, convenientes y asequibles en una base continua se hará el máximo para mejorar las oportunidades para los residentes, negocios e instituciones existentes y se impulsará la llegada de otros nuevos.

## Desarrollo multifamiliar y de uso mixto/ desarrollo de tiendas y microempresas

### Descripción general

Al proceder y completarse se harán posibles nuevas y mayores oportunidades de desarrollo. En áreas en donde resurge el interés por el mercado residencial como en el área de estudio West Vernor, un desarrollo de viviendas nuevo, de hecho, expande todavía más el potencial de mercado, en lugar de consumirlo, ya que hace que un número significativamente mayor de hogares estén conscientes de su presencia como una oportunidad de vida atractiva. Dos de los sitios del desarrollo resaltados en este capítulo (Toledo y Grand y el sitio del DPW) se encuentran entre los más grandes del área de estudio, con capacidad para acomodar al menos el doble del potencial actual para

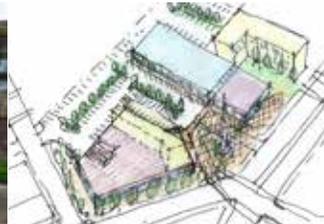
apartamentos multifamiliares en renta. Por lo tanto, requieren una posición de mercado más fuerte para justificar el desarrollo a gran escala y cumplir por completo con su oportunidad de desarrollo. Estos sitios también pueden requerir tiempo para confirmar los fondos y el procedimiento para la limpieza de la contaminación posible por la actividad industrial previa. Vea el mapa en la página 49 para la ubicación del proyecto de Toledo y Grand.

### A PLAZO MÁS LARGO

15 Nueva construcción  
Toledo y Grand



Nueva construcción  
sitio del DPW



UNIDADES DE VIVIENDA	<b>126</b>	<b>81</b> (al menos 200 más posibles en fases posteriores)
PIES CUADRADOS DE VENTAS	<b>1K</b>	<b>50K-55K</b>
UNIDADES ASEQUIBLES	<b>20 %</b>	<b>20 %</b>

## Desarrollo multifamiliar y de uso mixto/ desarrollo de tiendas y microempresas

### Toledo y Grand

#### Qué puede hacer este sitio por el área de enfoque Mexicantown:

- Aprovechar el bulevar West Grand como una dirección residencial atractiva. Aprovechar el acceso a las opciones de ventas/comida y al parque Clark dentro de una distancia razonable caminando, en bicicleta o en autobús.
- Reforzar la posición de mercado de los apartamentos Grand Lofts cercanos, estableciendo un distrito más grande de opciones de apartamentos contemporáneos. Esto podría estimular una reutilización adaptada de los edificios industriales a través del bulevar West Grand para vivienda u otros usos.
- Demostrar una reinversión atractiva en la entrada del área de estudios desde el norte.
- Crear un mini nódulo central vecinal en Toledo y Grand, añadiendo ventas o servicios comunitarios locales en pequeña escala a la iglesia establecida a través del bulevar West Grand,

beneficiando a los corredores del bulevar West Grand y la calle Toledo como lugares atractivos para vivir.

- Ser un modelo para el desarrollo de otros sitios industriales en el área de estudio. Con patrones de desarrollo vecinales tradicionales de un solo lado, el sitio permite mayor libertad para crear tipos de unidades y estilos arquitectónicos menos tradicionales.

**Sitio y contexto.** Este sitio propiedad de la ciudad en la esquina noreste del bulevar West Grand y la calle Toledo es altamente visible como entrada al vecindario que conecta con los bloques residenciales establecidos adicionales al norte a través de un viaducto con un arco de piedra distintivo. El bulevar West Grand proporciona un impresionante ambiente ecológico, con árboles muy amplios a lo largo del sitio, árboles maduros y la oportunidad de ser una conexión recreativa más fuerte desde y hacia el parque Riverside. El sitio de 3.2 acres es relativamente grande y flexible en su diseño. En su cara oeste está de frente



CONCEPTO:  
TOLEDO Y GRAND

Nuevos apartamentos tipo loft de ingreso mixto

Calle Toledo

Camino recreativo multiusos propuesto a lo largo del bulevar Grand

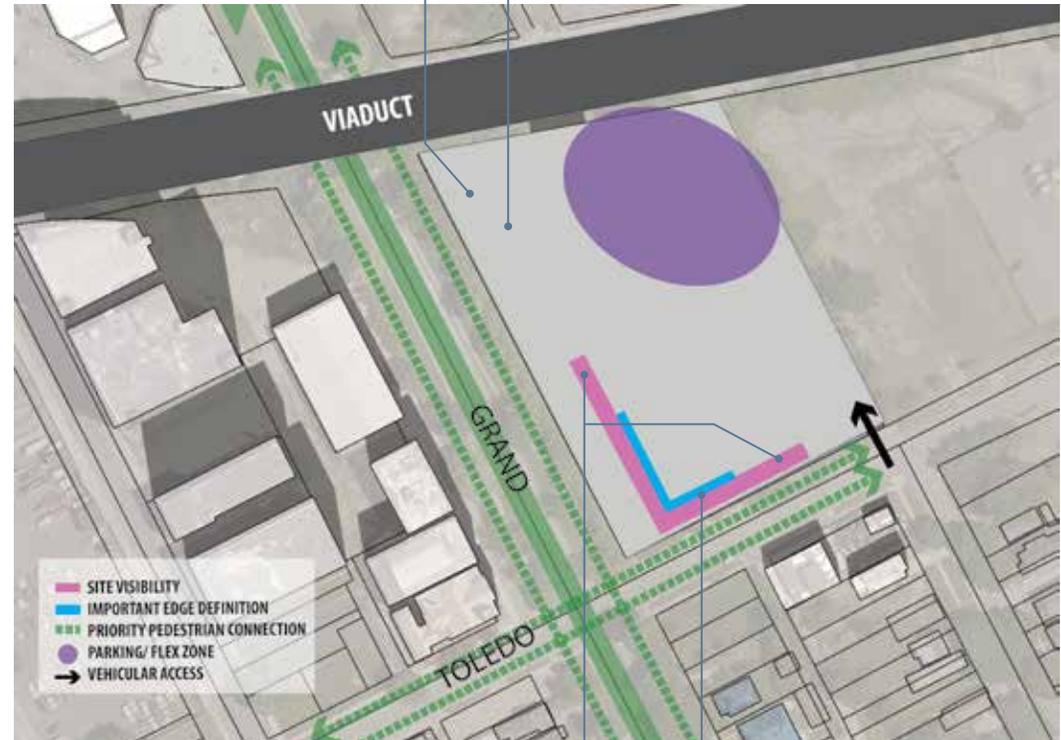


a West Grand, del lado sur está de frente a un patrón tradicional de casas unifamiliares a lo largo de la calle Toledo, del lado norte está de frente a vías del tren activas y del lado este se encuentra frente a otra propiedad anteriormente industrial ahora vacía. Tanto el bulevar West Grand como la calle Toledo mantienen un carácter residencial con altos niveles de ocupación de propiedades y sirven como puntos residenciales importantes en el área de estudio.

