



en español



AGRADECIMIENTOS

El proceso de planificación fue gestionado por un equipo de miembros del personal del Departamento de Planificación, Preservación y Sostenibilidad de la Ciudad de Charleston, apoyado por un equipo de consultores y otros funcionarios de la ciudad, dirigido por la Comisión de Planificación, adoptado por el Alcalde y el Concejo de la Ciudad y hecho posible gracias a los miembros de la comunidad de Charleston.

ALCALDE

John J. Tecklenburg

MIEMBROS DEL CONCEJO DE LA CIUDAD

Ross A. Appel

Karl L. Brady, Jr.

Marie Delcioppo

William Dudley Gregorie

Harry Griffin

Carol Jackson

Robert M. Mitchell

Jason Sakran

Michael S. Seekings

A. Peter Shahid, Jr.

Kevin Shealy

Perry K. Waring

COMISIÓN DE PLANIFICACIÓN

Charles Karesh, *Chair*

Harry Lesesne, *Vice Chair*

Jimmy Bailey

Loquita Bryant-Jenkins

Erika V. Harrison

Donna Jacobs

Angie Johnson

Sunday Lempesis

Chaun Pflug

EQUIPO DEL PLAN DE LA CIUDAD

Robert Summerfield, *Director de Planificación, Conservación y Sostenibilidad*

Mandi Herring, *Gerente de Operaciones, Planificación, Preservación y Sostenibilidad*

Christopher Morgan, *Gerente de Planificación*

Philip Overcash, *Planificador principal*

Chloe Stuber, *Planificador principal*

Jim Hemphill, *Planificador*

Eric Pohlman, *Coordinador del Proyecto West Ashley*

y Jacob Lindsey, *anterior Director de Planificación, Conservación y Sostenibilidad*

El equipo del Plan de la Ciudad también contó con la ayuda del personal de otras divisiones y departamentos, de consultores y de varios aliados de la comunidad.

PLANIFICACIÓN, CONSERVACIÓN Y SOSTENIBILIDAD

División de Servicios Comerciales y de Vecindario

Meg Thompson, *Directora*

Christina Auth

Becca Hopkins

Ruth Jordan

y Su Griffin, anterior Gerente de Servicios al Vecindario

División de Diseño

Morgan Gundlach, *Directora*

y Allen Davis, anterior Director

División de Zonificación

Lee Batchelder, *Director*

Ana Harp

Eric Schultz

Scott Valentine

Preservación y Diseño Urbano

Tory Parish, *Director*

Kim Hlavin

Frankie Pinto

Administración

Shenikqua Simmons

VIVIENDA Y DESARROLLO COMUNITARIO

Geona Shaw Johnson, *Directora*

Matt Ojala

Eddie Bines

Florence Peters

Christopher Jardin

Latoya Bates

y Andrea Jones, anterior Coordinador de Desarrollo Comunitario

DIVISIÓN DE INFORMACIÓN GEOGRÁFICA (GIS, por sus siglas en inglés)

Robert Hauck, *Director*

Brian Pokrant

Sandy Gagne

Casey Conrad

y Emma Paz, anterior Desarrollador de GIS

PARQUES

Jason Kronsberg, *Director*

RECREACIÓN

Laurie Yarbrough, *Directora*

Crystal Reed

OFICINA DE INFORMACIÓN PÚBLICA

Jack O'Toole, *Director*

Cameron Wolfsen

Chloe Field

GESTIÓN DE AGUAS PLUVIALES

Matt Fountain, *Director*

Kinsey Holton

Stephen Julka

TRÁFICO Y TRANSPORTE

Michael Mathis, *Subdirector*

y Keith Benjamin, anterior Director

DIRECTIVOS

Tracy McKee, *Oficial Jefa de Innovación*

Mark Wilbert, *anterior Oficial Jefe de Resiliencia*

Katie McKain, *Directora de Sostenibilidad*

Amber Johnson, *anterior Gerente de Equidad, Inclusión y Conciliación Racial*

OTROS

Marcia Grant, *Secretario del Concejo*

Paul Wieters, *Coordinador de bienestar*

CONSULTORES

ArtPot

Alcance comunitario en español

The Asiko Group, Civic Communications y Community Solutions Consulting, LLC

Alcance comunitario y participación

Cenzontle Language Justice Cooperative y Language Service Solutions, LLC

Interpretación y traducción

Community Data Platforms

Análisis de datos sobre vivienda

Waggoner & Ball, the Water Institute of the Gulf, Robinson Design Engineers y Surculus Design

Análisis de suelos y aguas

Mary Mac Wilson

Diseño web y gráfico

PROGRAMA DE ASISTENCIA COMUNITARIA (CAP, por sus siglas en inglés) DE LA UNIVERSIDAD DE CHARLESTON

Marla Robertson, *Directora de CAP y Coordinadora del programa MPA*

Caitlin Bolger, *Asistente de posgrado de MPA*

Ryan Green, *Asistente de posgrado de MPA*

OTRAS JURISDICCIONES

Gracias al personal de planificación del condado de Charleston, Berkeley, ciudad de James Island y del Concejo de Gobiernos de Berkeley Charleston Dorchester (BCDCOG, por sus siglas en inglés) por su participación y contribuciones a lo largo del proceso de planificación.

ALIADOS COMUNITARIOS

Enorme agradecimiento a las siguientes organizaciones y grupos que ayudaron con la investigación y apoyaron la participación de la comunidad en el plan.

American Institute of Architects (AIA) Charleston, ArtPot, the Asiko Group, Charleston Moves, Center for Heirs Property, Charleston Area Justice Ministry, Charleston Climate Coalition, Charleston Housing Authority, Charleston Redevelopment Corporation (Palmetto Community Land Trust), Charleston Trident Association of Realtors (CTAR), Charleston Metro Chamber of Commerce, Coastal Conservation League, Community Solutions Consulting, Enough Pie, Ferguson Village Neighborhood Association, Greystar, Historic Charleston Foundation, Holy City Treks, Johns Island Task Force, Lowcountry Black Parents Association, Lowcountry Land Trust, Lowcountry Local First, Preservation Society of Charleston, Pink House Neighborhood Resource

Center, Pulte Homes, Wando-Huger Community Development Corporation y otros numerosas asociaciones de vecindarios y grupos comunitarios.

INVESTIGACIÓN COMUNITARIA DE ASENTAMIENTOS

El proyecto de investigación comunitaria de los asentamientos afroestadounidenses fue posible gracias a los aportes, la orientación, el liderazgo y el apoyo de las siguientes personas:

A. Jenkins, Anna Johnson, A. Lawrence, B. Goss Brown, W. Jenkins, Christina Rae Butler, C. Richardson, Diane Hamilton, Dr. Millicent Brown, Donna Jacobs, E. Pinckney, F. Lincoln, H. Maybank, I. Robinson, I. Waring Seabrook, J. Young, J. Bennett, J. Brown, J. Martin Carrington, J. Richardson, Keith Waring, L. Moore, M. King (Brown), Ruth Jordan, Shawn Halifax, V. Dickerson y William Dudley Gregorie

TABLA DE CONTENIDO

ANTECEDENTES

INTRODUCCIÓN 9

PROCESO Y PARTICIPACIÓN 17

ELEMENTOS DEL PLAN

POBLACIÓN 23

RECURSOS NATURALES 37

Recomendaciones para Recursos Naturales 47

RECURSOS CULTURALES 49

Recomendaciones para Recursos Culturales 59

DESARROLLO ECONÓMICO 61

Recomendaciones para Desarrollo Económico 69

TRANSPORTE 71

Recomendaciones para Transporte 85

INSTALACIONES COMUNITARIAS E INVERSIONES PRIORITARIAS 87

Recomendaciones para Instalaciones Comunitarias e Inversiones Prioritarias 101

VIVIENDA 102

Recomendaciones para Vivienda 114

USO DE SUELOS ----- 116

Mapa del Uso Futuro de Suelos de la Península 131

Mapa del Uso Futuro de Suelos de West Ashley (Zona Interior) 132

Mapa del Uso Futuro de Suelos de West Ashley (Zona Exterior) 133

Mapa del Uso Futuro de Suelos de James Island 134

Mapa del Uso Futuro de Suelos de Johns Island 135

Mapa del Uso Futuro de Suelos de la Península Cainhoy (Zona Inferior) 136

Mapa del Uso Futuro de Suelos de la Península Cainhoy (Zona Superior) 137

Recomendaciones para el Uso de Suelos 138

RESILIENCIA Y EQUIDAD 140

Recomendaciones para Resiliencia y Equidad 150

Matriz de Recomendaciones para Resiliencia y Equidad ... 152

GLOSARIO DE TÉRMINOS CLAVE 163

APÉNDICE 175

DATOS COMPLEMENTARIOS

PARTICIPACIÓN EN EL PLAN DE LA CIUDAD

INFORMES DE ANÁLISIS SOBRE EL PLAN DE LA CIUDAD

PROGRAMA DE ASISTENCIA COMUNITARIA (CAP, POR SUS SIGLAS EN INGLÉS)

OTROS PLANES Y ESTUDIOS DE REFERENCIA

Visite charlestoncityplan.com/view para ver y descargar los elementos del Apéndice o envíe un correo electrónico a cityplan@charleston-sc.gov para solicitar copias impresas. Los materiales del Apéndice sólo están disponibles en inglés.

Nada de lo contenido en el Plan Integral enmienda, modifica, suspende, termina o deroga cualquier derecho que se haya adquirido antes de la adopción del Plan Integral por parte del Concejo de la Ciudad, incluido, sin limitación, cualquier derecho de desarrollo adquirido en virtud de acuerdos de desarrollo adoptados por la Ciudad antes de la adopción del Plan Integral, ni el Plan Integral crea o extiende tales derechos.

La ciudad de Charleston no discrimina por motivos de discapacidad en la admisión, el acceso o el funcionamiento de programas, servicios o actividades. Se anima a las personas que necesitan ayudas o servicios de comunicación accesibles u otras disposiciones para acceder a los materiales del Plan de la Ciudad a expresar sus necesidades y preferencias. Llame al 843-724-7311 o envíe un correo electrónico a citizenservices@charleston-sc.gov.



La ciudad de Charleston está compuesta por áreas geográficas tan singulares como las personas que viven en ellas y unidas por las características naturales del Lowcountry. Es una ciudad de vecindarios diversos, es una comunidad forjada tanto por su pasado como por sus aspiraciones, en constante evolución, la población de Charleston es una mezcla de personas de distinta ascendencia, cultura, idioma, medios económicos y tipos de educación, pero que comparten un fuerte sentido de la historia y el lugar.

En los últimos diez años, Charleston ha experimentado un crecimiento económico y un aumento de la población, y ha recibido numerosos elogios por la creación de empleo, la habitabilidad y el turismo. La afluencia de nuevos puestos de trabajo y personas también ha añadido más vehículos a unas carreteras ya congestionadas, además, el elevado costo de vida y el incremento de las disparidades de ingresos han dificultado la permanencia de los habitantes con menores ingresos y no blancos, lo que ha provocado una rápida gentrificación de una ciudad históricamente diversa desde el punto de vista étnico y social. Como agravante, los efectos de la subida del nivel del mar y los fenómenos meteorológicos extremos han añadido una presión creciente sobre las edificaciones y un profundo efecto sobre la seguridad pública, la viabilidad económica y la calidad de vida en general.

El Plan de la Ciudad de Charleston es el nuevo plan integral de 10 años de la ciudad para guiar la planificación sobre el uso de suelos, la política y la inversión hasta 2030. Sirve para orientar a la ciudad hacia un futuro más resiliente y equitativo, moldeado por los valores y prioridades de su comunidad y arraigado en su riqueza de recursos culturales y naturales.

¿QUÉ ES UN PLAN INTEGRAL?

Los planes integrales son declaraciones de los valores y objetivos de la comunidad en relación con el entorno actual y futuro, sirven de guía para los responsables de la toma de decisiones y son una herramienta dinámica para gestionar el cambio de la comunidad con el fin de lograr la calidad de vida deseada. De acuerdo con la Ley de Planificación Integral del Estado de 1994 (Código de Carolina del Sur, Título 6, Capítulo 19), el Estado de Carolina del Sur exige que los municipios evalúen y actualicen periódicamente sus planes integrales, que sirven como documentos constitutivos de las herramientas normativas y de otras políticas, como los códigos de zonificación y las normas de diseño de parcelas. Los planes integrales son dirigidos por la Comisión de Planificación y adoptados por el concejo de la Ciudad.

El plan de la ciudad de Charleston pretende ser una herramienta y un recurso para diversos usuarios. Informa de las decisiones diarias tomadas por el personal de la ciudad, la Comisión de Planificación y el Concejo de la Ciudad. También constituye una guía y una referencia para los residentes, los negocios locales, las organizaciones comunitarias, las jurisdicciones vecinas, los desarrolladores inmobiliarios y muchas otras personas que integran la comunidad de Charleston.

Las principales herramientas utilizadas en un plan integral son la lista de recomendaciones clave para cada elemento y los mapas de uso futuro de suelos. Las estrategias detalladas y los calendarios de las recomendaciones se formulan en planes y estudios complementarios que ya se han adoptado o que se crearán en el periodo de 10 años.

El Plan de la Ciudad de Charleston contempla las condiciones existentes, las prioridades de la comunidad y las recomendaciones para los siguientes elementos clave:

- I. POBLACIÓN**
- II. RECURSOS NATURALES**
- III. RECURSOS CULTURALES**
- IV. DESARROLLO ECONÓMICO**
- V. TRANSPORTE**
- VI. INSTALACIONES COMUNITARIAS & INVERSIONES PRIORITARIAS**
- VII. VIVIENDA**
- VIII. USO DE SUELOS**
- IX. RESILIENCIA Y EQUIDAD**

El Plan de la Ciudad de Charleston influirá en las decisiones de planificación y política relacionadas con cada uno de estos elementos durante los próximos diez años, algunas decisiones pueden tener un impacto inmediato, mientras que otras pueden tardar más en reflejar un resultado tangible. El documento del plan en sí no modifica ninguna ley de zonificación u otra normativa existente y no hace recomendaciones sobre la fiscalidad. Cualquier cambio que se haga en la ordenanza de zonificación y otras políticas para aplicar las recomendaciones del plan sólo

INTRODUCCIÓN

incidirá en el *nuevo* desarrollo, con limitadas excepciones, los planes de desarrollo que ya cuentan con la aprobación necesaria no estarán sujetos a los cambios en los códigos o reglamentos que se deriven de este plan; esto significa que algunos desarrollos que se inicien en los próximos diez años pueden no ser coherentes con las prioridades y recomendaciones de este plan si recibieron su aprobación en años anteriores.

LA RESILIENCIA ESTÁ INCLUIDA EN LA LISTA DE ELEMENTOS REQUERIDOS EN 2020, EL PLAN DE LA CIUDAD DE CHARLESTON AMPLÍA ESTE REQUISITO AL CONSIDERAR LA EQUIDAD Y LA RESILIENCIA COMO METAS INTERDEPENDIENTES, TANTO LA RESILIENCIA COMO LA EQUIDAD SE ENTRELAZAN EN TODO EL PLAN Y SE RESUMEN EN EL CAPÍTULO FINAL DE RESILIENCIA Y EQUIDAD.

¿QUÉ ÁREAS ESTÁN INCLUIDAS EN EL PLAN?

El plan de la ciudad de Charleston hace recomendaciones principalmente para las áreas de la ciudad que se encuentran dentro del Límite de Crecimiento Urbano (UGB, por sus siglas en inglés), entre las que se incluyen zonas de Charleston Peninsular, West Ashley, James Island, Johns Island, Wando y toda Daniel Island. El área del plan comprende también las áreas no incorporadas actualmente que se encuentran dentro de la geografía definida por el límite de crecimiento urbano.



Las cinco áreas de la ciudad, todas ellas separadas por las vías fluviales que definen el estilo de vida de Lowcountry, son distintas y únicas en sus entornos naturales, sociales y culturales. El plan atiende tanto a las prioridades de la ciudad - inundaciones, asequibilidad, conectividad, acceso a la naturaleza, resiliencia y equidad- como a las características y retos únicos de las cinco áreas.

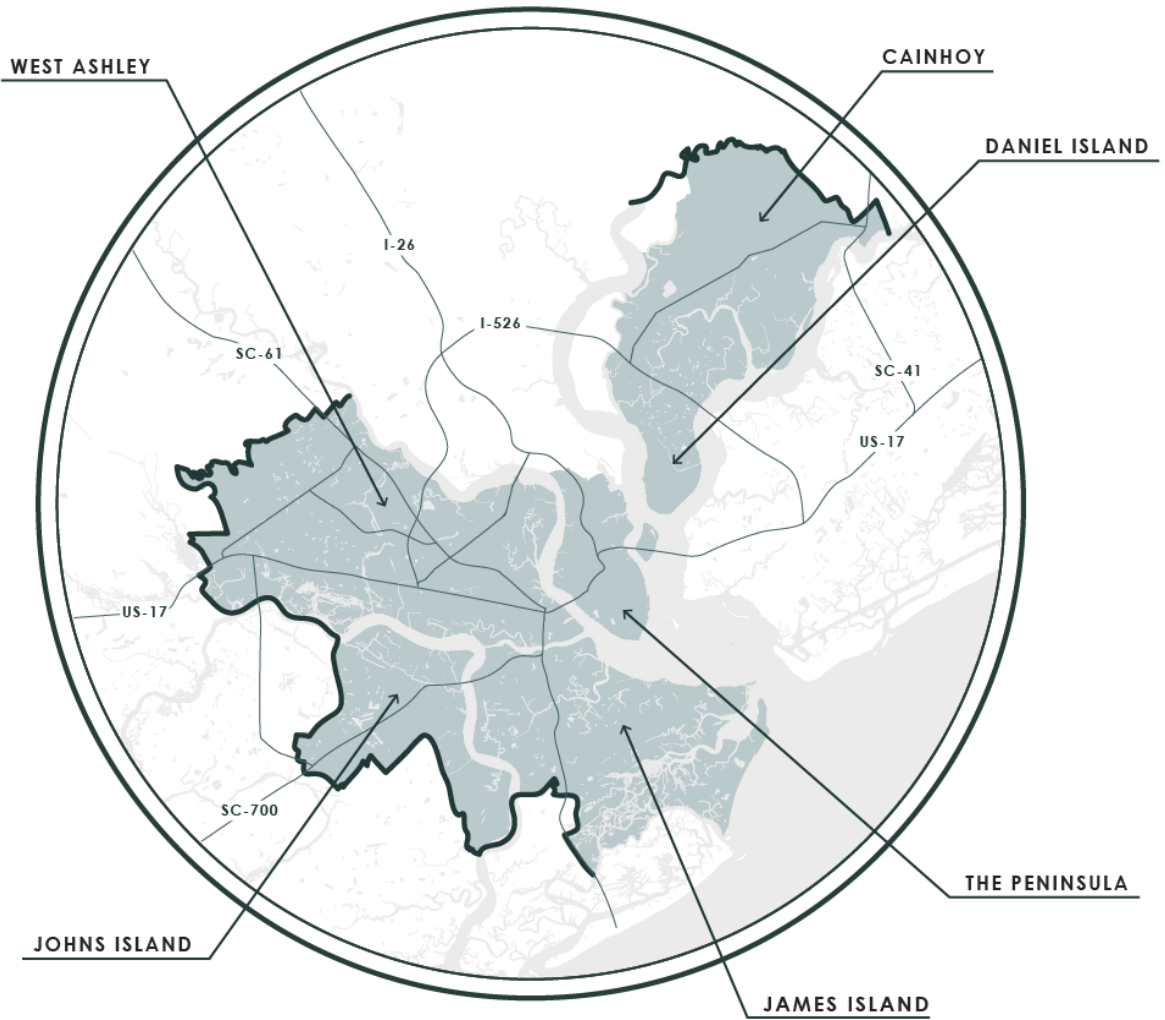
Península de Charleston. La Península es muy querida por sus habitantes, así como por los turistas gracias a sus edificios históricos y sus vistas panorámicas del puerto, posee una diversidad de comunidades residenciales únicas, un vibrante centro comercial y una rica escena artística, cultural y gastronómica, es un lugar de actividad y conexión. La calidad de vida futura en la Península dependerá de las soluciones integradas a las inundaciones, de una red de calles más segura y menos congestionada, de unos costos de vivienda más asequibles y de una inversión equitativa en los vecindarios históricos.