### CONSIDERACIONES DE DISEÑO URBANO

Oportunidad de expandir el camino verde del bulevar West Grand dentro del sitio con espacio del parque público

El estilo arquitectónico podría ser contemporáneo, especialmente hacia el extremo norte del sitio, lejos de la calle Toledo

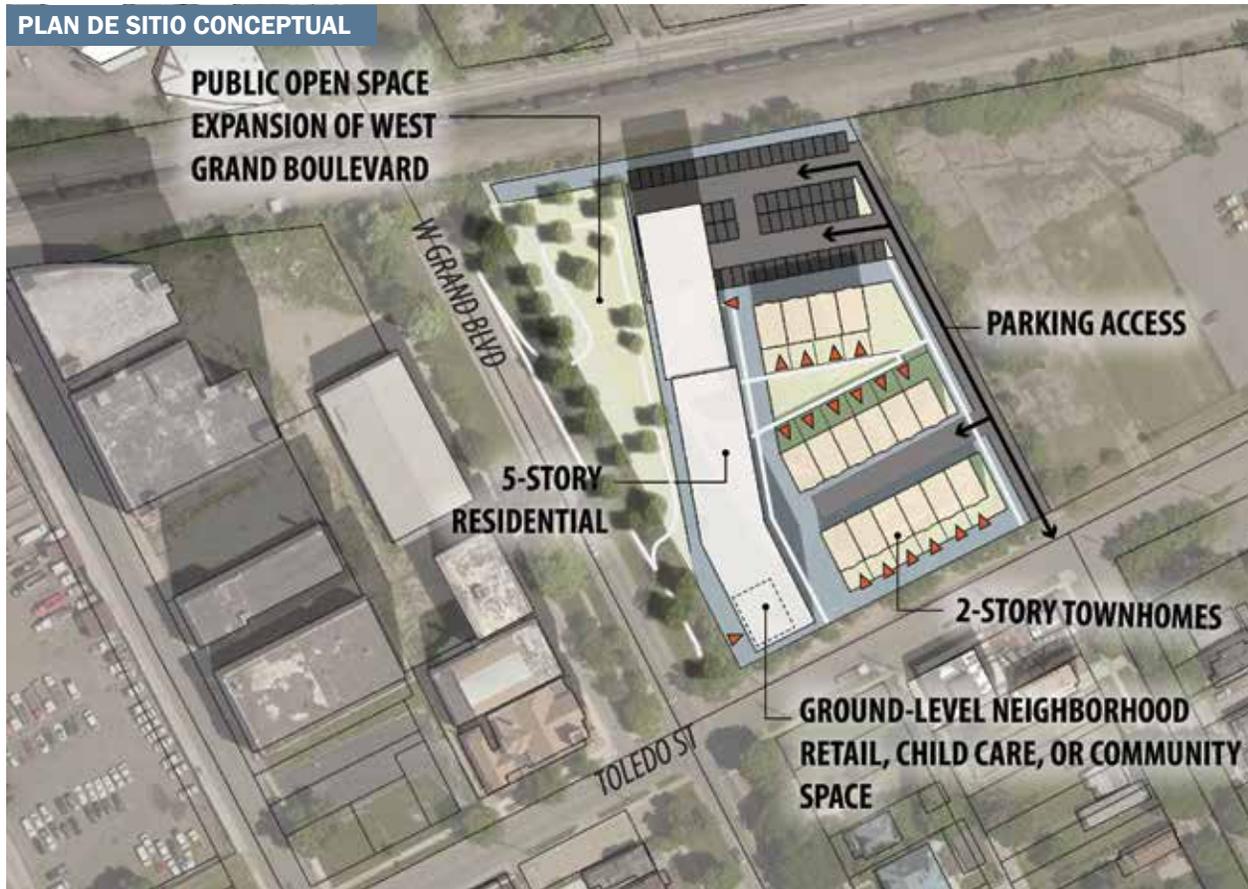


#### Disposición del sitio y consideraciones de diseño

Diferentes escalas en diferentes frentes: de cuatro a cinco pisos a lo largo del bulevar West Grand y de dos a tres pisos a lo largo de la calle Toledo.

Planta baja con estilo de aparador en la esquina de West Grand/ Toledo, con un programa activo y público, como cafeterías o guarderías.

**PLAN DE SITIO CONCEPTUAL**



**CONCENTRACIÓN DE EDIFICIOS CONCEPTUAL**



**Pasos de acción recomendados**

La ciudad emite RFP para el desarrollo del sitio después de que los proyectos de desarrollo residencial a corto plazo están avanzados y demuestran un interés continuo en el desarrollo residencial por parte de los desarrolladores y el mercado de viviendas. Coordinar el diseño y el desarrollo de un parque público en este sitio junto con el Departamento de Servicios Generales y el equipo de desarrollo seleccionado. Coordinar la remediación de los sitios industriales abandonados como parte de la venta del sitio. Hacer la construcción en fases para cumplir con una absorción gradual. Coordinar las mejoras planeadas en el bulevar, incluyendo las mejoras a corto plazo a la ciclovías, las mejoras a mediano plazo en la iluminación de los viaductos y la programación del bulevar para un uso público mayor a largo plazo.

## Sitio del DPW (cruce Vernor)

**Qué puede hacer este sitio por el área de estudio.** Siendo uno de los sitios más grandes y prominentes en el área de estudio y estando bajo control de la ciudad, las anteriores instalaciones del Departamento de Obras Públicas pueden ofrecer una de las oportunidades de desarrollo de mayor transformación en el área de estudio. Sus 6.7 acres ofrecen una capacidad sustancial para una mezcla de usos residenciales y de servicio a la comunidad que pueden complementar las áreas de comercio y residenciales establecidas que están cerca, pero a través de calles ocupadas. Por estas razones, el sitio ha estado sujeto a muchos estudios detallados, incluyendo un análisis de mercado de bienes raíces y conceptos de desarrollo/diseño urbano, durante los pasados cinco años, por parte del Instituto de Terreno Urbano, el Congreso para el Nuevo Urbanismo y la Liga Municipal de Michigan, con participación de socios locales. Aunque el sitio tiene un potencial atractivo, la incapacidad de los niveles de demanda del mercado de bienes raíces actuales de soportar el desarrollo a gran escala posible aquí y las primas de tiempo y costo de la contaminación potencial de los terrenos industriales abandonados, hacen que sea poco práctico tener iniciativas importantes a corto plazo. El desarrollo de bienes raíces a corto plazo en diferentes áreas objetivo en el oeste y el este ayudarán a expandir el potencial de mercado y la factibilidad económica sobre el sitio del DPW, para que se aproveche completamente la oportunidad en varios años. La ciudad de Detroit debe continuar trabajando con los líderes de la comunidad para desarrollar un concepto comunitario para este sitio que cumpla con el siguiente criterio del diseño general.