West Ashley. West Ashley es muy apreciada por sus vecindarios suburbanos orientados a la comunidad, el gran número de parques e instalaciones recreativas y la abundancia de comodidades y servicios disponibles para sus habitantes, su diversidad y asequibilidad atraen a personas de todos los orígenes y estilos de vida. La calidad de vida futura en West Ashley dependerá de mejorar la conectividad, de una economía local próspera y de la preservación de la asequibilidad y la diversidad.

Península de Cainhoy. La Península de Cainhoy hace referencia al área geográfica de Charleston que incluye las comunidades de Wando y Daniel Island, las cualidades que más se aprecian en Wando y Daniel Island son el ambiente

INTRODUCCIÓN

| | |
|---|-------------|
| MAPA BASE DEL PLAN | 2021 |
|  Área del plan | |
|  Límite del crecimiento urbano | |



INTRODUCCIÓN

campestre, la conexión con la tierra y la naturaleza, y el sentido de comunidad. Esta área es rica en recursos culturales y naturales: comunidades de asentamientos históricos, el Bosque Nacional Francis Marion, bosques de pinos de hoja larga y humedales; con el reciente y futuro desarrollo a lo largo de Clements Ferry Road. La calidad de vida del área de Wando dependerá de la mejora de la conectividad y del acceso a la riqueza de los recursos culturales y naturales.

James Island. James Island es célebre por su ambiente de ciudad pequeña, formada por una mezcla ecléctica de comunidades diversas y muy unidas, los habitantes valoran la conexión con el paisaje natural, en especial los antiguos árboles, las marismas circundantes y el agua. La calidad de vida futura de los habitantes de James Island dependerá de las soluciones a las inundaciones, de la mejora de la conectividad y de la coordinación entre el condado de Charleston, la ciudad de James Island y la ciudad de Charleston.

Johns Island. Johns Island es una comunidad rural. Para sus habitantes es importante mantener su conexión tanto con la riqueza de su historia - donde "cada lugar tiene una historia"; como con la hermosura de su naturaleza - donde "la vida no puede detenerse".¹ La calidad de vida futura de los habitantes de Johns Island dependerá de la protección y preservación del patrimonio y el medio ambiente de la isla, de la mejora de las infraestructuras obsoletas (en particular las carreteras y la gestión de las aguas pluviales), de la mejora de la conectividad y del mayor acceso a parques y recreación.

HACIA UN FUTURO MÁS RESILIENTE Y EQUITATIVO

Cuando se inició el proceso de planificación, la ciudad de Charleston se encontraba en una importante encrucijada en su historia. Además de la amenaza existencial que supone la subida del nivel del mar y el cambio climático, la ciudad se enfrentaba a una serie de dolorosos recordatorios de las injusticias raciales históricas y existentes que siguen asolando la ciudad, la región y la nación. Además, el plan se elaboró tras una pandemia mundial que cobró un elevado número de víctimas y provocó graves repercusiones económicas, y una temporada electoral histórica que puso de manifiesto las profundas divisiones de nuestras comunidades.

El Plan de la Ciudad de Charleston ofreció la oportunidad de responder a estos retos que se entrecruzan y superponen, y de trazar un camino para la ciudad hacia un futuro más resiliente y equitativo. El Plan de la Ciudad de Charleston se basó en cuatro principios rectores: "El agua es lo primero", "Datos inteligentes", "Empoderamiento de la comunidad" y "Fortaleza en la diversidad". Además, se aplicó un enfoque de resiliencia y equidad a todos los elementos del plan.

¹Comentarios de los participantes en las sesiones de escucha del plan de la ciudad, otoño de 2020

INTRODUCCIÓN



Estos principios se ejemplifican a través del énfasis puesto en los temas de vivienda e inundaciones, así como en una sólida campaña de participación de la comunidad a lo largo del proceso de elaboración del plan. El mismo equipo de consultores que elaboró el Informe de Diálogos Holandeses fue contratado para completar un análisis de suelos y aguas en toda la ciudad, con el fin de orientar la manera en que la ciudad puede gestionar mejor el agua y prepararse para la subida del nivel del mar. Además, se contrató a Community Data Platforms para que proporcionara los mejores datos disponibles sobre el inventario de viviendas de la ciudad y destacara las áreas más necesitadas en términos de costos de vivienda, uno de los principales factores que contribuyen a la gentrificación y al desplazamiento. Un tercer equipo de consultores ayudó al equipo de personal a facilitar la campaña de participación comunitaria más sólida e inclusiva que se haya llevado a cabo en cualquier otro proceso de planificación integral anterior. Las actividades de participación incluyeron reuniones comunitarias específicas sobre la vivienda y el agua para proporcionar una visión adicional y posibles estrategias para abordar los mayores desafíos de la ciudad.

INTRODUCCIÓN

MARCO PARA LA RESILIENCIA Y LA EQUIDAD

En 2020, la legislación estatal añadió la resiliencia a la lista de elementos obligatorios que deben incluirse en el plan integral; así, las comunidades deben tener en cuenta los impactos de las inundaciones, la subida del nivel del agua y los peligros naturales sobre las personas, comunidades, instituciones, empresas, infraestructuras e instalaciones públicas, así como sobre el desarrollo económico, la salud, la seguridad y el bienestar públicos. El Plan de la Ciudad de Charleston también ha añadido la equidad como elemento esencial del plan, tanto la resiliencia como la equidad se entrelazan a lo largo de todo el plan y se resumen en el capítulo final: Resiliencia y Equidad.

Las siguientes convicciones fundamentales conforman el marco de resiliencia y equidad que se entrelaza a lo largo de todo el Plan de la Ciudad de Charleston.

- 1. Una planificación para desarrollar la resiliencia de una comunidad debe comenzar con el logro de la equidad a través de un enfoque de equidad racial; y todas las estrategias para generar resiliencia deben priorizar el hacer frente a las disparidades existentes y proteger a las comunidades vulnerables de cualquier impacto negativo involuntario causado por nuevas políticas o inversiones.*
- 2. Hay disparidades existentes que niegan a ciertas comunidades la igualdad de acceso a las oportunidades y a beneficiarse de entornos saludables; y aumentan su vulnerabilidad a catástrofes y desplazamientos relacionados con el clima.*
- 3. Las comunidades son intrínsecamente más fuertes y resistentes cuando podemos satisfacer las necesidades desatendidas de todos los miembros de la comunidad.*

PLAN CENTURY V Y OTROS PLANES

El Plan de la Ciudad de Charleston sustituye al Plan Century V, adoptado por primera vez en 2000 y revisado posteriormente en 2010. El Plan de la Ciudad de Charleston se basa en el Plan Century V y entrelaza la investigación y las recomendaciones de una serie de planes y estudios recientes para crear una visión unificada para el futuro de Charleston. Otros planes y estudios adoptados son (por orden de publicación)

ONE CHARLESTON, PLAN MAESTRO DE PARQUES Y RECREACIÓN (2021)

PLAN DE ACCIÓN CLIMÁTICO (2021)

EVALUACIÓN DE VULNERABILIDAD A TODAS LAS AMENAZAS (2020)

PLAN CONSOLIDADO DE VIVIENDA Y DESARROLLO COMUNITARIO (2020)

VIVIENDA PARA UN CHARLESTON JUSTO (2020)

INFORME DE DIÁLOGOS HOLANDESES (2019)

INTRODUCCIÓN

ESTRATEGIA PARA LA SUBIDA DEL NIVEL DEL MAR (2019)

PLAN DE TRANSPORTE PARA TODA LA CIUDAD (2018)

PLAN PEOPLE PEDAL (2018)

PLAN WEST ASHLEY (2018)

ESTUDIO SOBRE EL USO DE ÁRBOLES PARA CONTRARRESTAR LAS AGUAS PLUVIALES (2018)

INFORME SOBRE EL REPLANTEAMIENTO DE FOLLY ROAD (2016)

PLAN COMUNITARIO DE DUPONT WAPPOO (2016)

PLAN DE VÍAS VERDES DE LA COMUNIDAD DE JOHNS ISLAND (2010)

PLAN DE PRESERVACIÓN (2008)

PLAN COMUNITARIO DE JOHNS ISLAND (2007)

Los enlaces a todos los planes y estudios anteriores se pueden encontrar en el Apéndice R.

CÓMO ORIENTARSE EN ESTE DOCUMENTO

Los términos clave utilizados en todo el plan se definen en el glosario del plan y al principio de cada sección en la que se hace referencia a ellos. Las fuentes de los términos clave se incluyen en las notas del pie de página al final de cada capítulo, si no se incluyen las fuentes, significa que la definición ha sido creada por el personal de la ciudad o adaptada a partir de una definición del diccionario.

La sección *Proceso y Participación* ofrece una visión general del proceso del plan, las actividades de participación comunitaria y las recomendaciones para una participación futura. Las opiniones recogidas durante el proceso de participación se comparten a lo largo del plan en relación con cada elemento. El informe completo sobre las opiniones del público se incluye en el Apéndice H.

Cada uno de los nueve *elementos del plan* incluye una declaración de propósitos, términos clave, datos sobre las condiciones y tendencias existentes y una serie de recomendaciones relativas a ese elemento (con la excepción de la población). Las declaraciones de propósitos se adaptan de la Guía de Planificación Integral de la Asociación Municipal de Carolina del Sur (MASC) (2018) y de recursos en línea.

El Apéndice incluye datos e información complementaria a la que se hace referencia en todo el plan, debido al tamaño y la cantidad de elementos, la mayoría de los apéndices no se insertan directamente en el documento del plan y deben verse y descargarse por separado.

Las fuentes citadas a lo largo del plan pueden localizarse al final de cada sección.

PROCESO Y PARTICIPACIÓN

Empoderado por la comunidad

La creación del Plan de la Ciudad de Charleston fue un esfuerzo colaborativo que duró aproximadamente un año, y coincidió con el punto álgido de la pandemia mundial de COVID-19. Esto creó desafíos únicos y sin precedentes en relación a la amplia participación de la comunidad que es fundamental para la integridad del proceso de planificación. A pesar de estos inconvenientes, las actividades de participación del Plan de la Ciudad condujeron a la campaña de participación comunitaria más sólida e inclusiva que se haya logrado en ningún otro proceso de planificación integral anterior.

Un equipo de empresas consultoras locales -el Grupo Asiko, Community Solutions Consulting y Civic Communications- desempeñó un papel fundamental a la hora de dar forma al enfoque y las prioridades de la campaña de participación que se centró en un involucramiento significativo de los miembros de la comunidad, especialmente de los grupos que tradicionalmente han estado subrepresentados en las conversaciones de planificación.

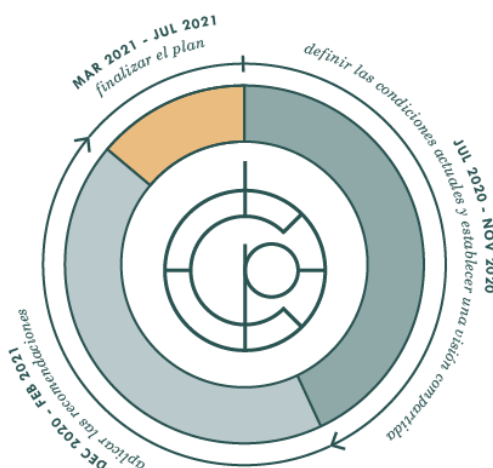
Los esfuerzos de alcance comunitario iniciados por la ciudad, amplificados por una amplia red de vecindarios y socios comunitarios, incluyeron sondeos en las calles, redes sociales, divulgación de terceros en Facebook, comunicados de prensa, actualizaciones semanales en el boletín de Servicios Empresariales y Vecinales ¡Hey Neighbor!, y actualizaciones periódicas en el boletín, el blog y el sitio web del Plan de la Ciudad. Los principales materiales de divulgación y comunicación, incluida la encuesta comunitaria del Plan de la Ciudad, se pusieron a disposición en inglés y español.

PROCESO Y CRONOGRAMA DEL PLAN DE LA CIUDAD

El proceso del plan constó de tres fases fundamentales:

JULIO - NOVIEMBRE 2020

Definición de las condiciones existentes y establecimiento de una visión compartida



PROCESO Y PARTICIPACIÓN

Más de 3.000 residentes y otros actores interesados conformaron la primera ronda de participación, que consistió en una serie de sesiones de escucha de la comunidad, reuniones dirigidas por la comunidad y la encuesta comunitaria del Plan de la Ciudad. El objetivo de la primera ronda de participación era recopilar información sobre las prioridades de la comunidad, sus preocupaciones y su visión sobre el futuro. Durante este período, el personal de la ciudad también trabajó con los equipos de consultores para completar el Análisis de Suelos y Aguas y el Análisis de Datos sobre Vivienda del Plan de la Ciudad.

DICIEMBRE DE 2020 - FEBRERO DE 2021

Aplicación de las recomendaciones

Las opiniones de la comunidad recogidas durante la primera ronda de participación y los hallazgos de las labores de análisis de datos se sintetizaron y aplicaron al primer borrador de recomendaciones del plan.

MARZO - JULIO DE 2021

Finalización del plan

Más de 300 residentes y otros actores interesados revisaron segmentos del borrador del plan y dieron su opinión en una ronda de seguimiento a la participación de la comunidad, que consistió en sesiones virtuales y presenciales en cada área de la ciudad sobre temas especiales y una jornada de puertas abiertas a la comunidad de un mes de duración. Tras las revisiones realizadas en respuesta a los comentarios recogidos, el borrador final se presentó a la Comisión de Planificación y al concejo de la Ciudad para su aprobación.

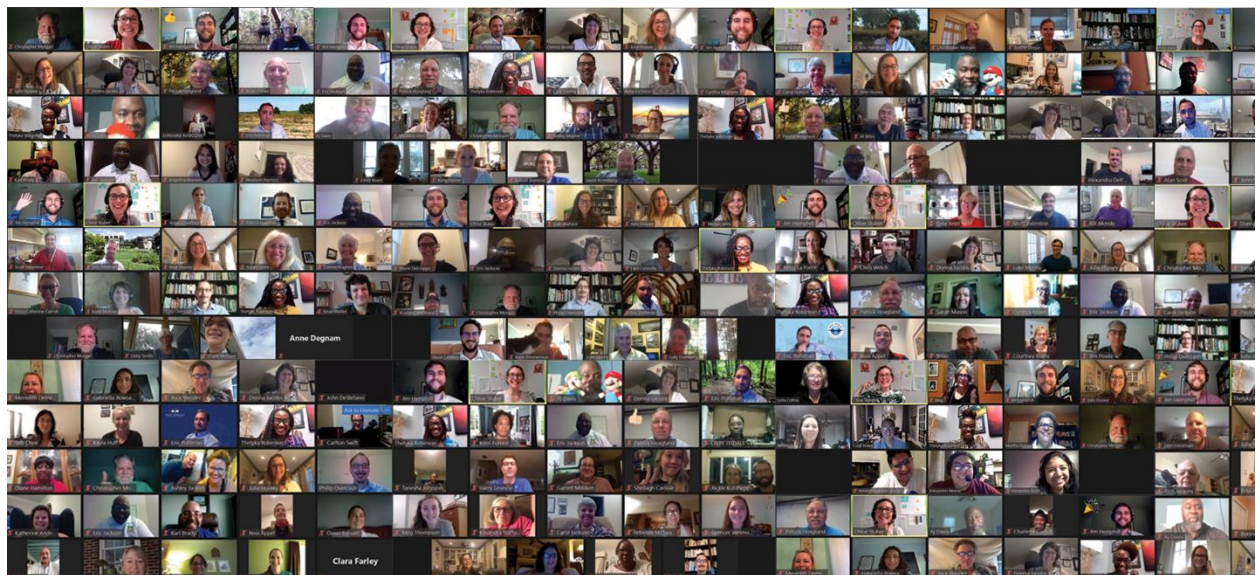


REPRESENTACIÓN

En la primera ronda de participación, los datos demográficos de las sesiones dirigidas por la ciudad mostraron una mayoría de personas de raza blanca, mayores de 40 años, propietarios de viviendas y acomodados. Las sesiones dirigidas por la comunidad y la Charla Comunitaria en español contribuyeron a aumentar la participación de los residentes latinx y las personas negras/afroestadounidenses, especialmente si se compara con procesos de planificación anteriores. También hubo un alto nivel de participación (aproximadamente un tercio) de personas que nunca habían intervenido en conversaciones de planificación anteriormente.