**Sitio y contexto.** Este sitio propiedad de la ciudad es altamente visible y accesible en los cruces de caminos centrales en el área de estudio: la esquina noroeste de la calle Vernor y la avenida Livernois. Contiene una cochera de equipo en desuso y un edificio de oficinas, que podrían ofrecer algún uso potencial, al igual que una torre de antena en medio de lotes pavimentados a cada lado. Tiene un mercado de pulgas en el oeste y un terraplén que transporta tráfico ferroviario pesado al noroeste, con el DIFT al fondo. Aunque el acceso vehicular y la visibilidad son buenos, los accesos para bicicletas y a pie son malos, debido al tránsito de vehículos pesados y las limitadas instalaciones

### PROGRAMA DE DESARROLLO

Los cálculos son aproximados, basados en un escenario recomendado optimizado para la factibilidad económica y el beneficio del diseño urbano

<b>Tiendas</b>	De 65,000 a 75,000 p2 en bruto de destino para compras
<b>Uso comunitario</b>	Negocios de reunión o pequeños sin fines de lucro: 10,000 p2 en bruto. Espacio de parque o plaza en el exterior. Campos o instalaciones deportivos también posibles
<b>Viviendas</b>	De 200 a 300 unidades, 200,000 a 300,000 p2 en bruto en general.
<b>Tipos de construcción</b>	Uso para tiendas y comunitario en los edificios de uso mixto o dedicado, incluyendo posiblemente una porción renovada del edificio existente.  Viviendas en edificios de tres a cinco pisos.
<b>Presunciones de estacionamiento</b>	Un espacio de estacionamiento por unidad, un espacio por cada 1,000 p2 de espacio comercial. Estacionamiento sobre la calle disponible para las tiendas y uso residencial complementario.
<b>Área de jardines</b>	El espacio público es una prioridad, ubicado para tener conexiones sencillas con los bloques residenciales cercanos. Variedad de posibilidades de diseño de espacios públicos y semiprivados.

peatonales en las calles contiguas, al igual que para los destinos peatonales cercanos hacia el oeste y el norte. El camino verde Inner Circle/Iron Belle está planeado para pasar por el sitio a lo largo de la avenida Livernois.

**Consideraciones de diseño urbano:**

- Es posible una amplia variedad de configuraciones de uso de suelo y tipos de construcción. El programa y la planificación finales dependerán mucho del perfil y la extensión del potencial de mercado de bienes raíces.
- Planta baja con estilo de aparador con un programa activo y público hacia la esquina de la autopista Vernor y la avenida Livernois, para reforzar ambos como corredores comerciales locales establecidos.
- Crear un ambiente residencial cómodo y rentable puede ser un desafío dada la separación del sitio de otros desarrollos residenciales y el camino y las vías contiguos. Una gran masa crítica de viviendas, cuidadosamente diseñada para excluir las vistas problemáticas y el ruido sería necesaria.

- La esquina debe presentar una apariencia distintiva para la llegada a la avenida Bagley desde el este.
- Mejorar las banquetas y cruces peatonales contiguos.

**EXISTENTE**
**CONCEPTO:  
MEJORAS AL  
BORDE LA AVENIDA  
LIVERNOIS**

**Hacer que el sitio sea más atractivo para los peatones con plantas y distancia que separa las personas del tránsito, cerca de calidad, arte público y árboles, al igual que plantas más pequeñas.**

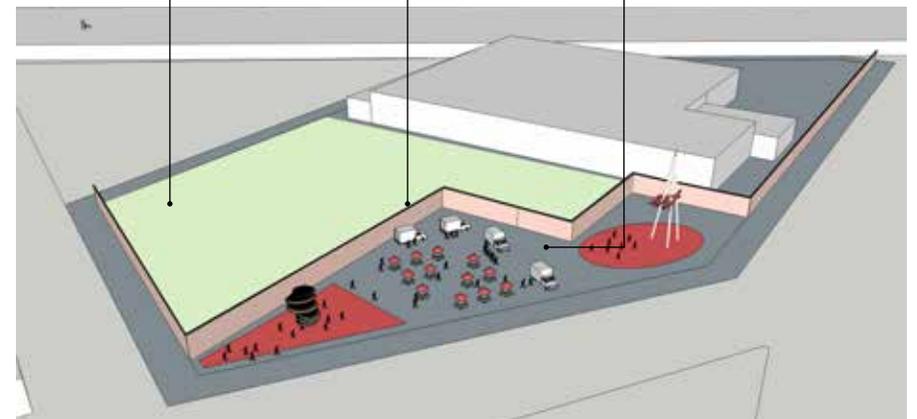
CONSIDERACIONES DE DISEÑO URBANO

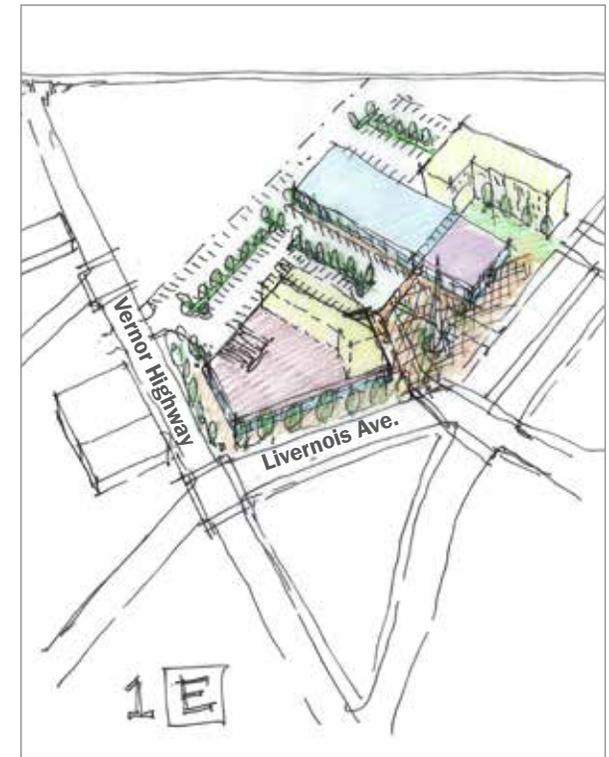
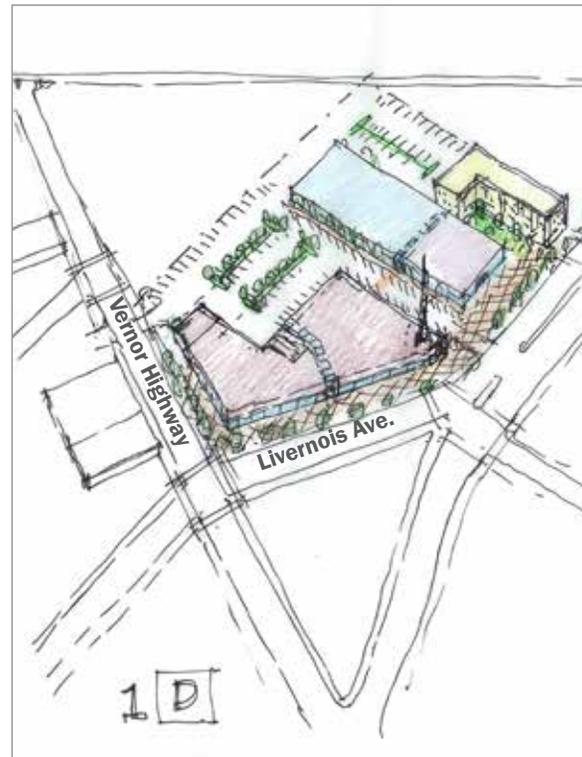
Considerar una reutilización adaptada potencial de al menos una parte del edificio existente.



Priorizar las mejoras a la apariencia y la capacidad para caminar en esta esquina prominente.

ETAPA DE DESARROLLO PROVISIONAL POTENCIAL





**Alternativas conceptuales para un desarrollo a mayor escala y plazo más largo con un uso comercial y posiblemente residencial.**

### Pasos de acción recomendados

La ciudad explora fuentes de financiamiento y sociedades con desarrolladores que pudieran ayudar a avanzar en la remediación de sitios industriales abandonados. Una vez que se haya confirmado la oportunidad del mercado de bienes raíces y revisado la factibilidad económica, entonces se identificará un enfoque de asociación con un desarrollador apropiado. A corto plazo, se continuará trabajando con los líderes de la comunidad en el diseño y el uso de este sitio.

## Paisajes urbanos y movilidad

### Entradas West Vernor-Springwells

Dos estructuras se encuentran en la calle Vernor, a lo largo de varias calles al este y al oeste de la calle Springwells. Estas estructuras ayudan a proporcionar definición al distrito de aparadores de tiendas y son una entrada importante para los conductores que llegan al área desde el oeste. Como son muy prominentes, ofrecen la oportunidad de una presencia mucho más audaz, a través de la instalación de luces u otros elementos artísticos distintivos. Los miembros de la comunidad respondieron de manera positiva al concepto ilustrado que se encuentra en la página de enfrente. Un proceso orientado a la comunidad para definir metas para la expresión y seleccionar a los artistas podría ayudar a asegurar los fondos y la instalación de estas mejoras en las entradas. El suministro eléctrico ya está presente en la base de cada estructura, limitando el costo adicional de añadir iluminación.



**CONCEPTO:  
ENTRADA A WEST VERNOR-SPRINGWELLS**



## Bulevar West Grand

Imagine el bulevar como una hermosa calle con cruces peatonales seguros al este y al oeste. Las áreas del bulevar son extendidas para permitir banquetas y será mejorado con jardines. Las ciclovías protegidas contra el estacionamiento y los cruces mejorados a cada lado de la calle ahora llevan a los habitantes de Detroit por todo el bulevar hasta el parque Riverside y sus mejoras planeadas. A lo largo del camino, las amenidades planeadas como áreas de juegos, jardines,

plazas, arte e infraestructura ecológica crean espacios y lugares de descanso y actividad a lo largo del camino. Para facilitar el movimiento no motorizado cómodo y seguro a lo largo de todo el camino por enfrente del río, también se reconstruye el cruce de las vías del tren en Jefferson.