En la segunda ronda de participación, se produjo un notable aumento en el número de miembros de la comunidad negra/afroestadounidense especialmente de manera presencial, por medio de la difusión directa de Community Solutions Consulting y proyectos comunitarios de asentamiento y un incremento continuo de la participación latinx a través de la divulgación directa de ArtPot. El porcentaje de nuevos participantes siguió siendo elevado (aproximadamente un tercio).

Más de 2.500 residentes y otros miembros de la comunidad completaron la encuesta comunitaria del Plan de la Ciudad. En comparación con los datos demográficos de la población de la ciudad, hubo una sobrerrepresentación de encuestados de raza blanca, residentes de la Lower Península y mayores de 35 años; y una subrepresentación de inquilinos, encuestados con ingresos más bajos (que ganen 32.760 dólares o menos al año), encuestados afroestadounidenses, residentes de Upper Península y de James Island, y jóvenes (de 24 años o menos). Para compensar esta falta de representación, los resultados de la encuesta de cada grupo subrepresentado se analizaron por separado y se compararon con los resultados generales para observar tendencias y temas divergentes.



Se tomaron fotos grupales al final de cada sesión de escucha en la primera ronda de participación.

EQUIDAD E INTEGRACIÓN COMUNITARIA EN LA PLANIFICACIÓN

"Nada sobre nosotros sin nosotros."

En todas las actividades de participación, los miembros de la comunidad expresaron su agradecimiento por la oportunidad de ser informados y escuchados, y compartieron el deseo de aumentar la transparencia, la comunicación y la participación de forma continua.

La equidad en la planificación requiere que los afectados por las decisiones sean agentes activos en las decisiones que se toman. La participación de los ciudadanos en el Plan de la Ciudad de Charleston ha avanzado mucho en esta dirección, pero aún queda mucho trabajo por hacer, especialmente en lo que respecta a comunidades que siguen estando subrepresentadas. Este trabajo requerirá tiempo, recursos y una base de confianza. Además, para que los miembros de la comunidad tengan una verdadera participación en las decisiones de planificación, primero necesitan un nivel básico de conocimiento y comprensión de cómo funciona la planificación, cómo aborda los múltiples problemas que afectan a su calidad de vida y cómo mantenerse informados. La educación, transparencia y creación de relaciones requerirán recursos continuos y constantes para pasar de una cultura de *participación* comunitaria a otra de *integración* comunitaria.

Se puede encontrar más información sobre las actividades de participación, observaciones y recomendaciones en los informes de participación recopilados por Asiko Group, Civic Communications, Community Solutions Consulting, y ArtPot en el Apéndice I.

PROCESO Y PARTICIPACIÓN



Residentes y líderes de la ciudad se familiarizan con los materiales del borrador del plan en un evento presencial llevado a cabo en el Centro Comunitario Arthur Christopher en el centro de Charleston.



Voluntarios de la comunidad ArtPot y residentes de Johns Island posan para una foto grupal después de una noche de sondeos en la comunidad.

RECOMENDACIONES PARA PARTICIPACIÓN



01.

Dedicar fondos y recursos independientes a todos los departamentos para aumentar la accesibilidad y promover la integración de la comunidad en la planificación y otros procesos de toma de decisiones; incluyendo recursos adicionales para ampliar la capacidad de comunicación interna.

02.

Invertir en tecnología y otras herramientas para ampliar el acceso a las reuniones públicas y a las actividades de planificación en curso.

03.

Establecer mecanismos para coordinar los esfuerzos de participación, educación y alcance comunitario en todos los departamentos.

04.

Aumentar la capacidad de la ciudad para proporcionar materiales e información en inglés y en español, y organizar de forma proactiva la interpretación del inglés al español en las reuniones públicas.

05.

Desarrollar estrategias para garantizar la transparencia y la rendición de cuentas en la implementación de las recomendaciones del plan, incluyendo una metodología para comunicar el progreso de las recomendaciones planteadas en todas las secciones del Plan de la Ciudad.

06.

Continuar investigando y diversificando las fuentes de información para gestionar los datos de forma inteligente, apoyando así al personal en la formulación de políticas, procesos y desarrollo de normativas.

POBLACIÓN

El capítulo *Población* incluye información relacionada con las tendencias históricas y las proyecciones; el número, el tamaño y las características de los hogares; niveles y tendencias a nivel educativo; características y tendencias de los ingresos; raza; sexo; edad; y otra información relevante para comprender claramente cómo la población afecta la situación actual y al potencial futuro de la zona.

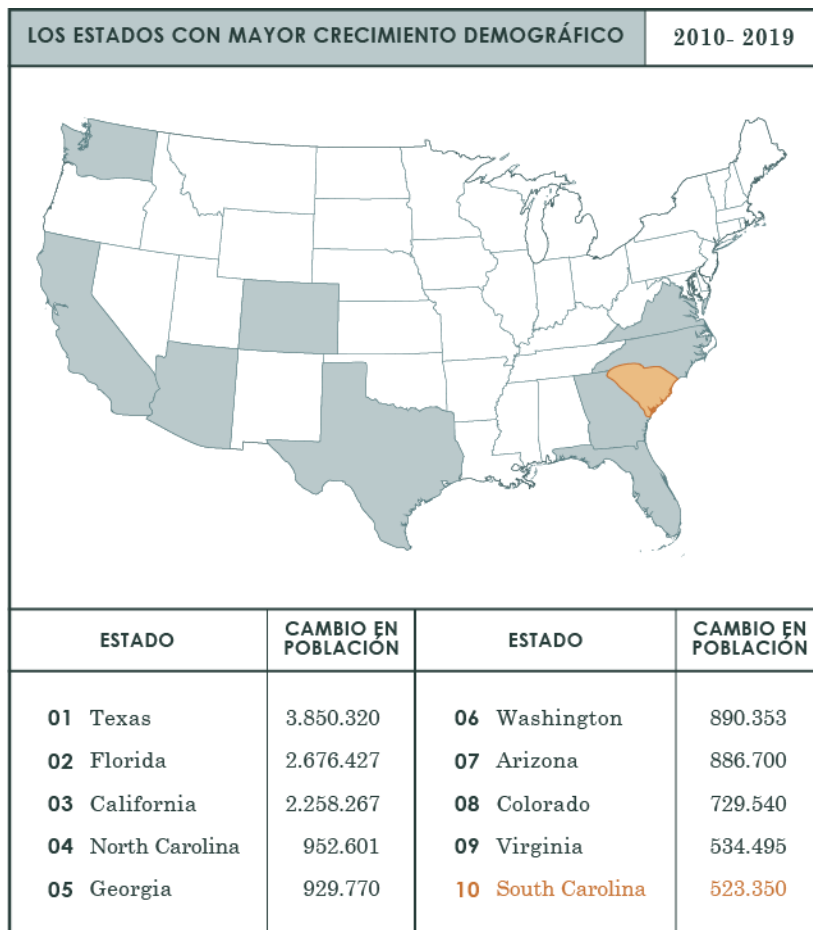
El capítulo "Población" del Plan de la Ciudad es fundamental para el resto de las secciones del plan, ya que proporciona datos esenciales sobre la población de Charleston, con especial énfasis en las tendencias y patrones observados en varios conjuntos de datos demográficos, la mayor parte de los datos utilizados en esta exploración proceden de varios tipos de datos demográficos elaborados por la Oficina del Censo de los Estados Unidos y complementados con encuestas y estimados locales.² Aunque las cifras en una página nunca pueden definir a una población, proporcionan una narrativa basada en datos para ayudar a guiar el Plan y sus opciones.

La ciudad de Charleston es el principal centro urbano de una región metropolitana en rápido crecimiento. En 2020, la ciudad estaba formada por una variedad de entornos urbanos, suburbanos y algunos rurales, desde los barrios más antiguos del centro de la ciudad hasta las subdivisiones suburbanas de West Ashley y James Island, pasando por los paisajes pastorales de Johns Island y los nuevos vecindarios de la península de Cainhoy. Cada zona tiene su propia historia y sus entornos naturales o artificiales. Los residentes de cada zona y cada comunidad comparten un fuerte sentimiento de conexión con la ciudad y están profundamente comprometidos con su futuro.

²La mayoría de los datos demográficos relacionados con la ciudad de Charleston, las áreas geográficas más pequeñas de la ciudad de Charleston, los condados circundantes o el área metropolitana provienen de varias encuestas de la Oficina del Censo de los Estados Unidos, como el Programa de Cálculos Poblacionales, el Censo Decenal (como los censos de 2000, 2010 o 2020) o la Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense (ACS). Los datos sobre permisos de vivienda son generados por la ciudad de Charleston y se utilizan para los cálculos y proyecciones anuales de población.

POBLACIÓN

Como cualquier ciudad vibrante y en crecimiento, Charleston ha visto cambiar la composición de su población a lo largo del tiempo. Desde el punto de vista demográfico, Charleston ha cambiado drásticamente durante las dos últimas décadas; tendencias nacionales, como el aumento de la población de edad avanzada, la disminución del tamaño de los hogares y el aumento de los ingresos medios, están cambiando la composición demográfica de la región de Charleston. Las últimas tendencias también indican que la ciudad está perdiendo la diversidad que ha desempeñado un papel tan importante en la conformación de lo que hace único a Charleston.



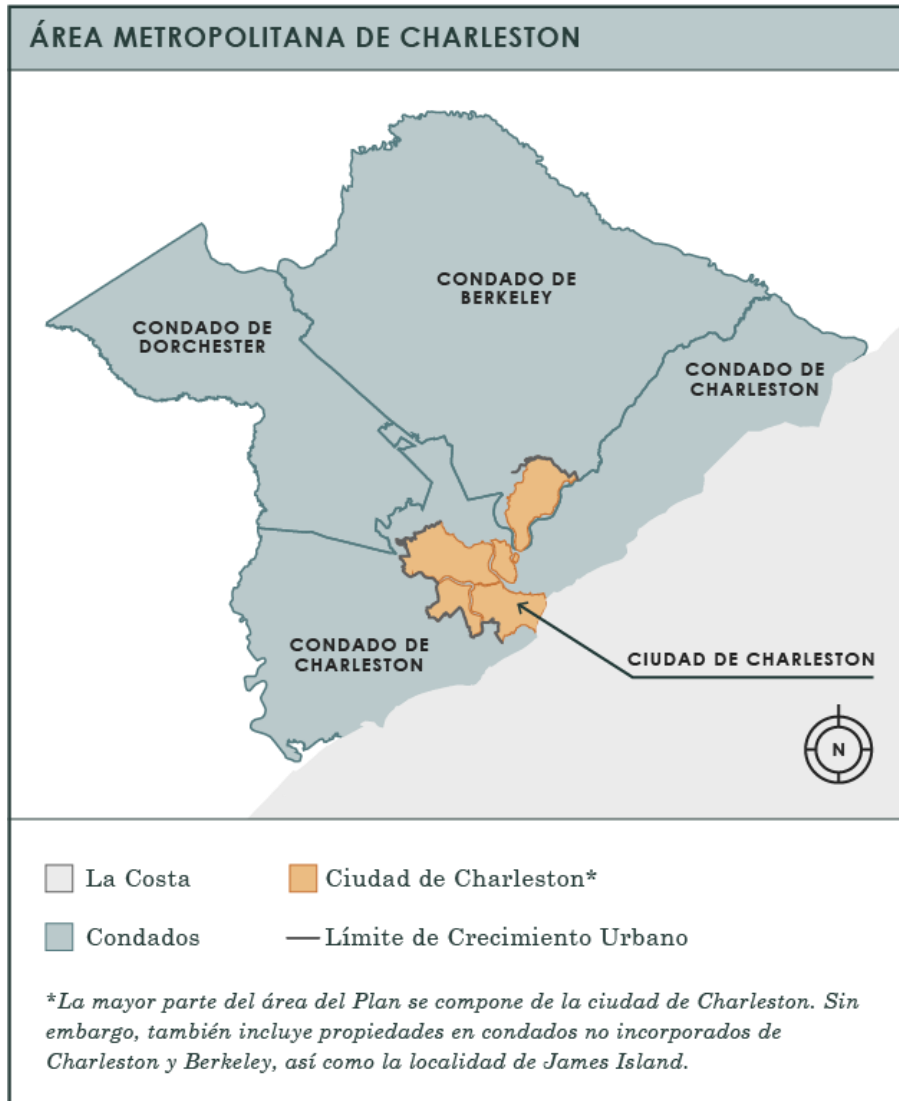
CHARLESTON EN CONTEXTO

La ciudad de Charleston es el centro urbano y geográfico del Lowcountry y está ganando relevancia en la región, el estado y la nación a medida que crece en población y en influencia económica y cultural. Además de acoger a más de 7 millones de visitantes al año, se ha convertido recientemente en un destino para inmigrantes de todo Estados Unidos, pero especialmente del Sur y del propio estado.

Estado. La migración dentro de los Estados Unidos es uno de los principales patrones del cambio demográfico nacional que afecta directamente al crecimiento poblacional de Carolina del Sur y de la región de Charleston. Entre 2010 y 2019, la

POBLACIÓN

región del Sur (definida por la Oficina del Censo de los Estados Unidos), con amplia diferencia, experimentó el mayor aumento global de población, absorbiendo de hecho más de la mitad del aumento poblacional nacional estimado en 19,4 millones de personas. Continuando con una tendencia de la década anterior, Carolina del Sur fue el décimo estado con mayor crecimiento entre 2010 y 2019, la mayoría de los nuevos residentes de Carolina del Sur se trasladaron desde estados cercanos como Carolina del Norte, Georgia y Florida³.



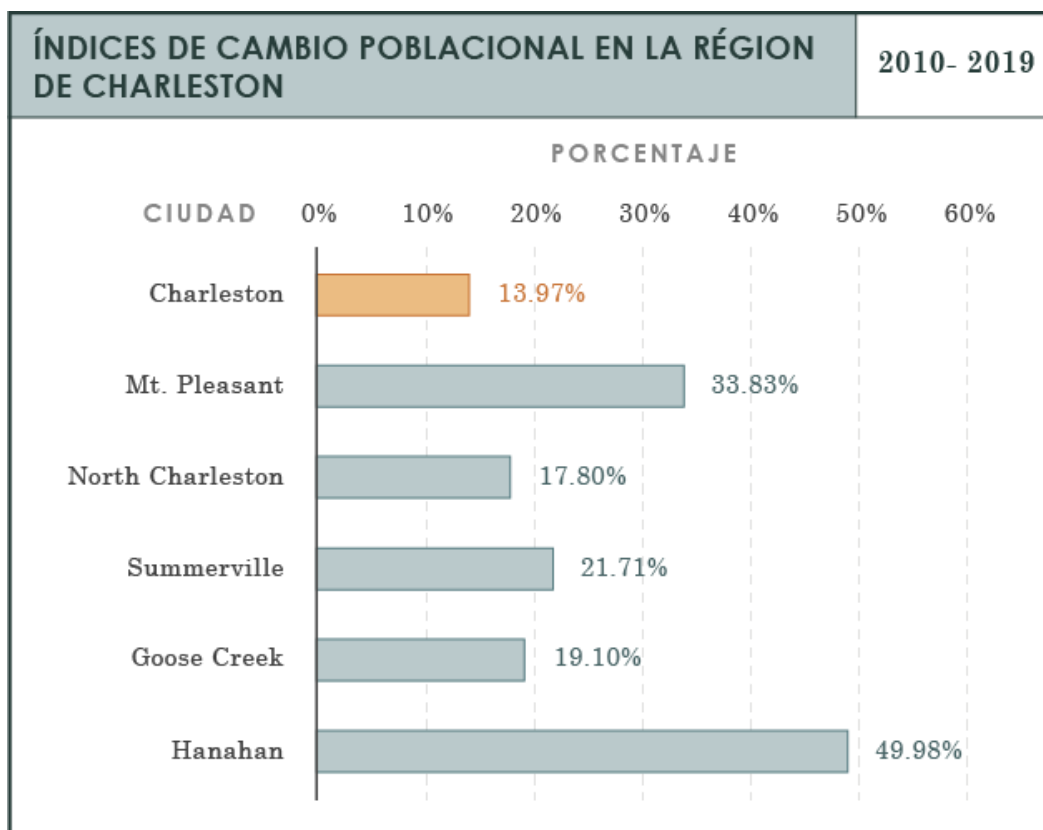
Región de los tres condados. La región de Charleston a menudo se considera sólo como la parte urbana del área de los tres condados, pero a efectos estadísticos y de planificación, comprende toda el área dentro de los límites de los condados de

³Oficina del Censo de los Estados Unidos. "Tabla 2. Cálculos acumulativos sobre el cambio de la población residente en los Estados Unidos, las regiones, los estados y Puerto Rico, así como la clasificación de las regiones y los estados: Del 1 de abril de 2010 al 1 de julio de 2019 (NST-EST2019-02)". Consultado el 6 de junio de 2020. <https://www.census.gov/data/tables/time-series/demo/popest/2010s-national-total.html>.

POBLACIÓN

Berkeley, Charleston y Dorchester. Dentro de este contexto regional, la población general ha crecido de manera constante y, más recientemente, ha comenzado a aumentar de manera más dramática a medida que los patrones de migración local y nacional afectan la zona. La última estimación del Censo de 2019 sitúa a la población de los tres condados en algo más de 800.000 personas, un aumento del 17% desde 2010, y prevé un crecimiento continuado de unas 30 personas al día,⁴ al igual que la tendencia estatal, la mayor parte del rápido crecimiento de la región puede atribuirse a la afluencia de nuevos residentes a través de la migración; entre 2010 y 2019, el 74% del aumento de la población provino de la migración y el 26% del aumento natural.

Esta migración de la población a la región de los tres condados ha dado lugar a un dramático crecimiento de la vivienda fuera del centro urbano de Charleston, especialmente en áreas suburbanas como Mount Pleasant, Summerville y la periferia de West Ashley. Mientras que la región de Charleston en su conjunto aumentó rápidamente su población, la ciudad experimentó el menor cambio de población de las seis mayores áreas metropolitanas de la región.