### CONCEPTO: BULEVAR WEST GRAND EN LA AVENIDA BAGLEY



Instalaciones para bicicletas protegidas

Cruces peatonales más seguros

Espacio comunitario

Nuevos caminos y autopistas con áreas verdes

Manejo del agua de lluvias/riego

**Vea una foto de las condiciones actuales en la página 68.**

PARQUE EN LÍNEA A LARGO PLAZO

Autopista con área verde



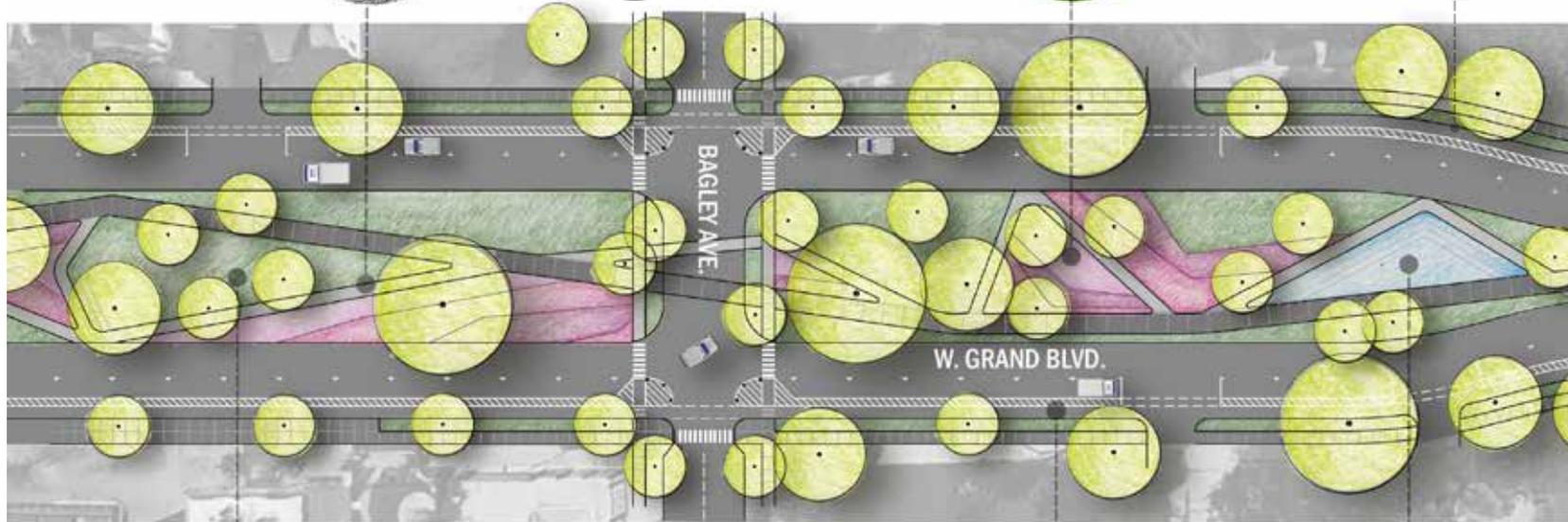
Cruces peatonales seguros



Creación de hábitat



Ciclovía protegida



Usos comunitarios



Instalaciones protegidas



Manejo de agua de lluvia

Vernor



Parque Riverside

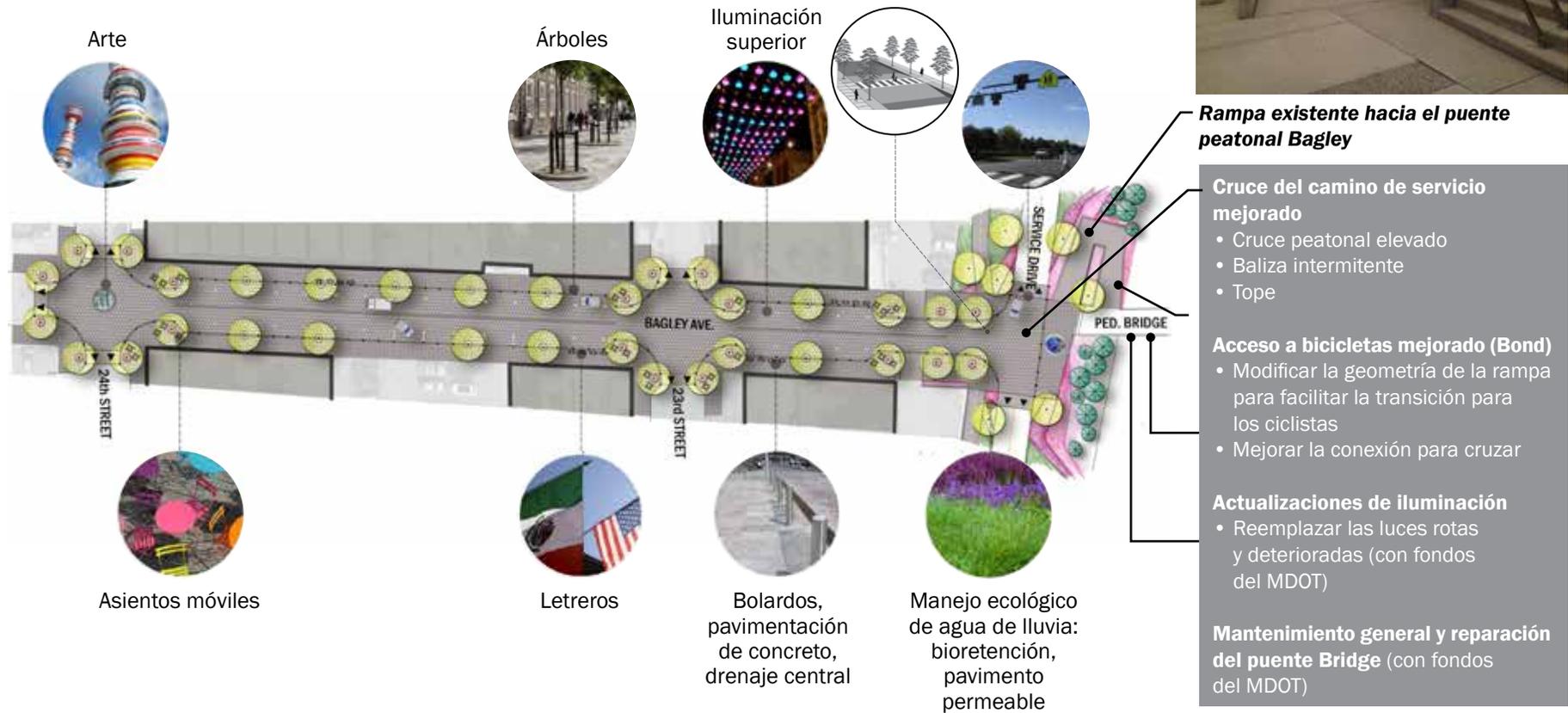
Aproximadamente 4,400 pies

## Puente peatonal Bagley

El puente peatonal Bagley y el camino de servicio occidental estarían conectados con la calle compartida a través de la instalación de una intersección elevada, creando una superficie visual continua entre la calle compartida y el puente peatonal. En el diseño, los peatones y ciclistas pueden cruzar el camino de servicio en una condición al ras por medio de una señal HAWK. Los bolardos removibles permiten que el camino de servicio se cierre durante los eventos para conectar a los vecindarios en ambos lados de la I-75 de manera segura. La rampa de acceso al puente existente, que está demasiado confinada para cubrir un tránsito significativo de peatones y bicicletas, se expandiría para permitir un movimiento seguro, accesible y cómodo hacia y desde el puente para los ciclistas y peatones. Esto apoya la designación planificada de muchas rutas de veredas comunitarias a través del puente. El mantenimiento y reemplazo de las lámparas y las plantas en el camino del servicio crean una entrada hacia para los visitantes y un espacio acogedor para todos.



**INICIATIVA DE CALLE COMPARTIDA BAGLEY | VER PÁGINA 58**



## Mejoras al paisaje urbano peatonal estándar de la avenida Bagley

Hacia el este y el oeste de la calle compartida y el puente peatonal, Bagley será mejorada a través de mejoras capitales básicas, proporcionando beneficios a la seguridad, a la calidad ambiental, a la colectividad comunitaria y a la apariencia. Se instalarán soluciones ecológicas prácticas, ya sea en los topes del cruce peatonal como bioretención o a través del uso de jardines de lluvia a un lado de la calle. Los cruces peatonales serán mejorados con topes y marcas de alta visibilidad. Se colocarán marcas para seguridad de los ciclistas y señalamiento del camino. Se colocarán árboles y plantas nuevas en las intersecciones mejoradas, lo que proporcionará una sensación de encierro y ayudará a tranquilizar el tránsito. Se instalará una intersección elevada en donde terminan Bagley a la altura del parque Clark para calmar el tránsito en la avenida Scotten y crear una entrada sencilla para el ciclismo y los peatones hacia el parque. En donde Bagley cruza con el bulevar West Grand, además de los topes, se añadirán cruces peatonales de alta visibilidad.



BAGLEY AVENUE		
	→	←
<b>EXTENSIÓN</b>	Calle 16 a calle 21	Calle 24 a Scotten
<b>TIPO</b>	Mejoras al cruce peatonal	Mejoras al paisaje urbano
<b>LONGITUD</b>	0.33 millas	0.77 millas
<b>FECHA DE INICIO</b>	2018	2019

### BAGLEY—ESTE DEL PUENTE PEATONAL DE LA I-75

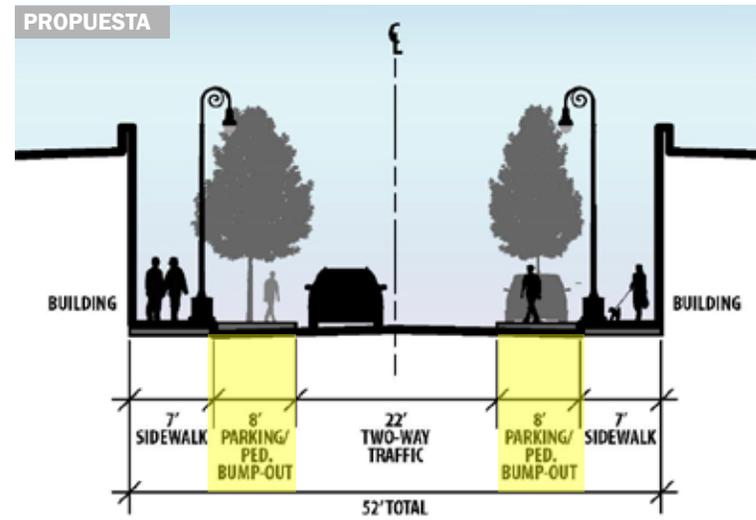
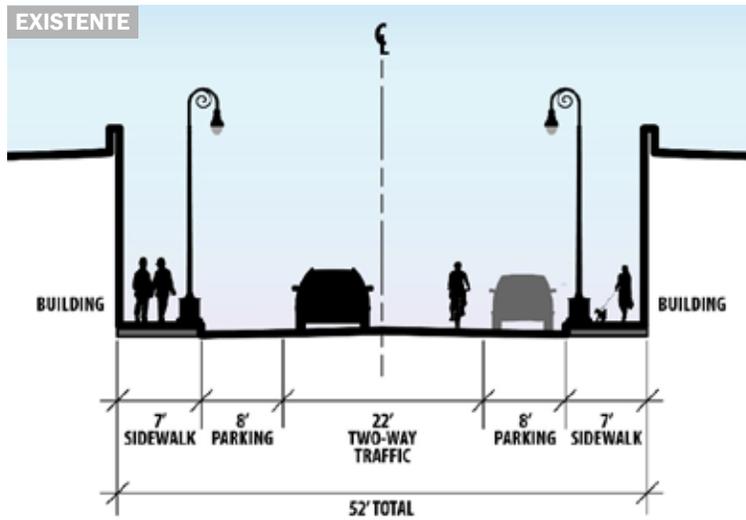