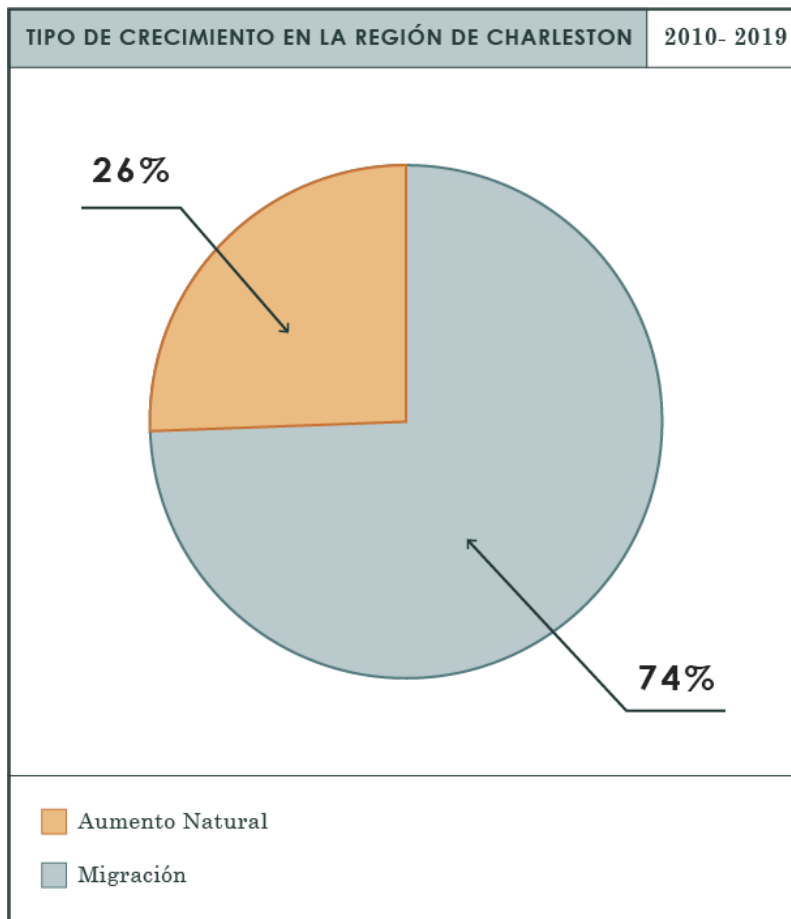


⁴Oficina del Censo de los Estados Unidos. "Datos rápidos del condado de Charleston, el condado de Berkeley y el condado de Dorchester, Carolina del Sur". Consultado el 19 de diciembre de 2020. <https://www.census.gov/quickfacts/fact/table/charlestoncountysouthcarolina,dorchestercountysouthcarolina,berkeleycountysouthcarolina/PST045219>.

POBLACIÓN

CRECIMIENTO DE LA POBLACIÓN

La población de la ciudad de Charleston ha aumentado constantemente desde 1980, y el mayor incremento se ha producido en la última década. Según las cifras de estimaciones poblacionales del censo de los Estados Unidos, desde 2010, la ciudad aumentó su población en aproximadamente un 14% en general y alrededor de un 1,55% por año. Esto indica un rápido aumento, aunque no tan rápido como la mayoría de las ciudades circundantes.



| CAMBIO POBLACIONAL ESTIMADO DE LA CIUDAD POR ÁREA | | 2010- 2019 |
|---|----------|------------|
| ÁREA | PERSONAS | PORCENTAJE |
| Peninsula | 40.969 | 18% |
| West Ashley | 66.992 | 23% |
| James Island | 22.215 | 24% |
| Johns Island | 10.961 | 108% |
| Cainhoy Peninsula | 15.399 | 90% |

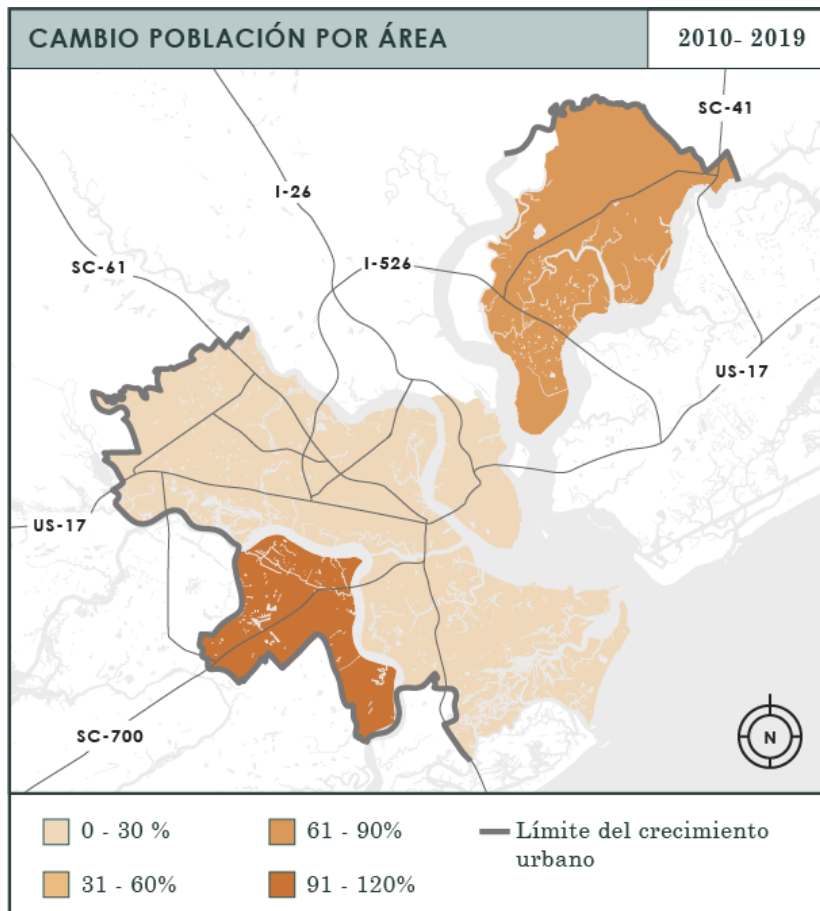
Fuente: Censo de los Estados Unidos y Encuesta de la Comunidad Americana (ACS)

POBLACIÓN

La densidad poblacional general de la ciudad de Charleston se ha mantenido relativamente estable en las últimas décadas, principalmente debido a que la superficie de los límites de la ciudad ha crecido a un ritmo similar al de la población. Entre 1990 y 2000, aproximadamente la mitad del crecimiento de la población de la ciudad fue el resultado de la anexión. En cambio, hoy la mayor parte del crecimiento se produce como resultado de la migración a la ciudad.

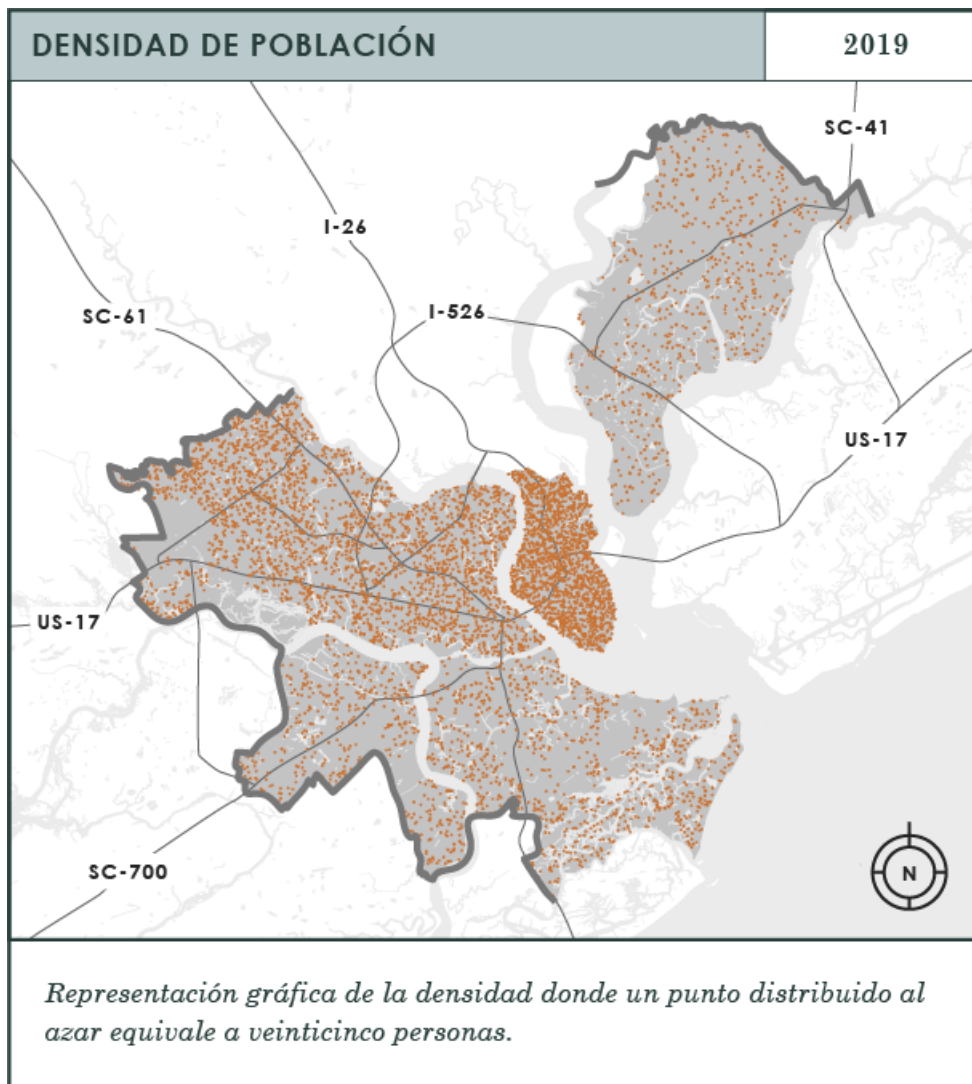
La tendencia de crecimiento demográfico más importante a la que se enfrenta Charleston es el rápido crecimiento de la población de la ciudad fuera de la península. Todas las áreas de la ciudad vieron un aumento de nuevos residentes entre 2010 y 2020, pero la Península y West Ashley recibieron el mayor número de personas, mientras que Johns Island y el área de Cainhoy experimentaron los mayores aumentos porcentuales de población con un 108% y un 90% respectivamente. West Ashley sigue siendo la zona más poblada de la ciudad.

En la Península, el centro urbano de Charleston, la densidad poblacional es la más alta de la ciudad y de la región con 4.735/mi² mientras que la Península de Cainhoy tiene la densidad más baja de la ciudad con 429/mi². Este patrón de distribución consistente en un núcleo urbano de alta densidad rodeado de densidades suburbanas más bajas en los límites de la ciudad es típico de la mayoría de las áreas urbanas.



POBLACIÓN

Península. La península de Charleston, históricamente el centro poblacional de la ciudad y de la región, es la segunda extensión territorial más poblada de la ciudad, con un número estimado de 40.000 residentes. Tanto el número total como el porcentaje de población de la península disminuyeron significativamente después de 1940 y siguieron una tendencia a la baja hasta el año 2000, cuando empezaron a subir y recientemente han experimentado un resurgimiento. En 1940, la península de Charleston contaba con más de 71.000 residentes. Esto representaba el 42% de la población de la región de Charleston y el 100% de la población de la ciudad de Charleston (no se había adherido ninguna otra zona de la ciudad). En el año 2000, la población de la Península se había reducido en un 50% hasta llegar a menos de 36.000 residentes. La población de la Península no había sido tan baja desde antes de 1850. En la actualidad, la Península sólo representa el 5,4% de la población de la región y el 26% de la población de la ciudad.



POBLACIÓN

Gran parte del declive inicial del centro urbano fue el resultado del movimiento masivo de la población hacia los suburbios (comúnmente conocido como huida de los blancos) a partir de la década de 1960, pero otros factores, como la reducción del tamaño de los hogares y la falta de crecimiento inmobiliario, continuaron la tendencia hasta la década de 1990. La reciente tendencia al alza puede atribuirse principalmente al crecimiento del empleo y la construcción de viviendas en el núcleo comercial a lo largo de las calles King y Meeting y en la Upper Península. La Península sigue siendo la zona de mayor diversidad cultural y demográfica de la ciudad y sigue absorbiendo un gran número de personas cada día, ya sea como turistas o trabajadores. El descenso gradual de la población y el hecho de seguir siendo el motor económico y cultural de la región indican que la Península tiene potencial de crecimiento en las próximas décadas.

West Ashley. Actualmente, la zona geográfica más poblada de la ciudad es West Ashley, donde vive el 42% de sus residentes. Esta zona ha aumentado su población en un 25% desde el año 2000 y en un 75% desde 1990. La mayor parte de la población vive en barrios suburbanos desarrollados desde 1940, pero que han cambiado significativamente desde los años 60 y siguen creciendo y evolucionando. Fue a las nuevas subdivisiones de lo que ahora es el interior de West Ashley a donde se trasladó gran parte de la población cuando dejó la península. Hoy en día, el área exterior de West Ashley es la que está experimentando más cambios, ya que la construcción de viviendas sigue atrayendo a muchas familias y trabajadores que buscan precios más bajos.

James Island. James Island, al igual que West Ashley, concentra una gran población suburbana. La mayoría de los habitantes de James Island no están en la jurisdicción de la ciudad de Charleston. La población de la ciudad en James Island ha sido la que menos ha aumentado (24%) de todas las áreas de la ciudad desde 2010, con un estimado de 4.400 personas.

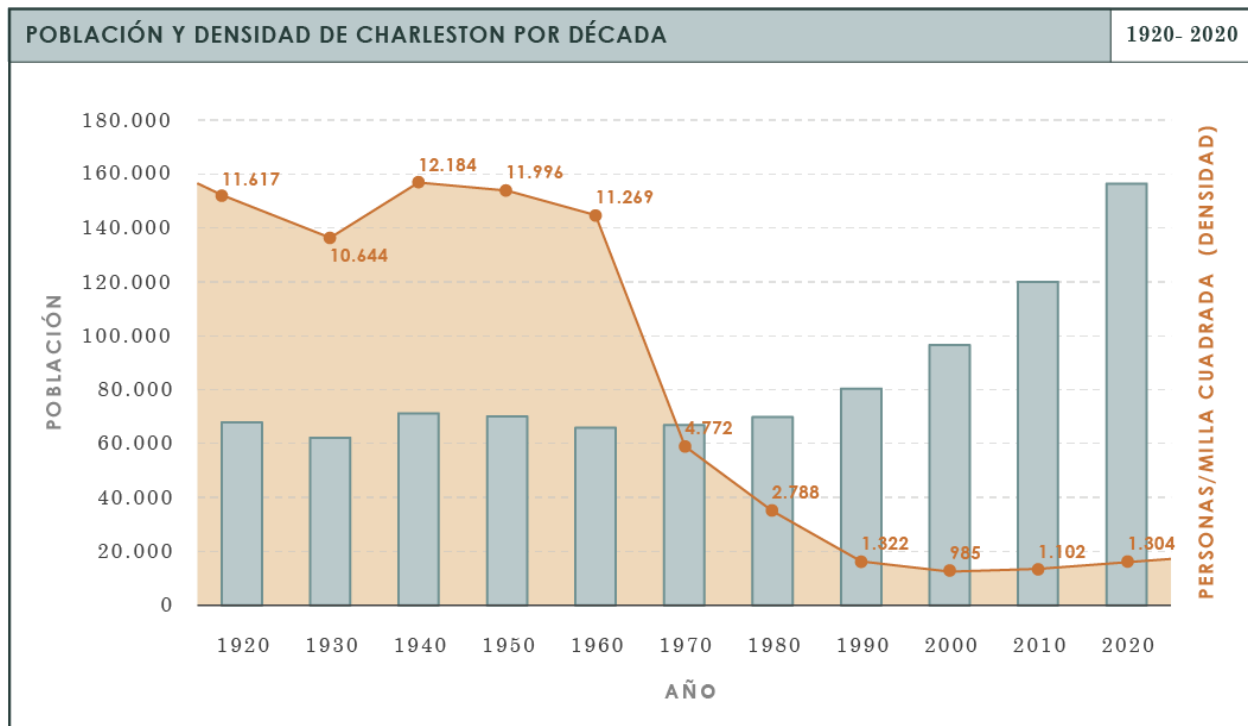
Johns Island. Johns Island sigue siendo la zona menos poblada de la ciudad a pesar de su importante crecimiento en la última década. La población de la zona citadina de Johns Island se ha duplicado con creces desde 2010, pero la población total de la ciudad sólo ha aumentado aproximadamente en 5.700 personas. El desarrollo planificado y aprobado en el corredor de Maybank indica que continuará el crecimiento constante durante la próxima década.

Península de Cainhoy. Aunque todas las áreas de la ciudad han experimentado un aumento significativo de la población, la península de Cainhoy es la que ha registrado el mayor porcentaje de crecimiento poblacional en los últimos diez años. Grandes áreas permanecen sin desarrollar a lo largo de Clements Ferry Road y probablemente verán un aumento mucho mayor de la población en los próximos diez años, ya que esta área contiene algunos de los terrenos más altos de la ciudad y las mejores oportunidades para crecer responsablemente.

Proyecciones de población. Se espera que la tendencia de crecimiento poblacional en las áreas suburbanas continúe, y para el 2030 la población de la península

POBLACIÓN

continuará su tendencia al alza.⁵ Se espera que Johns Island, Daniel Island, West Ashley y la península de Cainhoy continúen con un crecimiento demográfico constante, mientras que James Island sólo experimentará modestos aumentos. Las proyecciones indican que la mayor parte de la población vivirá fuera del centro de la ciudad, pero no se extenderá significativamente más allá de las áreas urbanas y suburbanas existentes. La re-dedicación de espacios, patrones de desarrollo más compactos, cambios en los mercados de la vivienda y políticas de planificación y gestión del crecimiento de la ciudad pueden impulsar esta tendencia.



TENDENCIAS DEMOGRÁFICAS

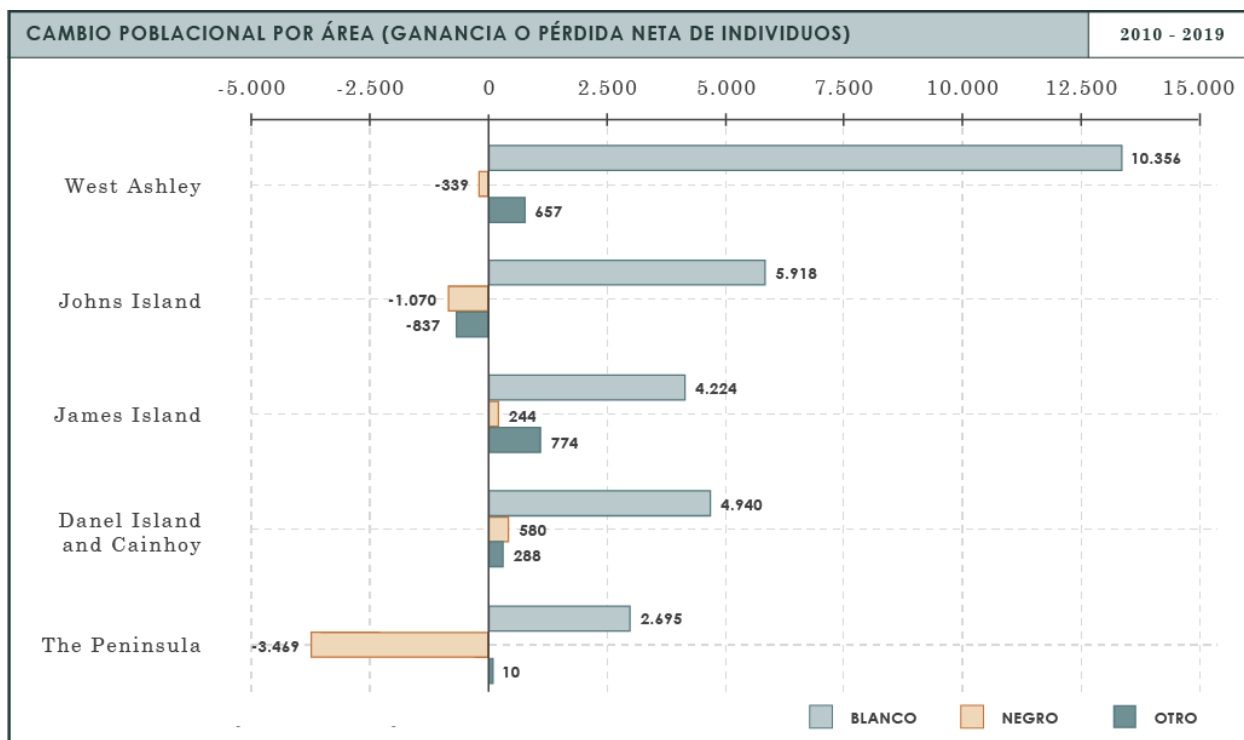
Edad. La tendencia gradual del envejecimiento de la población es evidente a nivel nacional y en la ciudad de Charleston. Entre 2010 y 2019, las últimas estimaciones indican una disminución en el porcentaje de personas menores de 18 años. El grupo de edad más numeroso en Charleston está formado por personas de 25 a 34 años y los aumentos porcentuales se produjeron en este grupo de edad y en todos los grupos de edad de 55 a 74 años, lo que llevó a un aumento general de la edad media de 32,5

⁵Las proyecciones poblacionales de la ciudad de Charleston son desarrolladas por el Departamento de Planificación, Preservación y Sostenibilidad y se basan en la población del Censo Decenal, la tasa de desocupación de viviendas, los datos anuales de permisos de construcción de la ciudad, los cálculos poblacionales anuales de la ciudad y los desarrollos de viviendas residenciales aprobados/no construidos. Las proyecciones se comparan con las tendencias de los permisos de construcción para garantizar un nivel de confianza en los datos. Las condiciones económicas suelen influir en las proyecciones a largo plazo y pueden ajustarse anualmente.

POBLACIÓN

a 34,8 años. El envejecimiento de la población puede tener implicaciones en la vivienda, la educación, la economía local y los servicios médicos.

Género. Los porcentajes de género se mantuvieron estables durante la última década, con un 52,7% aproximadamente de población de sexo femenino. La Oficina del Censo de los Estados Unidos, la fuente principal de datos demográficos locales, actualmente no recoge estadísticas de género no binario, pero los datos de la encuesta alternativa del Instituto Williams indican que las personas LGBT constituyen alrededor del 3,5% de la población en Carolina del Sur (más de 180.215 personas).⁶

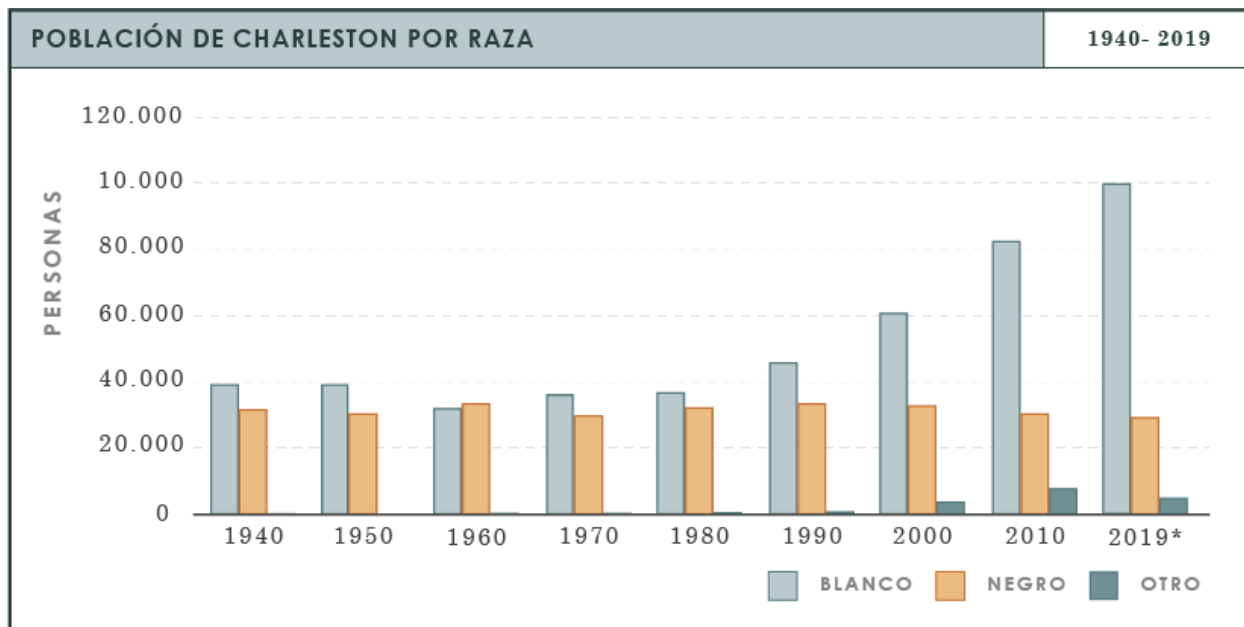


Raza y etnia. Charleston sigue siendo una ciudad racial y étnicamente diversa, pero las tendencias recientes indican un cambio hacia una demografía más homogénea. La Encuesta de la Comunidad Americana (ACS) de 2019 estima que alrededor del 74,1% de la población de la ciudad es blanca/caucásica, mientras que el 21,7% es negra/afroestadounidense; un descenso del 41% con respecto a 1990 y una disminución del 3,9% desde 2010. El total de residentes hispanos-no blancos en la ciudad aumentó del 2,9% en 2010 a un estimado del 3,2% en 2019, donde la mayor parte de esta población vive en Johns Island. Información proporcionada por la Escuela del Condado de Charleston sugiere que Johns Island y otras áreas pueden tener un mayor porcentaje de población hispana de lo que indican los datos del

⁶ The Williams Institute, UCLA School of Law; LGBT Demographic Data Interactive. Consultado el 11 de mayo de 2021. <https://williamsinstitute.law.ucla.edu/visualization/lgbt-stats/>. El Instituto Williams no ha publicado datos sobre personas queer, intersexuales o asexuales.

POBLACIÓN

Censo.⁷ Otras razas y etnias registradas por el Censo, incluyendo asiáticos, nativos de Hawái y otras islas del Pacífico, e indios americanos y nativos de Alaska, constituyen alrededor del 2% de la ciudad. Las poblaciones indígenas constituyen menos de la mitad de la comunidad de la ciudad.



Fuente: Censo de los Estados Unidos y Encuesta de la Comunidad Americana (ACS), estimaciones a 5 años

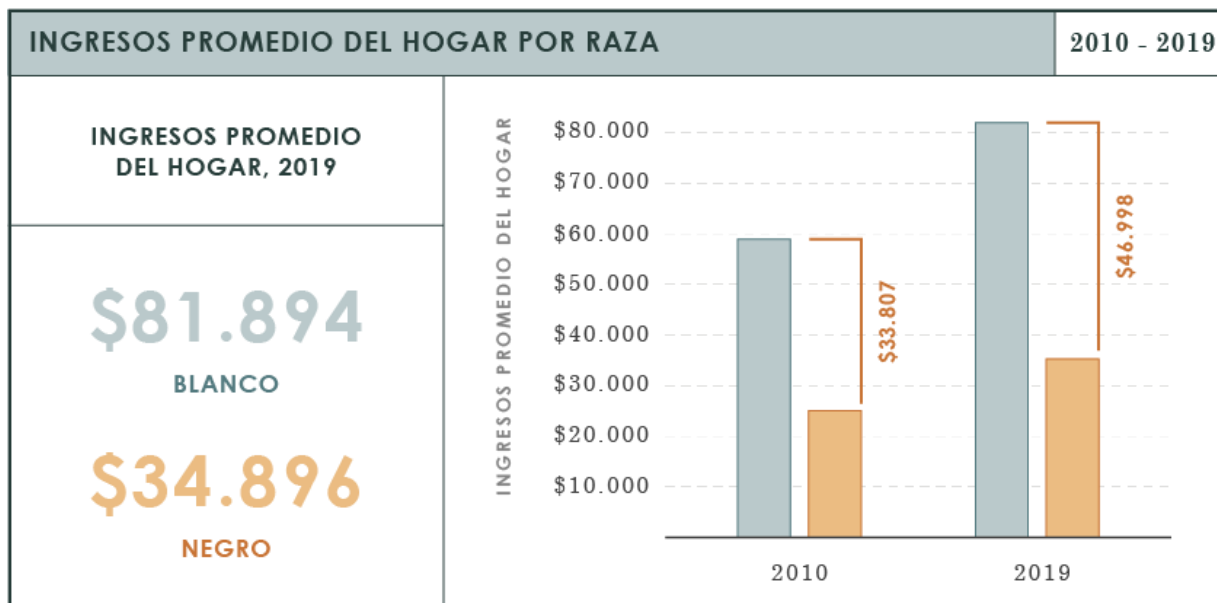
Familias y hogares. En 2019, las familias constituían un estimado del 52% de los hogares en Charleston, manteniéndose estables desde el último censo. Alrededor del 35% de los hogares no familiares eran de personas que vivían solas, una ligera disminución desde hace una década. El tamaño promedio de una familia era de 2,97 personas en 2019, exactamente el mismo tamaño que en el año 2000. Tras décadas de descenso, el tamaño promedio de los hogares aumentó de 2,18 en el Censo de 2000 a 2,31 personas por hogar en 2019. El porcentaje de hogares que contienen niños disminuyó (en un 4%) y el porcentaje de personas mayores de 65 años aumentó (en un 4%) en la última década; otro indicador del envejecimiento de nuestra población en general.

Ingresos. Los ingresos promedio de las familias han aumentado constantemente en el área de Charleston a lo largo de los años (alrededor del 28% desde 2010), pero no todos los residentes han visto los mismos aumentos en dólares, lo que indica una disparidad en las oportunidades que todos los residentes de la ciudad tienen para acceder a vivienda, alimentos y atención médica. Los hogares de personas blancas han visto un aumento real desproporcionado en comparación con los hogares de personas negras, ya que la brecha racial de ingresos se ha ampliado

⁷Distrito Escolar del condado de Charleston. "CCSD 2018 Data Dashboards." Consultado el 12 de febrero de 2021. <https://www.ccsdschools.com/Page/1228>.

POBLACIÓN

significativamente en la última década. Esta diferencia de ingresos es mucho mayor en Charleston que a nivel nacional. Los ingresos de los hogares de personas blancas en Charleston son 15.358 dólares más altos que la media nacional, mientras que los ingresos de los hogares de personas negras en Charleston están 7.039 dólares por debajo de la media nacional. No se dispone de datos fiables sobre los ingresos promedio del hogar de otras categorías raciales y étnicas.



Fuente: Censo de los Estados Unidos y Encuesta de la Comunidad Americana (ACS), estimaciones a 5 años

La tasa de pobreza de las familias en Charleston ha disminuido significativamente en las últimas dos décadas bajando del 13,5% en 2000 a un estimado del 6,5% en 2019. Sin embargo, existe una gran disparidad entre las personas blancas que viven en la pobreza con un 9,6% en comparación con el 24,7% de residentes negros que viven en la pobreza. Esta diferencia vuelve a poner de manifiesto las desigualdades en materia de raza e ingresos en la ciudad.

El informe titulado "State of Racial Disparities" (Estado de las disparidades raciales) de 2017 del Avery Institute enumera los siguientes factores como elementos clave que contribuyen a las disparidades de ingresos por raza:

Pobreza intergeneracional

Segregación y aislamiento racial

Políticas de vivienda, transporte y demás normativas gubernamentales a nivel local que refuerzan las condiciones que confinan a los trabajadores negros a empleos mal remunerados del sector de los servicios

Una educación pública que no satisface las necesidades de la nueva mayoría de sus estudiantes, que son predominantemente pobres y negros

POBLACIÓN

Un desarrollo económico de la comunidad que no está adecuadamente anclado en la equidad racial y la justicia social

Educación. Los residentes de Charleston reciben, en general, una buena educación, y cada vez en mayor medida. El porcentaje de la población que alcanza más años de escolaridad más allá del 9º grado está en aumento, así como el número de personas con títulos universitarios y de posgrado. En 2019, más del 95% de la población de 25 años o más tenía un diploma de escuela preparatoria (o equivalente) o superior. Esto representa un aumento del 4% desde la ACS de 2010 y es un 7% más alto que el promedio nacional. Además, el 53% de los habitantes de Charleston tenían títulos de licenciatura (o superiores) en 2019, un aumento del 7% con respecto a la cifra de 2010 y un 11% más alto que el promedio nacional. Estas cifras varían ampliamente entre las poblaciones blancas y las minoritarias, lo que indica una disparidad en el acceso a la educación.

GENTRIFICACIÓN

Desde su fundación, Charleston se estableció, se construyó y avanzó gracias a una población compuesta por una gran diversidad de religiones, razas, nacionalidades e idiomas, reunida a través de circunstancias compartidas de esclavitud, inmigración, comercio, guerra y autodeterminación.

El Grupo de Trabajo sobre la gentrificación de la Ciudad de Charleston de 2001 declaró que la diversidad de los barrios es esencial para mantener una alta calidad de vida en Charleston y que la cuestión de la gentrificación es fundamental para el futuro de la ciudad. Desde la publicación de dicho informe, Charleston ha sido nombrada en varias ocasiones por Realtor.com como la "ciudad de más rápida gentrificación" del país. Durante el proceso de participación que se dio en la elaboración del Plan de la Ciudad, miembros de la comunidad de todos los orígenes afirmaron el vínculo entre la diversidad y la calidad de vida y repitieron su preocupación por la gentrificación y el desplazamiento de las poblaciones no blancas y de bajos ingresos de la ciudad.

Los indicios de la gentrificación de nuestra ciudad pueden verse en las recientes tendencias demográficas que se destacan en este capítulo. Los principales indicadores de gentrificación son el aumento de los hogares de personas blancas, la disminución de los hogares de personas no blancas en general, el incremento de los ingresos medios de la zona, el aumento del nivel educativo y el menor tamaño de los hogares.

La gentrificación en Charleston es más evidente para los hogares de personas negras. Las cifras del censo de las últimas décadas muestran que el porcentaje de residentes blancos aumenta a un ritmo más rápido que el de los residentes negros, principalmente debido a la inmigración. En cada censo entre 1980 y 2010 la población blanca aumentó significativamente mientras que la población negra se mantuvo relativamente estable. Las estimaciones de 2018 y 2019 indican que esta tendencia continuará en las cifras del Censo de 2020 y que se producirá un descenso

POBLACIÓN

de la población negra en general en la ciudad, sobre todo en la Península y en Johns Island.

Fortaleza en la diversidad significa que la vitalidad de la economía y la cultura de la ciudad depende de mantener y atraer la diversidad. Las estrategias para abordar la gentrificación en el Plan de la Ciudad incluyen políticas a nivel municipal dirigidas a la asequibilidad de la vivienda, el crecimiento del empleo, el apoyo a los vecindarios y la calidad de vida. Las recomendaciones del plan relacionadas con estos temas se abordan en otros capítulos del plan.

RECURSOS NATURALES

Los *recursos naturales* son los elementos del entorno natural de una comunidad, como la tierra, el agua, el aire, el suelo, las plantas y los animales. La planificación de los recursos naturales incluye la gestión y conservación de estos para apoyar una relación mutuamente beneficiosa entre los habitantes de una comunidad y sus ecosistemas naturales.

Los habitantes de Charleston sienten una fuerte conexión con el paisaje natural del Lowcountry, conocido por su clima semitropical y su variedad de vida vegetal y animal única. Cientos de arroyos con mareas, humedales, islas y bosques preservados dictan los límites de Charleston y dónde puede y no haber desarrollo. La misma fundación de la ciudad en su particular ubicación puede atribuirse a la confluencia de los ríos Ashley, Cooper y Wando en la desembocadura del puerto de Charleston. Los nuevos retos que plantea el cambio climático, como el aumento de la frecuencia e intensidad de las tormentas y la subida del nivel del mar, ponen en evidencia la necesidad de proteger el medioambiente y las prácticas de desarrollo sostenible.

Durante la participación, los miembros de la comunidad destacaron el papel del paisaje natural como un recurso que puede mejorar la calidad de vida de los habitantes y mitigar las inundaciones. Hubo un fuerte apoyo a la preservación y restauración de valiosos ecosistemas, ya que Charleston se enfrenta a crecientes problemas de inundación con el aumento del nivel del mar y el empeoramiento de las tormentas. También se pidió un mayor acceso en toda la ciudad a espacios verdes y agua limpios y saludables. En la Encuesta Comunitaria del Plan de la Ciudad, los miembros de la comunidad clasificaron el "drenaje eficaz y la gestión de las inundaciones" y el "medio ambiente limpio" como el primer y segundo factor que contribuye a la calidad de vida en general.



Imágenes cortesía de Diálogos Holandeses: Equipo de Charleston

VIVIR JUNTO AL AGUA

"LA SUPERVIVENCIA DE CHARLESTON A LARGO PLAZO ESTARÁ DETERMINADA, EN GRAN PARTE, POR LA FORMA EN QUE LA COMUNIDAD GESTIONE SUS RIESGOS DE INUNDACIÓN Y DE SUBIDA DEL NIVEL DEL MAR".