*Al este del puente peatonal de la I-75, la avenida Bagley ha sido mejorada con luces tradicionales. La calle Bagley desde Scotten hasta la 24 será mejorada con iluminación adicional y marcas de cruce de peatones mejoradas. La calle Bagley desde el puente peatonal de la calle Bagley hasta la calle 16 será reencarpetao, proporcionando así un cruce peatonal fresco y vivo al final de la calle y en las intersecciones.*

### BAGLEY—ENTRE LA CALLE 24 Y EL PARQUE CLARK



*Entre el parque Clark y la calle 24, la avenida Bagley no tiene luces tradicionales ni cruces peatonales de alta visibilidad. Estos elementos faltantes se deben añadir a los bloques residenciales para mejorar las conexiones vecinales a pie con el parque Clark, los comercios y otros destinos.*



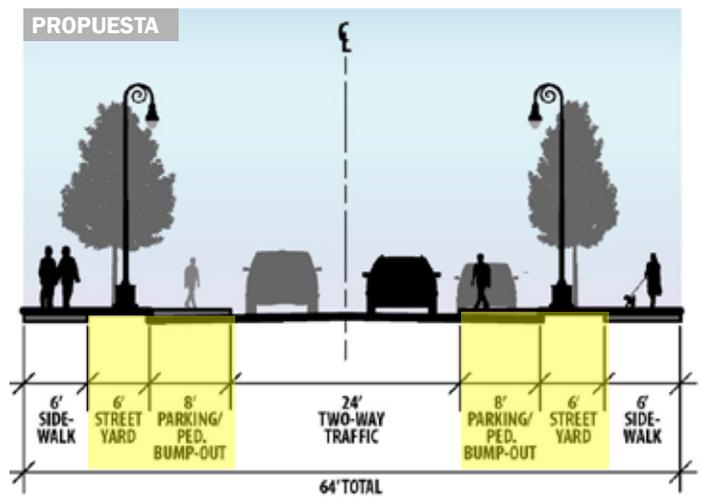
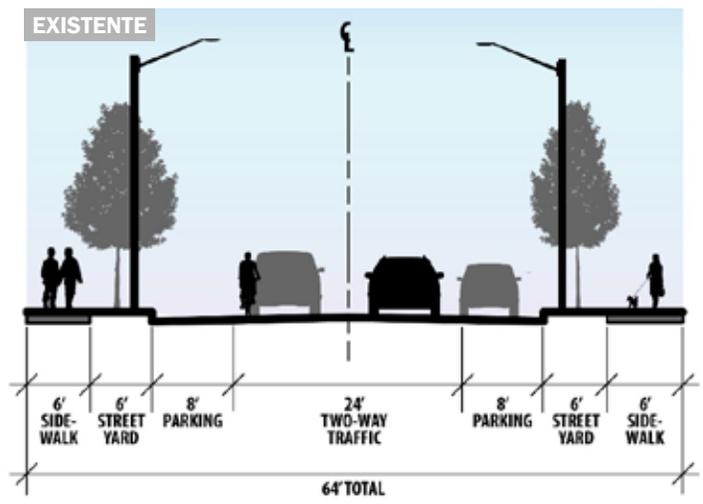
Cruces peatonales seguros



Árboles



Lámparas



## Residential Infill Development

Según se completan y ocupen los proyectos de desarrollo a corto plazo altamente visibles, el interés del mercado y la factibilidad económica de desarrollar nuevas casas unifamiliares hasta desarrollos con pisos para seis familias incrementará. Los lotes vacíos en el inventario de la DLBA proporcionan buenas oportunidades para tal desarrollo. Otros lotes privados también pueden atraer el interés. Para que este tipo de desarrollo residencial a pequeña escala sea factible económicamente y entregue los beneficios más fuertes y perdurables a los vecindarios, se deben seguir estas directrices:

- Priorizar el desarrollo localizado dentro o cerca de las áreas de enfoque Vernor-Springwells o Mexicantown-Hubbard. Esto aprovechará mejor el beneficio de la inversión a corto plazo en estas áreas. Según estas áreas de enfoque se hagan más fuertes, se puede localizar el desarrollo en anillos que se expanden a su alrededor.
- Priorizar el desarrollo en donde dos o más lotes vacíos se puedan juntar. Es incrementar la flexibilidad del tipo de edificio y el impacto del proyecto. Muchos lotes residenciales existentes son demasiado estrechos, para cubrir las amenidades deseables como jardines y caminos de entrada.
- Priorizar el desarrollo en donde múltiples lotes vacíos dentro de una o más calles se puedan desarrollar como un solo proyecto coordinado. Este enfoque no sólo puede mejorar la factibilidad de desarrollo al proporcionar economías de escala al desarrollador, sino que también tendrá un mayor impacto positivo en el vecindario al transformar de manera más integral los lotes baldíos en casas ocupadas.
- Se debe poder acceder al estacionamiento desde callejones, en donde esté disponible. En otros casos, ubicar el estacionamiento sobre la calle o a un lado del edificio, nunca entre la línea de fachadas y la calle, para disminuir su presencia a lo largo de la calle.



**Condiciones típicas existentes – lotes vacíos entre casas ocupadas**

- Considerar casas duplex o pisos de apartamentos apilados para ayudar a cubrir una demanda no cumplida de unidades de apartamentos multifamiliares
- Utilizar técnicas de manejo de agua de lluvia de bajo impacto en el diseño del sitio.
- Considerar un diseño de construcción que introduzca nuevas opciones de estilo arquitectónico, utilizando al mismo tiempo escala, materiales u otros elementos que se adecuen al contexto residencial unifamiliar tradicional.
- Nuevos edificios compuestos con una bahía y dimensiones de altura en escala con casas tradicionales contiguas

**CONCEPTO:  
DESARROLLO RESIDENCIAL TÍPICO**

Nuevos edificios compuestos con una bahía y dimensiones de altura en escala con casas tradicionales contiguas



# 8

# CONCLUSIÓN



# Conclusión

Las estrategias y proyectos detallados en este plan describen el siguiente capítulo en una tradición bien establecida de planificación y acción comunitarias en los vecindarios del corredor de West Vernor. Las metas del proyecto surgen del duro trabajo de miles de residentes, comerciantes y otros accionistas, reunidos a través de numerosos esfuerzos de planificación conducidos por organizaciones comunitarias y sus socios. Estas estrategias y proyectos construidos sobre esta base fuerte y esencial, añade nuevos elementos que prometen resultados mayores y más rápidos:

- El compromiso renovado de la ciudad de Detroit con la planificación y la inversión en los vecindarios
- Atracción creciente de residentes y negocios al área de estudio, evidente a través de niveles de ocupación e inversión incrementados
- Priorización de las iniciativas del proyecto, con un enfoque consciente de las inversiones en grupos para producir centros de fortaleza comunitaria cada vez mayores y autos sustentables.

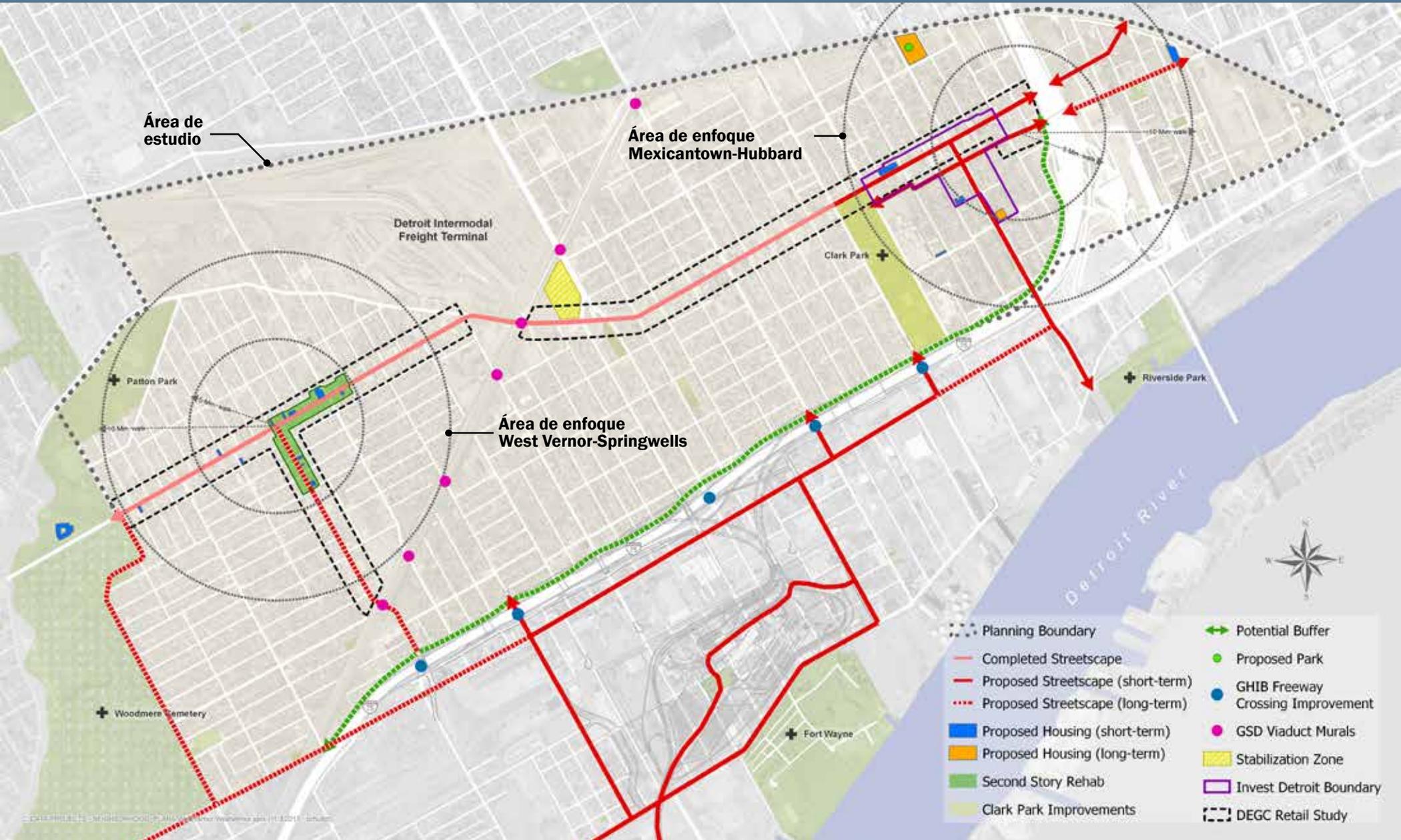
El diagrama en la página opuesta indica las ubicaciones de las iniciativas principales. Muchas están intencionalmente agrupadas en el área de Springwells-Vernor al oeste y en el área de Mexicantown-Hubbard al este, para lograr sinergias que multipliquen los beneficios de las iniciativas individuales. Vea la tabla que comienza en la página 114 para un resumen de las iniciativas de proyecto a corto plazo que indican los pasos iniciales, los resultados y las partes responsables de cada una.

Además de los proyectos a corto y largo plazo detallados aquí, este plan tiene como objetivo ayudar a establecer una nueva cultura de sociedad ciudad-comunidad que mejore la calidad de vida y la oportunidad económica diariamente y establece el escenario para oportunidades más grandes de desarrollo comunitario. El alcance comunitario llevado a cabo como parte de este proceso de planificación, y que continuará durante la implementación del proyecto, es vital para crear confianza, comprensión y responsabilidad entre los miembros de la comunidad

y los miembros del gobierno de la ciudad. Estas conexiones entre las personas lograran lo máximo para desbloquear nuevas posibilidades que vayan más allá de la extensión de este plan. Se le preguntó a un participante en una reunión de comunidad qué es lo que más le gusta del área de estudio y resaltó: “¡Tantas organizaciones haciendo GRANDES cosas!”. Este plan debe ayudar a dichas organizaciones, agencias de la ciudad e individuos a canalizar sus esfuerzos y recursos de formas que produzcan mejores resultados que los que cualquier entidad podría lograr por sí sola.

Aunque este plan es principalmente para las personas de los vecindarios del corredor West Vernor, también dará beneficios tangibles a las personas de todo Detroit. Las mejoras a las veredas y los parques en el área de estudio conectarán a otros vecindarios para nuevas oportunidades de recreación. Las opciones de viviendas nuevas y diversas, la actividad comercial expandida y escuelas más accesibles incrementarán las opciones para vivir, trabajar y aprender de los residentes de todos el lugar. La reinversión en los comercios y bienes raíces y las sociedades laborales fuertes entre organizaciones del vecindario y agencias de la ciudad proporcionarán precedentes que pueden ayudar a otros vecindarios de Detroit a salir adelante. Una vida cultural más intensa demostrará el poder que tienen las personas de crear comunidades vivas y comprensivas a su alrededor. Aunque estos resultados atraerán más personas al corredor West Vernor, también atraerán gente a otros vecindarios de Detroit que estén prosperando, dando espacio a que las personas y cualidades únicas de West Vernor perduren.