-DIÁLOGOS HOLANDESES: CHARLESTON

Los efectos del cambio climático, incluidas las amenazas de la subida del nivel del mar y el aumento de la frecuencia e intensidad de las tormentas, son hoy más tangibles que nunca y van a requerir estrategias innovadoras de gestión de los recursos naturales de cara al futuro. En 2019, el Concejo de la Ciudad de Charleston adoptó por unanimidad el Informe de Diálogos Holandeses: Charleston y las recomendaciones en materia de políticas. El equipo de Diálogos Holandeses trabajó con expertos locales, nacionales e internacionales con el fin de

RECURSOS NATURALES

conceptualizar para Charleston un futuro de "vivir junto al agua", uno en el que el paisaje urbano funcione armoniosamente con el flujo natural del agua.

Es fundamental para el futuro de nuestra ciudad crear directrices de planificación y desarrollo que se ajusten al marco de "vivir junto al agua" impulsado por Diálogos Holandeses. Algunas estrategias son:

Proteger los humedales existentes (incluidos los lugares que se espera que se conviertan en humedales en el futuro debido a la subida del nivel del mar).

Desalentar las superficies impermeables para favorecer los suelos naturales por la eficaz infiltración del agua de lluvia que proporcionan.

Reevaluar los códigos de zonificación para desplazar el desarrollo de las áreas bajas a las más altas.

Promover zonas de separación vegetal, plantación de árboles y cuencas de biorretención, que filtran y reducen la escorrentía de las aguas pluviales, principal fuente de contaminación del agua en Charleston.

CALIDAD DEL AGUA

El agua constituye aproximadamente el 15% de la superficie total de la ciudad de Charleston, lo que convierte la incidencia de la calidad del agua en un factor muy importante para la calidad de vida en general. La escorrentía de las aguas pluviales es una de las formas más comunes en que los contaminantes entran en las masas de agua locales. A medida que el agua de lluvia fluye hacia los desagües de aguas pluviales y estanques de retención, captura contaminantes que incluyen desechos de animales, pesticidas y fertilizantes, aceite y gasolina de los automóviles y otros productos químicos dañinos. Según un reportaje de 2018 del Charleston Post and Courier, durante los eventos de inundación significativos, los niveles de coliformes fecales superan con creces las directrices estatales en áreas alrededor de la península de Charleston.⁸ Además, los diferentes tipos de uso del suelos pueden generar diferentes tipos de contaminación física, biológica y química que pueden afectar la calidad del agua. Por ejemplo, el mal funcionamiento de los sistemas sépticos in situ puede liberar nitrógeno, fósforo y bacterias coliformes fecales en las aguas subterráneas.⁹ La limpieza y la eliminación de los residuos, la conservación de la vegetación natural y de los patrones de drenaje y la minimización de la

⁸ Bartleme, Tony, and Glenn Smith. "Charleston Floodwaters Are Crawling with Unsafe Levels of Poop Bacteria." *Charleston Post and Courier*, June 14, 2018. Consultado en mayo de 2021. https://www.postandcourier.com/news/charleston-floodwaters-are-crawling-with-unsafe-levels-of-poop-bacteria/article_9a120c08-5780-11e8-b5eb-4b448c32fc94.html#:~:text=Charleston floodwaters are crawling with unsafe levels of poop bacteria,-By Tony Bartelme&text=Many downtown Charleston streets become, research by College of Charleston.

⁹ Daniels, T. (2014). *The Environmental Planning Handbook: For Sustainable Communities and Regions* (2nd ed.). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781351179270>

RECURSOS NATURALES

alteración del terreno durante el desarrollo son estrategias probadas para mejorar la calidad del agua. ¹⁰

RECURSOS NATURALES Y EQUIDAD

Debido a múltiples factores, entre los que se incluyen una larga historia de segregación, de exclusión social y de desatención a los peligros medioambientales en las comunidades de bajos ingresos y de minorías, hoy en día muchos de los vecindarios más vulnerables de Charleston son también algunos de los más expuestos a las inundaciones, al calor extremo y a los materiales peligrosos. Según la Evaluación de Riesgo y Vulnerabilidad a todas las Amenazas (2020) de la ciudad, alrededor del 71% de los lugares donde se encuentran ubicados los materiales peligrosos están los vecindarios más vulnerables de la ciudad (según el Índice de Vulnerabilidad Social de los CDC). El mismo estudio descubrió que unos 1.900 hogares con miembros mayores de 65 años y unos 2.900 hogares que viven por debajo del umbral de la pobreza viven en áreas que presentan la mayor vulnerabilidad al calor extremo debido a su escasa cobertura de la copa de los árboles, su amplia superficie urbanizada y su menor capacidad para hacer frente a los efectos del calor en función de su situación socioeconómica.¹¹

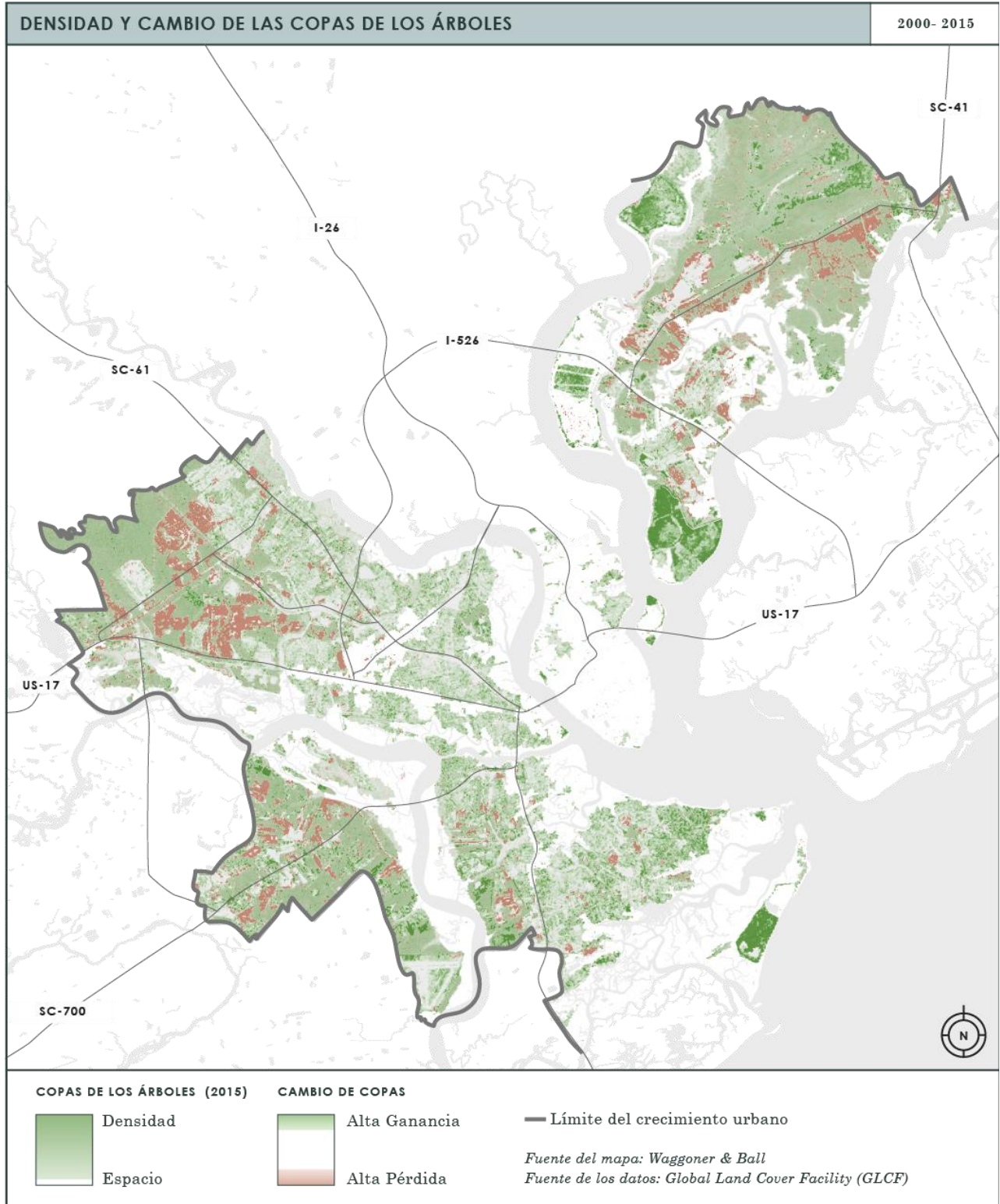
A lo largo del proceso de participación pública del Plan de la Ciudad, los miembros de la comunidad de toda la ciudad expresaron su deseo de un acceso equitativo a la naturaleza y de altos estándares ambientales para las comunidades de todos los orígenes socioeconómicos y raciales. Por ejemplo, los habitantes de las comunidades de asentamientos afroestadounidenses de Wando citaron los bosques de pinos de hoja larga, las granjas y vías fluviales locales utilizadas para la pesca y la captura de cangrejos como conexiones vitales con el mundo natural. Para hacer frente a las inequidades en la calidad y el acceso al medioambiente, las consideraciones de equidad deben estar en la vanguardia de las decisiones de planificación del uso del suelos y de los recursos naturales en la próxima década.

PARQUES Y ÁREAS CONSERVADAS

Durante el proceso de participación en el Plan de la Ciudad, el 88% de los encuestados afirmaron que les gustaría que se conservara más terreno para uso público recreativo y muchos miembros de la comunidad sugirieron que se diera prioridad a las futuras inversiones en parques y actividades recreativas para los vecindarios actualmente desatendidos. El informe de Diálogos Holandeses Charleston recomendó utilizar las instalaciones de los parques para almacenar agua y reducir la escorrentía, una estrategia apoyada por el 80% de los encuestados del Plan de la Ciudad.

¹⁰ Ibid.

¹¹ United States. City of Charleston, SC. Mayor's Office of Resilience and Sustainability. *Evaluación de Riesgo y Vulnerabilidad a todas las Amenazas* Noviembre 2020. Consultado en mayo de 2021. <https://www.charleston-sc.gov/DocumentCenter/View/27994/All-Hazards-Vulnerability-Assessment-Full-Report>.



RECURSOS NATURALES

En 2020, el Departamento de Parques de la ciudad de Charleston mantuvo más de 1.866 acres de parque y 4,22 millones de pies cuadrados de espacio edificable, dando servicio a aproximadamente 156.000 habitantes.¹² Actualmente el departamento se encuentra desarrollando One Charleston, su primer Plan Maestro de Parques y Recreación, que guiará las futuras adquisiciones y los principales proyectos de parques. Además, la ciudad y el condado de Charleston han colaborado a través del Programa Cinturón Verde del condado de Charleston para adquirir terrenos de interés para la conservación, la protección de los humedales, la preservación histórica y cultural, los parques, las vías verdes y los senderos, y el acceso a las vías navegables; y para apoyar el acceso y el uso públicos de los terrenos conservados. El Programa Cinturón Verde, que se inició en 2004, ha protegido más de 21.000 acres de tierra, hasta la fecha, de los cuales más de 9.300 acres fueron adquiridos para futuros parques públicos y espacios verdes. En 2016, los ciudadanos del condado de Charleston aprobaron un segundo impuesto sobre las ventas de medio centavo para carreteras, transporte público y cinturones verdes. Este impuesto de 25 años proporcionará \$210 millones adicionales para los programas Greenbelt.¹³

Límite de crecimiento urbano. Además de mejorar y aumentar la cantidad de parques y tierras conservadas, la ciudad trabaja para preservar los espacios verdes y evitar la expansión urbana mediante la protección del límite de crecimiento urbano (UGB, por sus siglas en inglés). Establecido a finales de la década de 1990, el UGB es una línea fronteriza que rodea la ciudad de Charleston, desalentando el crecimiento suburbano o urbano en las áreas rurales fuera de él. Respetar el UGB y concentrar el desarrollo y la reurbanización dentro de este límite es vital para proteger las áreas rurales de gran riqueza ecológica y las tierras protegidas, que proporcionan retención de aguas pluviales y mejoran la calidad del aire para toda la región.

Muchas secciones del UGB se encuentran bien protegidas por terrenos de parques, áreas de conservación designadas o características naturales no urbanizables. Para mantener la integridad de todo el UGB, los futuros esfuerzos de conservación de la tierra deberían centrarse a lo largo del corredor de Brownswood Road, al sur de Cane Slash y Plow Ground Roads en Johns Island; también a lo largo de la parte sur de Folly Road en James Island; y en las áreas adyacentes al UGB en West Ashley y el área de Wando en la península de Cainhoy.

Áreas naturales o preservadas existentes que protegen el límite de crecimiento urbano (UGB):

PARQUE DEL CONDADO DE BULOW

RANTOWLES CREEK Y HUMEDALES ADYACENTES

BOSQUE NACIONAL FRANCIS MARION

¹² <https://www.charleston-sc.gov/DocumentCenter/View/26154/City-of-Charleston-2020-Formal-Budget>

¹³ Charleston County Greenbelt Program. <https://greenbelt.charlestoncounty.org/>

INFRAESTRUCTURA VERDE

Muchas personas piensan que los grandes y costosos proyectos de infraestructura hechos por el hombre son la única manera de enfrentar los desafíos del aumento del nivel del mar y las inundaciones, pero algunas de las mejores herramientas de infraestructura de aguas pluviales han existido durante miles de años. Las "infraestructuras verdes", como los grupos de árboles sanos y las zonas de contención de los humedales, pueden tener muchos de los mismos beneficios que las herramientas de gestión de las aguas pluviales creadas por el hombre por una fracción del costo.

Árboles. En 2017, el Servicio Forestal de los Estados Unidos y el Centro de Infraestructura Verde seleccionaron a Charleston como uno de los casos de estudio para su programa *Trees to Offset Stormwater* [Árboles para Contrarrestar las Aguas Pluviales], donde se estudió el dosel de los árboles de la ciudad de Charleston y las formas en que estos absorben, almacenan y liberan el agua alrededor de la ciudad. El estudio reveló que el 60,6% del terreno dentro de los límites de la ciudad está cubierto por copas de árboles y el 18,5% está cubierto por superficies impermeables, como estacionamientos o superficies de edificios. En el centro de Charleston, solo el 17,4% del terreno está cubierto por copas de árboles, y el 62,8% está cubierto por superficies impermeables. De 1992 a 2016, la ciudad de Charleston perdió alrededor del 5% de las copas de los árboles, según los investigadores del Lowcountry Hazards Center del College of Charleston.¹⁴ Esa tendencia puede estar invirtiéndose, ya que la ciudad experimentó un aumento del 1,05% en las copas de los árboles entre 2009 y 2017.¹⁵ Las divisiones de Aguas Pluviales y Parques de la ciudad coordinan la plantación y el mantenimiento de árboles y la ciudad de Charleston ha plantado más de 5.000 árboles nuevos desde 2017.¹⁶

Además de los beneficios estéticos, la sombra y el hábitat para los animales que proporcionan los árboles, también son piezas vitales de la infraestructura de aguas pluviales. Según el estudio *Árboles para Contrarrestar las Aguas Pluviales*,¹⁷ "durante una precipitación de una pulgada, un acre de bosque liberará 750 galones de escorrentía, mientras que un estacionamiento liberará 27.000 galones".¹⁸ Además, los árboles son mucho más rentables que las infraestructuras tradicionales de aguas pluviales construidas por el hombre. Los terrenos conservados para la

¹⁴ *The Impact of Forest Cover on Flooding and Climate Change in Charleston County, SC.* College of Charleston Lowcountry Hazards Center. 2020. Consultado en mayo de 2021.

<https://gis.cofc.edu/portal/apps/MapSeries/index.html?appid=8dd072b2b2774b83b4807c25f57ca8bd>.

¹⁵ Ibid.

¹⁶ City of Charleston FY2020 Budget <https://www.charleston-sc.gov/DocumentCenter/View/26154/City-of-Charleston-2020-Formal-BudgeCt> p.268

¹⁷ United States. Green Infrastructure Center, City of Charleston, SC. Mayor's Office of Resilience and Sustainability, Department of Planning, Preservation, and Sustainability. *Trees to Offset Stormwater*. September 2018. Consultado en mayo de 2021. <https://www.charleston-sc.gov/1567/Trees-to-Offset-Stormwater>.

¹⁸ Ibid.

RECURSOS NATURALES

retención de aguas pluviales "muestran una relación de ahorro de ocho a uno en dólares frente a las estructuras artificiales de control de inundaciones".¹⁹ El aumento de las copas de los árboles por sí solo no resolverá los problemas de las aguas pluviales, sobre todo si el terreno que rodea al árbol está cubierto por superficies impermeables como el hormigón o el asfalto. Para aprovechar los beneficios de los árboles en cuanto a las aguas pluviales, hay que conservar grupos de árboles y áreas forestales más grandes en lugar de limitarse a plantar árboles alrededor de las superficies pavimentadas.

Humedales. La ciudad de Charleston alberga varios tipos de humedales, desde humedales boscosos de agua dulce hasta marismas de agua salada. Hay unos 3,8 millones de acres de humedales en Carolina del Sur, y cerca del 95% de ellos se encuentran en la región costera del estado. Las zonas de contención de los humedales ofrecen una medida de protección de los mismos que también puede servir como elemento vital de la infraestructura verde. Una zona de contención de humedales es una concentración de árboles, arbustos y otras plantas autóctonas y una orilla de pendiente gradual adyacente a un humedal.

Tienen tres propósitos principales:

Proporcionar almacenamiento de agua.

Las zonas de contención de los humedales almacenan el agua de las inundaciones, lo que permite que se infiltre lentamente en las masas de agua más grandes, y evita las inundaciones repentinas que pueden desbordar las infraestructuras construidas por el hombre.

Proteger la calidad del agua.

Las zonas de contención de los humedales filtran y capturan los contaminantes de la escorrentía de las aguas pluviales antes de que entren en las masas de agua.

Preservar el hábitat de plantas y animales.