DIAGRAMA DE RESUMEN DE LAS INICIATIVAS PRINCIPALES



INICIATIVA	ACCIÓN INICIAL	OBJETIVO FINAL	BSEED	CPC	DDOT	DEGC	DLBA	DON	DPRD	DPW	DWSD	GSD	HRD	Invest Detroit	PHD	PDD	PLA
<b>Iniciativas de política en todo el vecindario</b>																	
<b>Estrategias generales</b>																	
Actualización de zonificación de uso mixto	Comenzar el proceso para rezonificación	Paquete de rezonificación aprobado														✓	
Política de ruta de camiones	Emitir RFP para investigar y desarrollar disposiciones recomendadas	Disposición de rutas de camiones redactado y adoptado								✓							
Alcance de accionistas en progreso	Hacer público el plan de marco de trabajo y sus iniciativas	Monitorear y responder a las prioridades de la comunidad														✓	
<b>Desarrollo multifamiliar y de uso mixto</b>																	
<b>Estrategia general</b>																	
Bagley y calle 16	Emitir RFP para desarrollo	Construir y rentar											✓				
The Murray	Confirmar el financiamiento y el acuerdo de sociedad de desarrolladores; comenzar las renovaciones	Renovar y volver a rentar											✓				
Hubbard Vernor	Adquirir propiedades; desarrollador principal elegido y sociedad formada; comenzar construcción	Desarrollador seleccionado para construir y rentar											✓	✓			
<b>Estabilización residencial unifamiliar</b>																	
<b>Estrategia general</b>																	
Rehabilitación de casas vacías y reubicación de familias de parte del programa Bridging Neighborhoods	Identificar cinco casas modelo en West Vernor para rehabilitación inmediata	Mudar a las familias a cada casa					✓						✓				
Administración de lotes vacíos	Vender lotes a través del programa de lotes contiguos; comprometer a las organizaciones de la comunidad para la administración del espacio abierto	Lograr un uso productivo y un mantenimiento responsable					✓						✓				

INICIATIVA	ACCIÓN INICIAL	OBJETIVO FINAL	BSEED	CPC	DDOT	DEGC	DLBA	DON	DPRD	DPW	DWSD	GSD	HRD	Invest Detroit	PHD	PDD	PLA
<b>Desarrollo de tiendas microempresas</b>																	
<b>Estrategia general</b>						✓											
Programa de venta minorista en el área de Mexicantown	Aplicar la y recursos comerciales; aprovechar el interés de la ciudad en Plaza del Norte	Incrementar la ocupación de comercios y la respuesta a la comunidad/interés del mercado				✓										✓	
Aplicar el programa MCM (múltiples propiedades/comercios)	Asistencia enfocada en los inquilinos y los propietarios	Abrir negocios en espacios mejorados				✓											
Construir y rentar los nuevos espacios comerciales en los sitios de Bagley y la calle 16 y Hubbard-Vernor	Emitir RFP para desarrollo, reclutar inquilinos	Construir y rentar				✓							✓				
<b>Paisajes urbanos y movilidad</b>																	
<b>Estrategia general</b>																✓	
Paisaje urbano W. Vernor	Confirmar el diseño y costo del concepto, conseguir fondos	Iluminación completamente operativa								✓						✓	
Ciclovía protegida en el bulevar W. Grand	Confirmar la opción de proyecto preferida, cronometrar la instalación	Ciclovías protegidas								✓						✓	
Murales en los siete viaductos prioritarios	Seleccionar conceptos artísticos, comenzar la instalación	Instalación de señalizaciones en viaductos prominentes										✓					
Refuerzo del drenaje/polvo fugitivo del viaducto en la autopista Vernor	Coordinar el enfoque con el condado Wayne, el Departamento Legal, MDEQ	Eliminar los problemas significativos de drenaje y calidad del aire								✓						✓	
Mejoras al drenaje, iluminación y apariencia del viaducto	Varía según viaducto; instalar iluminación, estabilizar superficies, retirar desechos, añadir arte, asegurar áreas cerradas, etc.	Lograr condiciones seguras y atractivas para caminar								✓		✓				✓	✓
Instalar refugios en paradas de autobús prioritarias	Confirmar diseños de refugios, ubicaciones	Instalar refugios en las paradas de autobús			✓												

INICIATIVA	ACCIÓN INICIAL	OBJETIVO FINAL	BSEED	CPC	DDOT	DEGC	DLBA	DON	DPRD	DPW	DWSD	GSD	HRD	Invest Detroit	PHD	PDD	PLA
			<b>Parques y espacio abierto</b>														
<b>Estrategias generales</b>																	✓
Calle compartida Bagley	Confirmar diseño y costo del concepto, conseguir fondos	Instalaciones de calle compartida instaladas			✓						✓	✓					✓
Parque acuático del parque Clark, Zócalo	Confirmar diseño y costo del concepto, conseguir fondos	Parque acuático y zócalo instalados							✓	✓		✓					✓
Iluminación del particular	Confirmar hacienda de instalación	Iluminación adicional mejorada							✓	✓		✓		✓		✓	✓
Proyecto de embellecimiento del bulevar West Grand	Confirmar diseño y costo del concepto, conseguir fondos	Instalaciones de parques públicos más utilizables			✓				✓			✓					✓



## Abreviaturas y términos utilizados en este documento

<b>BSEED</b>	Departamento de Construcción, Seguridad, Ingeniería y Medio Ambiente	<b>DWSD</b>	Departamento de Aguas y Drenaje de la ciudad de Detroit
<b>CPC</b>	Comisión de planificación urbana de la ciudad de Detroit	<b>GHB</b>	Puente internacional Gordie Howe planeado para conectar a Detroit con Windsor, Ontario
<b>DBA</b>	Autoridad de Construcción de Detroit	<b>GSD</b>	Departamento de Servicios Generales de la ciudad de Detroit (con responsabilidad de las instalaciones de parques)
<b>DDOT</b>	Departamento de Transporte de la ciudad de Detroit	<b>HRD</b>	Departamento de Vivienda y Revitalización de la ciudad de Detroit
<b>DEGC</b>	Corporación de Crecimiento Económico de Detroit	<b>MCM</b>	Programa Motor City Match de la ciudad de Detroit
<b>DESC</b>	Corporación de Soluciones de Empleo de Detroit	<b>MDOT</b>	Departamento de Transporte de Michigan
<b>DIFT</b>	Terminal Mercantil Intermodal de Detroit	<b>PDD</b>	Departamento de Planificación y Desarrollo de la ciudad de Detroit
<b>DLBA</b>	Autoridad Bancaria del territorio de Detroit	<b>PHD</b>	Oficina de Planificación, Vivienda y Desarrollo del alcalde
<b>DON</b>	Departamento de Vecindarios de la ciudad de Detroit	<b>PLA</b>	Autoridad de Iluminación Pública de Detroit
<b>DPRD</b>	Departamento de Parques y Recreación de la ciudad de Detroit	<b>RFP</b>	Solicitud de propuestas
<b>DPS</b>	Escuelas públicas de Detroit	<b>ROR</b>	Derecho a rechazar
<b>DPW</b>	Departamento de Obras Públicas de la ciudad de Detroit	<b>SDBA</b>	Asociación Comercial del sureste de Detroit (organización comunitaria)
<b>Sitio del DPW</b>	Sitio de las antiguas instalaciones del Departamento de Obras Públicas, propiedad de la ciudad, en la autopista Vernor y la avenida Livernois; también llamado cruce Vernor	<b>UNI</b>	Iniciativas de Vecindario Urbano (organización comunitaria)
		<b>Cruce Vernor</b>	Ver sitio del DPW



Un Detroit saludable  
y hermoso, construido  
sobre un crecimiento inclusivo,  
una oportunidad económica  
y una atmósfera de confianza

**CIUDAD DE DETROIT**  
MAYOR MICHAEL DUGGAN  
**DEPARTAMENTO DE  
PLANIFICACIÓN Y DESARROLLO**  
MAURICE COX, DIRECTOR