Los humedales proporcionan hábitat y sombra, lo que enfría la temperatura del agua hasta niveles más adecuados para los peces y otros animales. También protegen el borde de las áreas urbanizadas y los elementos acuáticos donde viven las plantas y los animales.²⁰

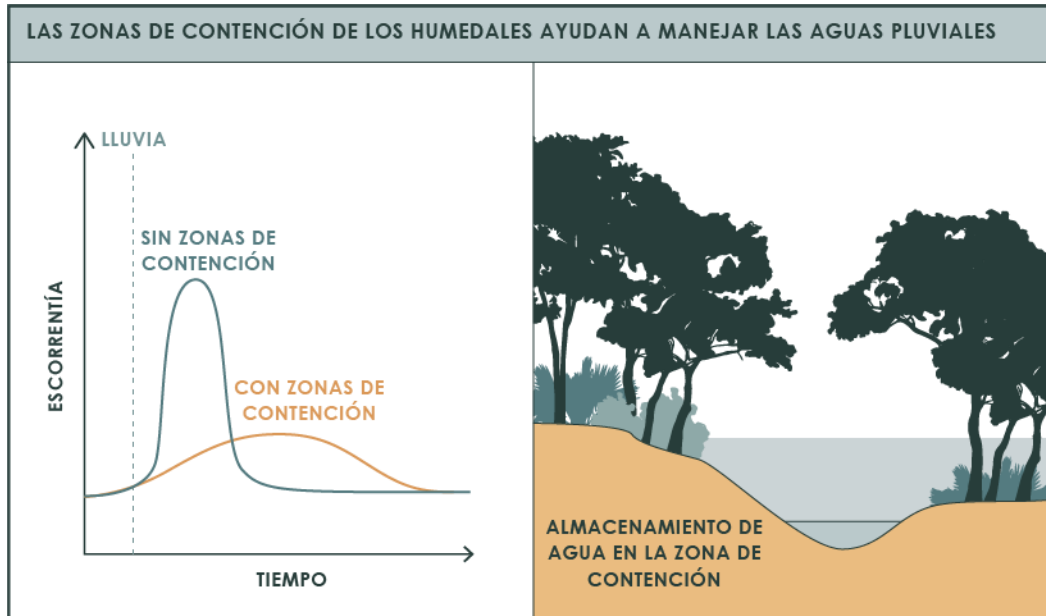
¹⁹ Ibid.

²⁰ Sarconi, Dr. Amy, Dr. Dan Hitchcock, and Barbara Neale. "Best Practices for Wetland Coastal Buffers. Session 1: Science and Design Considerations." Lecture, Webinar, February 4, 2021.

RECURSOS NATURALES



Sección transversal de una zona de contención típica de un humedal de agua dulce. *Imágenes cortesía de Dr. Amy Scaroni, Universidad Clemson.*



Las zonas de contención de los humedales reducen la velocidad de escorrentía y almacenan el agua de las inundaciones durante las tormentas. *Imágenes cortesía de Dr. Amy Scaroni, Universidad Clemson.*

Las marismas. Las marismas, o humedales de agua salada, son ecosistemas dinámicos que se ven influidos por los niveles de agua de sus masas de agua vecinas. El Departamento de Salud y Control Ambiental de Carolina del Sur (DHEC, por sus siglas en inglés) ha establecido una "línea crítica" en la costa de Carolina del Sur que delimita las masas de agua que desembocan en el Océano Atlántico. Para proteger los humedales de agua salada, varios municipios, entre ellos la ciudad de Charleston, emplean una Ordenanza de contención de líneas críticas, que exige que el desarrollo se aleje una distancia adicional de la línea crítica del DHEC.

A medida que el nivel del mar siga subiendo, la ubicación y el tamaño de las marismas de agua salada también cambiarán. Las estrategias de planificación y

RECURSOS NATURALES

desarrollo pueden afectar directamente a la forma en que las marismas se mueven y cambian con el tiempo. Para preservar estos recursos vitales, deberían reservarse las áreas bajas para hacer sitio a nuevas áreas de marismas con el tiempo. Las áreas con estructuras construidas por el hombre utilizadas para defender el desarrollo existente inhibirán y eventualmente matarán las marismas de agua salada.

Fomentar el uso de zonas de contención de humedales de agua dulce y salada mediante políticas de planificación y zonificación es vital para proteger las zonas urbanizadas de las inundaciones, preservar la biodiversidad de plantas y animales y mantener los contaminantes fuera de las masas de agua. Herramientas como los jardines infiltrantes y los drenajes sostenibles también pueden proporcionar algunos de los beneficios de las zonas de contención de los humedales, pero suelen funcionar mejor a menor escala como estrategia para capturar y desviar la escorrentía de las superficies impermeables en su origen.

PLANIFICACIÓN DE UN FUTURO SOSTENIBLE

En los últimos diez años, la ciudad de Charleston ha dado pasos importantes para promover la sostenibilidad ambiental a través de diversas políticas y programas. En enero de 2020, la ciudad prohibió el uso de bolsas de plástico de un solo uso destinadas a la compra de mercancías, así como de determinados artículos de plástico para llevar y envasar alimentos. En el mismo año, la ciudad se asoció con Clemson Extension y Keep Charleston Beautiful para proporcionar orientación y financiación para jardines infiltrantes en toda la ciudad como parte de Charleston Rainproof. La Oficina de Resiliencia y Gestión de Emergencias de la Alcaldía (OREM, por sus siglas en inglés) completó recientemente la Evaluación de Riesgo y Vulnerabilidad a todas las Amenazas de la ciudad, que recomendó numerosas estrategias para reducir el riesgo de la ciudad a los principales desastres naturales y provocados por el hombre, entre ellas la aplicación de incentivos de infraestructura verde a través de la zonificación o pagos, y la identificación de espacios abiertos que podrían funcionar como áreas de almacenamiento de agua. A principios de este año, el concejo de la Ciudad adoptó el primer Plan de Acción Climática de la ciudad, un marco estratégico para reducir la contaminación por carbono y mitigar el impacto de Charleston en el cambio climático.



- 01.** Desarrollar políticas y procesos para ampliar las consideraciones de justicia ambiental en la planificación del uso de suelos, infraestructuras y recursos naturales; incluyendo la priorización de las comunidades de justicia ambiental en las mejoras medioambientales y el análisis de los posibles impactos negativos de los proyectos sobre las comunidades de justicia ambiental.
- 02.** Continuar proporcionando y ampliando el sistema de parques para incluir parques grandes y pequeños y promover el acceso equitativo y la conectividad alternativa segura a los espacios verdes y al agua en toda la ciudad.
- 03.** Apoyar la conservación de tierras alrededor de los bordes del Límite de Crecimiento Urbano, específicamente a lo largo del corredor de Brownswood Road y al sur de Cane Slash y Plow Ground Roads en Johns Island; a lo largo de la parte sur de Folly Road en James Island; y las áreas adyacentes al UGB en West Ashley y el área de Wando en la península de Cainhoy.
- 04.** Desarrollar un plan de priorización del Greenbelt ("Cinturón verde") y trabajar con las jurisdicciones circundantes para preservar más espacios verdes, particularmente a lo largo del Límite de Crecimiento Urbano.
- 05.** Crear incentivos para el uso de derechos de vía para la conservación, incluyendo la creación de un conjunto de herramientas para la preservación de espacios verdes.
- 06.** Garantizar que las normativas para el desarrollo de suelos protejan adecuadamente las granjas de la ciudad, los suelos de primera calidad para la agricultura, los recursos naturales y las zonas rurales.
- 07.** Continuar promoviendo políticas de planificación y zonificación que se alineen con el "enfoque de vivir con el agua" descrito en el estudio de Diálogos Holandeses de Charleston, incluyendo el fomento del uso de infraestructura verde en las prácticas de paisajismo y la gestión de las aguas pluviales. La infraestructura verde incluye características como los bio-canales, pavimentos porosos, jardines de lluvia y zonas de transición de humedales; así como otras prácticas que no alteran las características naturales y los ecosistemas existentes.
- 08.** Dedicar personal y recursos para apoyar la colaboración entre Gestión de Aguas Pluviales, Parques y Planificación para supervisar la preservación, creación y mantenimiento de la infraestructura verde.

09.

Implementar las recomendaciones del estudio Árboles para Contrarrestar las Aguas Pluviales, incluyendo la actualización de la Normativa de Protección de Árboles de la Ciudad para preservar grupos de árboles durante el proceso de desarrollo, hacer seguimiento y aumentar los porcentajes de dosel de árboles alrededor de la ciudad, y priorizar las áreas desatendidas o con inventario envejecido para la plantación de árboles.

10.

Implementar estrategias de planificación de uso de suelos y transporte que tengan en cuenta la migración de las marismas y humedales debido al aumento del nivel del mar, como zonas de separación vegetal para dejar espacio a la migración de las marismas o humedales y restringir el desarrollo urbanístico y las vías de comunicación en las zonas de riesgo de inundación por mareas.

11.

Aumentar los incentivos y las oportunidades educativas para que los residentes aumenten y mantengan la infraestructura verde en sus propiedades.

RECURSOS CULTURALES

Los *recursos culturales* son aquellas características de una comunidad -tangibles o intangibles- que han sido moldeadas por las personas que viven (o vivieron) en ella, y que crean un sentido único del lugar y de la historia, y promueven las actividades culturales. Pueden incluir edificios y estructuras históricas, zonas comerciales o residenciales, recursos naturales o paisajísticos, yacimientos arqueológicos, zonas o instituciones educativas, religiosas o de ocio, y cualquier otra característica o instalación relacionada con el aspecto cultural de una comunidad.

La marcada identidad cultural de Charleston se percibe en cada rincón de la ciudad, presente en la gastronomía, las artes y los espacios físicos que acogieron a algunas de las personas y momentos más importantes de la historia de Estados Unidos. Muchos de estos aspectos de nuestra ciudad atrajeron a los más de siete millones de personas que visitaron Charleston el año pasado²¹. Apoyar y preservar estos recursos es fundamental tanto para fomentar el sentido único de Charleston como para promover los objetivos económicos y de sostenibilidad de la comunidad. El capítulo de Recursos Culturales ofrece una visión general de los recursos existentes, así como de las oportunidades para reforzarlos en los próximos años. Se hace especial énfasis en los recursos culturales relacionados con la historia y la cultura afroestadounidense, que incluye un inventario por primera vez de las comunidades históricas y de los asentamientos afroestadounidenses existentes en la ciudad de Charleston y sus alrededores.

LAS ARTES

La Oficina de Asuntos Culturales (OCA, por sus siglas en inglés) de la ciudad de Charleston es la principal defensora de las artes. La OCA destaca el trabajo de los artistas, intérpretes y escritores locales, apoya y sirve de agencia de convocatoria para las organizaciones artísticas locales, se asocia con las escuelas del condado de

²¹ 2019-2020 Annual Report. Report. Office of Tourism, College of Charleston. 2020. Consultado en otoño de 2020.

<https://sb.cofc.edu/centers/tourismanalysis/annualreports/otaannualreport20192020.pdf>.

RECURSOS CULTURALES



Centro de Artes de Cannon Street, sede del Teatro PURE. *Imagen por cortesía de OCA*



Proyección del futuro Centro de las Artes Albert Simons en el College of Charleston. *Imagen por cortesía de The College of Charleston/Liulli o Architecture.*



Martha and John M. Rivers Performance Hall en el Gaillard Center, *imagen por cortesía del Gaillard Center*

RECURSOS CULTURALES

Charleston para ofrecer oportunidades de educación artística y trabaja en varios eventos importantes, como los mercados agrícolas del centro y de West Ashley.

La ciudad de Charleston alberga numerosos espacios artísticos, como galerías de arte, teatros, auditorios y salas artes escénicas. El Centro Gaillard es el escenario más importante de la ciudad para las artes escénicas, y se sometió a extensas renovaciones entre 2012 y 2015 para añadir la sala de espectáculos Martha y John M. Rivers, de 1.800 asientos, una sala de exposiciones de 15.000 pies cuadrados y tres plantas de oficinas municipales²². La Galería de la Ciudad en el Parque Waterfront, el Instituto Halsey de Arte Contemporáneo del Colegio de Charleston, el Museo Gibbes, el Centro de Arte Contemporáneo Redux y numerosas galerías más pequeñas muestran el trabajo de artistas con talento, muchos de los cuales consideran Charleston su hogar.

El Centro para las Artes Albert Simons del College of Charleston empezará pronto a realizar importantes renovaciones que incluirán la adición de un nuevo teatro de caja negra.²³ El Teatro Sottile del College, en la King St., también está en renovación y se espera que vuelva a abrir sus puertas en 2021. El Centro de Artes de Cannon Street, una iglesia histórica transformada en Cannonborough-Elliotborough, es administrada por la Oficina de Asuntos Culturales de la ciudad desde 2016 y alberga el PURE Theater Charleston. El Centro de Artes Culturales de Charleston se ha trasladado recientemente al centro comercial Citadel en West Ashley, y ofrece espectáculos familiares, programas educativos y eventos comunitarios.²⁴ Otros lugares artísticos importantes son el Dock Street Theatre, el Memminger Auditorium, el Charleston Music Hall, el Woolfe Street Playhouse, el Music Farm, la 34 West Theater Company, el Queen Street Playhouse y el Pearl West Ashley Theatre Center.

EVENTOS Y ATRACCIONES ESPECIALES

Entre los festivales y eventos culturales de la ciudad se encuentran Spoleto USA, Piccolo Spoleto, MOJA Festival, Charleston Food and Wine Festival, Charleston Fashion Week, Southeastern Wildlife Exposition y Cooper River Bridge Run. Otras atracciones importantes son el Acuario de Carolina del Sur, el Museo de Charleston (el museo más antiguo del país), el Museo de los Niños, el sitio histórico Charles Towne Landing, el futuro Museo Internacional Afroamericano (que se inaugurará en 2022), el estadio Family Circle Cup en Daniel Island y el parque Joseph P. Riley Jr., sede del equipo de béisbol Charleston Riverdogs. Otros equipos deportivos locales son el equipo de soccer Charleston Battery y el equipo de hockey sobre hielo South Carolina Stingrays.

²² "Charleston Gaillard Center." Charleston Gaillard Center. May 10, 2021. Consultado el 11 de mayo de 2021. <https://gaillardcenter.org/>.

²³ https://www.postandcourier.com/features/college-of-charleston-set-to-embark-on-a-50-million-renovation-of-major-campus-building/article_d3a70074-bec5-11e9-9a0f-839660de2ff8.html

²⁴ "Best Theater Entertainment in Charleston: CACC." Cultural Arts Center. Consultado el 11 de mayo de 2021. <https://www.cartsc.com/>.

HISTORIA

Charleston contiene muchas zonas de importancia histórica y cultural. La protección, la mejora y la preservación de las propiedades y las áreas de importancia cultural y arqueológica son fundamentales para preservar el sentido de lugar único de Charleston.

Tierras indígenas. Los pueblos indígenas vivieron en la zona durante miles de años antes de la conquista europea. Algunos de los grupos de la zona eran los Stono, Edisto, Kiawah, Wando, Sewee y Etiwan. Estos grupos se dedicaban a diversos cultivos, establecieron complejas rutas comerciales y fabricaron elaboradas herramientas, cerámica, joyas y ropa. Muchos de los nombres que los habitantes de Charleston conocen hoy en día (Yemesse, Edisto, Stono, Wando, Chicora, entre muchos otros) proceden de palabras o nombres indígenas. Las poblaciones indígenas sufrieron un dramático declive tras la colonización europea a partir de 1520 debido a las enfermedades, la esclavitud y otros actos de violencia. Aunque muchos grupos indígenas enteros de todo el estado se han perdido, varios siguen presentes y activos en la actualidad, como los Catawba, Cherokee, Pee Dee, Chicora, Edisto, Santee, Yamassee y Chicora-Waccamaw.²⁵

Charleston. Fundada por los ingleses en 1670, Charleston es la ciudad incorporada más antigua de Carolina del Sur y también se encuentra entre las más antiguas del país. El centro de Charleston es conocido por su arquitectura bien conservada de los siglos XVII y XVIII. El Distrito Antiguo e Histórico de la Península de Charleston es el primer distrito histórico de Estados Unidos y fue establecido por ordenanza local en 1931, tres décadas antes de que el Gobierno Federal de Estados Unidos comenzara a ofrecer su propia designación. En toda la ciudad hay numerosos lugares, distritos y otros monumentos inscritos en el Registro Nacional de Lugares Históricos.

El Plan de Preservación de la Ciudad de 2008 destacó el papel integral que desempeña la preservación histórica en el enfoque de la ciudad para la planificación y el desarrollo, y formuló recomendaciones que incluyen:

Conservar las comunidades antiguas mediante herramientas de vivienda asequible

Promover una comunidad urbana densa y diversa en la península de Charleston

Promover la arquitectura de alta calidad en toda la ciudad

Promover la sostenibilidad ambiental y cultural en el entorno construido y natural al considerar las decisiones de planificación y desarrollo

²⁵ "SC Indians – Native Americans in South Carolina." SC Indian Tribes - Native Americans in South Carolina. Consultado el 12 de mayo de, 2021. <https://www.sciway.net/hist/indians/>.

RECURSOS CULTURALES

El Plan de Preservación también reconocía la importancia arqueológica de Charleston y el valor y el beneficio educativo de identificar y comprender los recursos arqueológicos relacionados con varios periodos históricos, diversas culturas, grupos históricamente marginados y varios contextos socioeconómicos. La ciudad ha estudiado el potencial de una ordenanza arqueológica que proporcionaría normas de preservación para proteger los recursos arqueológicos. La aplicación de dicha ordenanza exigiría personal y recursos adicionales.

CULTURA E HISTORIA AFROESTADOUNIDENSE

Cada uno de los aspectos que conforman colectivamente la identidad cultural de Charleston y Lowcountry: la gastronomía, la agricultura, los edificios y calles emblemáticos, las numerosas iglesias, los productos hechos a mano, la artesanía y la música, son las contribuciones duraderas de generaciones de afroestadounidenses de Charleston y de la gente de Gullah Geechee. Están vinculados de forma directa al legado de la esclavitud de Charleston y sus consecuencias. Charleston es también el hogar de varios líderes prominentes de los Derechos Civiles y de campañas que dieron forma a todo el movimiento.

"LA RAZA Y LA POLÍTICA HAN ESTADO ENREDADAS CON LAS AZALEAS, LOS ROBLES VIVOS Y LOS MIRTOS DURANTE DÉCADAS, A MENUDO AHOgando LOS RECUERDOS NEGROS DEL PASADO".

KYTLÉ, E.J. AND ROBERTS, B., "DENMARK VESEY'S GARDEN"²⁶

A pesar de este rico legado, las contribuciones y experiencias de las personas y comunidades afroestadounidenses que han hecho de Charleston lo que es hoy y que siguen enriqueciendo a nuestra comunidad han sido dejadas de lado con demasiada frecuencia en los esfuerzos de preservación del patrimonio cultural.

Durante la Reconstrucción y la Era de Jim Crow, los primeros esfuerzos de preservación defendieron una versión romántica de la historia de Charleston que restaba importancia a la esclavitud, elevaba el elegante estilo de vida de sus esclavistas blancos y daba protagonismo a los líderes confederados. Los intentos de cambiar el panorama histórico para que incluya más la experiencia afroestadounidense no cobraron impulso hasta finales del siglo XX, como resultado del movimiento por los derechos civiles.²⁷ Desde entonces se han logrado avances significativos, pero sigue siendo necesario contar una historia más completa del pasado -y del presente- de Charleston, mediante la promoción y la inversión en la conservación y la celebración del patrimonio histórico y cultural afroestadounidense.

En la actualidad está en construcción el International African American Museum [Museo Internacional Afroestadounidense] (IAAM, por sus siglas en inglés) en

²⁶ Kytile, Ethan J., and Blain Roberts. *Denmark Vesey's Garden: Slavery and Memory in the Cradle of the Confederacy*. New York: New Press, 2018.

²⁷ *Ibid.*

RECURSOS CULTURALES

Gadsdenboro, en la península de Charleston, en el mismo lugar donde casi la mitad de las personas esclavizadas traídas a Norteamérica durante el siglo XVIII y principios del XIX pisaron por primera vez los Estados Unidos.²⁸



El Museo Internacional Afroestadounidense, cuya apertura está prevista para 2022, "se esfuerza por fomentar la empatía y la comprensión, empoderando a los visitantes con el conocimiento del pasado". Imagen por cortesía del Museo Internacional Afroestadounidense



El Centro Avery de Historia y Cultura Afroestadounidense ocupa el lugar del antiguo Instituto Normal Avery, que sirvió como "centro de la comunidad afroestadounidense de Charleston entre 1865 y 1954 y que formó a sus estudiantes para carreras profesionales y funciones de liderazgo." Imagen cortesía del Centro de Investigación Avery para la Historia y la Cultura Afroestadounidense, fotografía de Liz Vaughn, Charleston, Carolina del Sur, ca. 2010.

El museo, que se inaugurará en 2022, albergará exposiciones, el African American Memorial Garden [Jardín Conmemorativo Afroestadounidense] y el Center for Family History [Centro de Historia Familiar], donde los visitantes podrán rastrear

²⁸ *Ibid.*

RECURSOS CULTURALES

su genealogía por medio los recursos del museo.²⁹ Otras instituciones existentes que trabajan para preservar y destacar la historia y la cultura afroestadounidense del área son la Comisión Histórica de la Comunidad de Asentamientos Afroestadounidenses, el Centro de Investigación Avery para la Historia y la Cultura Afroestadounidense del College of Charleston, el Corredor Cultural Gullah Geechee, la Cámara de Comercio Gullah Geechee, la Sociedad Gullah, el Centro para la Preservación de la Propiedad de los Herederos, el Museo Old Slave Mart y el Progressive Club.

COMUNIDADES DE ASENTAMIENTOS Y VECINDARIOS HISTÓRICOS AFROESTADOUNIDENSES

Una de las oportunidades más importantes para proteger y elevar el patrimonio cultural afroestadounidense en Charleston es el reconocimiento y la preservación de las comunidades y los vecindarios históricos afroestadounidenses. Durante la Reconstrucción (1865-1877) y hasta principios del siglo XX, la mayoría de los Gullah Geechee liberados y sus descendientes se asentaron en comunidades de todo el Lowcountry. Varias comunidades se establecieron formalmente a través de cooperativas de tierras y subdivisiones planificadas, como Maryville/Ashleyville en West Ashley, que se originó como un vecindario planificado en 1885 y se organizó para formar el Pueblo de Maryville (1886-1936).³⁰ Muchas otras comunidades se formaron orgánicamente a través de patrones concentrados de adquisición de tierras privadas.³¹ Algunas comunidades que ahora están formadas principalmente por inquilinos (formadas a raíz de la renovación urbana y la construcción de viviendas públicas) ya no se definen por la propiedad de la tierra, sino por sus conexiones ancestrales con ella. *Aunque los orígenes y el paisaje físico varían, los rasgos comunes que definen a las comunidades de asentamiento son su historia, identidad e instituciones culturales compartidas, como escuelas, iglesias y negocios.*

A raíz de la rápida gentrificación y de las crecientes presiones urbanísticas, algunas de estas comunidades se han perdido a causa de la venta de terrenos privados, la reurbanización y los juicios de propiedad de los herederos; pero muchas de estas comunidades siguen intactas hoy en día y son el orgulloso hogar de los descendientes de sus fundadores originales. Varias comunidades, como Maryville/Ashleyville, Red Top y Sol Legare, han dado pasos importantes para documentar su historia. Sin embargo, la mayoría de las comunidades y vecindarios de los asentamientos de la ciudad de Charleston han sido excluidos de encuestas, planes o estudios anteriores; y/o no se ha reconocido su importancia histórica y cultural.

Recientes iniciativas dirigidas por líderes y organizaciones comunitarias, instituciones académicas y otras jurisdicciones (el condado de Charleston y la

²⁹ "About." IAAM Center for Family History. Consultado en mayo de 2021. <https://cfh.iaamuseum.org/>.

³⁰ Hamilton, Diane. Maryville, The Audacity of a People. US: Bookbaby. 2021.

³¹ New South Associates. Charleston County Historic Resources Survey Update. September 12, 2016.

RECURSOS CULTURALES

localidad de Mt. Pleasant) contribuyeron a un creciente cuerpo de investigación y reconocimiento histórico de varias comunidades. La investigación preliminar realizada para el Plan de la Ciudad se basa en estos esfuerzos y reconoce las comunidades y los vecindarios de asentamientos afroestadounidenses históricos dentro y adyacentes al Límite de Crecimiento Urbano (UGB, por sus siglas en inglés) de la ciudad de Charleston -tanto asentamientos informales como vecindarios formales planificados- que aún mantienen una identidad compartida y una conexión con su pasado. *Debido a su rica historia y contribuciones a nuestra región, el Plan de la Ciudad reconoce a estas comunidades como recursos culturales significativos que merecen ser protegidos e invertidos; y cuyos habitantes tienen derecho a la representación y autoridad en relación con el futuro desarrollo e inversión.*

METODOLOGÍA

La información presentada en esta sección se basa en la documentación existente e incorpora una investigación preliminar guiada por entrevistas y conversaciones con individuos de varias comunidades de asentamientos. Cuando fue posible, la información se cruzó con estudios históricos y registros actuales de propiedad para informar sobre los límites aproximados. **Se hicieron esfuerzos constantes para incluir a todas las comunidades y garantizar una representación precisa. Sin embargo, la investigación tiene muchas limitaciones y no es exhaustiva. Es necesario realizar un estudio más exhaustivo para ampliar y confirmar la información presentada.**

El Plan de la Ciudad no establece una definición estricta de lo que constituye una comunidad de asentamiento. Pero, a través de las conversaciones con los miembros de la comunidad y de la investigación en los archivos, surgieron las siguientes características de las comunidades de asentamiento.

Concentraciones históricas de hogares afroestadounidenses en una zona geográfica concreta, especialmente a finales del siglo XIX/principios del XX y que se extienden hasta mediados de siglo.

Historia de autonomía comunitaria: una economía e instituciones cívicas hiperlocales compartidas, como iglesias y escuelas.

Concentraciones de propiedades familiares que se han pasado de generación en generación, a menudo incluidas las propiedades de los herederos.

COMUNIDADES Y VECINDARIOS

El Plan de la Ciudad de Charleston reconoce al menos 56 comunidades y vecindarios de asentamiento histórico. En este recuento se incluyen numerosas comunidades de la Península cuyo contexto y cronología son distintos a los de otras áreas de asentamiento, pero que, no obstante, deben ser reconocidas como recursos culturales significativos debido a sus fuertes lazos familiares, históricos y culturales con las comunidades de asentamiento y al legado que todas ellas representan

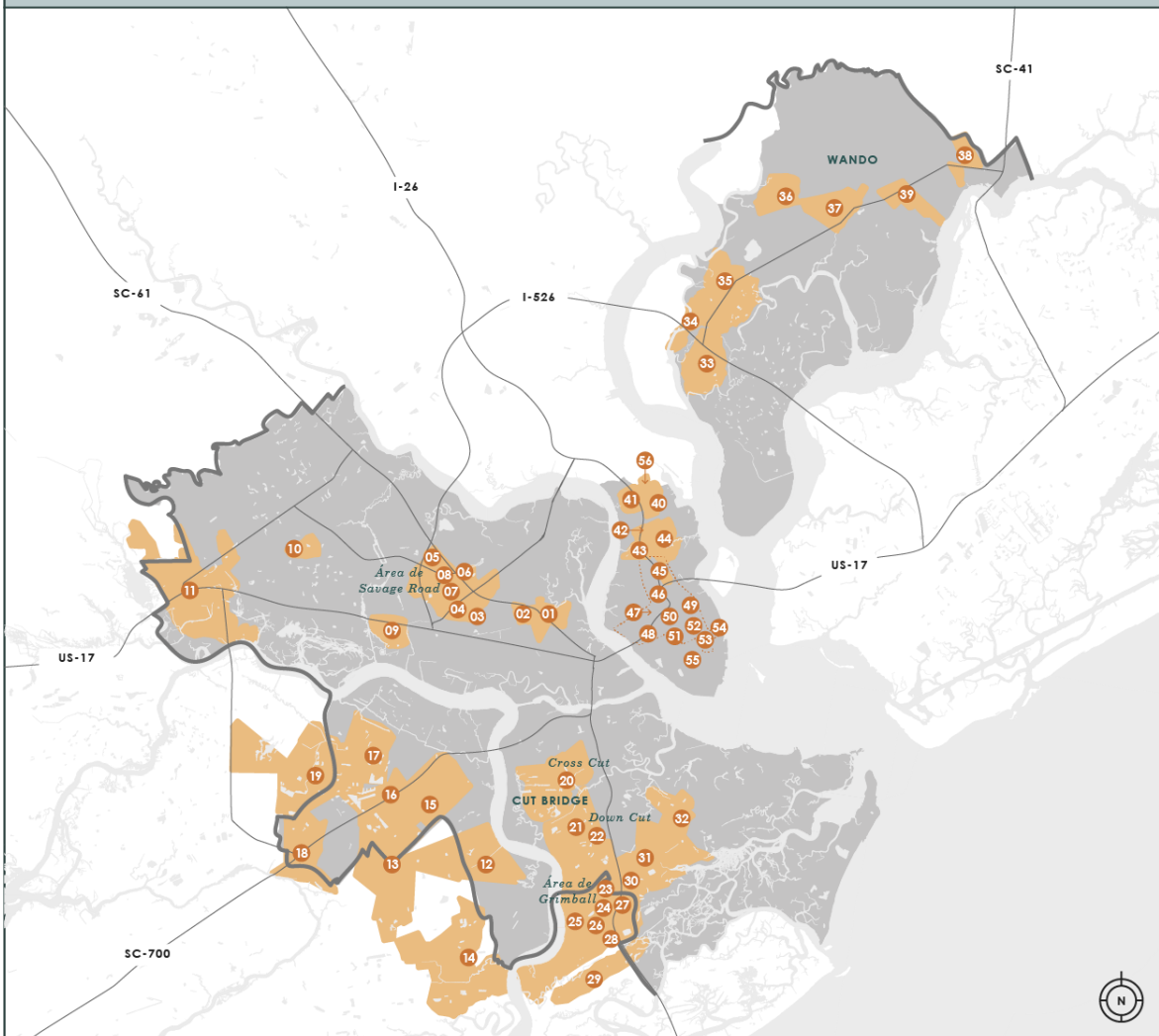
RECURSOS CULTURALES

colectivamente. Estos vecindarios se identifican aquí mediante el término "enclaves urbanos", que denota que eran predominantemente blancos o integrados cuando se establecieron, pero que a lo largo del siglo XX incorporaron prósperos enclaves de distritos residenciales y culturales afroestadounidenses.

El mapa anterior muestra todas las comunidades y vecindarios de asentamientos afroestadounidenses históricos conocidos dentro del límite de crecimiento urbano (UGB) de la ciudad de Charleston y adyacentes a él. Los límites históricos en la mayoría de los casos son aproximados y los nombres de las comunidades son los contemporáneos a los individuos que informaron la investigación (cuando no había documentación más formal disponible). La información sobre las áreas generales de las comunidades históricas se basó en los censos de propiedades, los planos (cuando estaban disponibles) y los mapas topográficos del USGS que abarcan desde finales de 1800 hasta finales del 1930. La extensión aproximada de las comunidades existentes también se incluye en los Mapas de uso futuro de suelos en el elemento de uso del suelos. Cabe señalar que muchas de las comunidades identificadas en este plan se encuentran técnicamente fuera de los límites de la ciudad, ya sea en el condado de Charleston no incorporado, en el condado de Berkeley o en la ciudad de James Island.

RECURSOS CULTURALES

COMUNIDADES DE ASENTAMIENTOS Y VECINDARIOS HISTÓRICOS AFROESTADOUNIDENSES



Límites Aproximados de las Comunidades Históricas
 Límite del Crecimiento Urbano
 Áreas Históricas con Enclaves Urbanos

WEST ASHLEY

1. Maryville/Ashleyville
2. Washington Park
3. Heritage Park
4. Jenkins Woods

ÁREA DE SAVAGE ROAD

5. Trotty Woods
6. Ancrum Hill
7. Orleans Woods/Carverwood
8. Grant Hill
9. Melvin*
10. Sanders

JOHNS ISLAND

11. Red Top
12. Exchange Landing
13. Cape
14. Hut
15. Geddis
16. Pinckney
- 17.-19. Nombres Desconocidos

JAMES ISLAND

CUT BRIDGE

20. Cross Cut
21. Ferguson Village (Down Cut)
22. Turkey Pen (Down Cut)

ÁREA DE GRIMBALL

23. Grimball Shores
24. Barn Hill
25. Grimball Farms
26. Carver
27. Scott Hill
28. Bee Field

29. Sol Legare

30. Westchester
31. Peas Hill
32. Honey Hill

WANDO

33. The Ferry
34. Pinefield
35. Yellow House
36. Jack Primus
37. Honey Hill
38. Cainhoy
39. Nombre Desconocido*

PENINSULA

40. Four Mile/Hibernian
41. Rosemont
42. Silver Hill
43. Garden Hill
44. Magnolia*
45. Cool Blow/East Central

ENCLAVES URBANOS

46. North Central
47. Westside
48. Gadsden Green
49. Eastside
50. Cannonborough/Elliottborough*
51. Radcliffeborough*
52. Mazyck-Wraggborough*
53. Ansonborough*
54. Gadsdenborough*
55. Harleston Village*
56. Gulf Landing*

*Reconocida históricamente, pero no se considera una comunidad de asentamiento o enclave urbano existente debido a la reurbanización y/o al cambio sustancial de la demografía.



01.

Construir, mantener y preservar una serie de instalaciones y lugares culturales de alta calidad, haciendo hincapié en aumentar el acceso de las comunidades negras, latinas indígenas entre otras, y en las zonas de la ciudad con menos recursos culturales existentes.

02.

Apoyar políticas, incentivos y planes que estimulen la preservación histórica, la restauración y la reutilización de los recursos culturales, especialmente los relacionados con el patrimonio y la historia afroestadounidense.

03.

Fomentar la inversión pública y privada para el crecimiento y desarrollo de la comunidad artística de Charleston.

04.

Apoyar el desarrollo de planes comunitarios para las comunidades de asentamientos dentro de los límites corporativos de la ciudad, que describan las metas futuras relacionadas con la preservación, la inversión y el desarrollo; y las recomendaciones para las políticas y otras estrategias que permitan alcanzar esas metas.

05.

Trabajar con las jurisdicciones vecinas para elevar las voces y las preocupaciones de las comunidades de asentamientos en las conversaciones en curso relacionadas con la preservación, la resiliencia, la gentrificación y el desplazamiento, así como el desarrollo futuro y los proyectos de infraestructura.

06.

Identificar y proteger sitios significativos en toda la ciudad, incluyendo casas de oración históricas, cementerios y campos funerarios, que contribuyen a la identidad de Charleston y representan su historia; especialmente aquellos sitios significativos para el patrimonio y la historia afroestadounidense.

07.

Aumentar la cantidad de señalizaciones y monumentos que documenten los lugares y las figuras más importantes desde el punto de vista cultural e histórico para las comunidades afroestadounidenses y otras comunidades poco representadas de Charleston.

08.

Defender la preservación histórica como una forma de desarrollo sostenible mediante la promoción y creación de incentivos para la rehabilitación y adaptación de edificaciones históricas para nuevos usos.

09.

Actualizar y mantener un inventario de recursos culturales para evaluar el estado de los recursos culturales conocidos, identificar los recursos culturales poco documentados y/o amenazados, especialmente en las comunidades de asentamientos afroestadounidenses, y priorizar las necesidades de documentación y las recomendaciones de designación.

10.

Llevar a cabo un nuevo estudio de recursos históricos para todas las partes apropiadas de la ciudad, especialmente la Upper Peninsula.

11.

Reforzar las políticas y asignar recursos para hacer frente a la demolición por abandono de propiedades históricas.

12.

Reevaluar la viabilidad de una normativa arqueológica para la ciudad.

DESARROLLO ECONÓMICO

El *desarrollo económico* incluye las tendencias históricas y las proyecciones sobre el número y las características de la mano de obra, dónde trabajan las personas de la comunidad, dónde residen las personas que trabajan en la comunidad, las características y tendencias del empleo disponible, un análisis de la base económica y cualquier otro asunto que afecte a la economía local.

La ciudad de Charleston es el centro urbano de una economía regional en rápido crecimiento que ha experimentado importantes cambios en las últimas décadas. Los nuevos puestos de trabajo han traído una afluencia de nuevos residentes y la economía se ha diversificado para incluir más industria manufacturera, tecnología de la información y otras industrias; un cambio de la anterior dependencia del ejército y el turismo. El aumento de los puestos de trabajo ha provocado un incremento general del salario medio de los habitantes de Charleston, pero las disparidades de ingresos por raza han empeorado y los salarios siguen sin estar a la altura del costo de la vida. Además, la recesión causada por la pandemia afectó duramente a muchas industrias básicas, sobre todo al sector de la hostelería, que proporciona casi un tercio de los empleos de Charleston. A medida que la economía se reconstruye, Charleston tiene la oportunidad de promover la vitalidad económica inclusiva y la salud en todas las áreas de la ciudad, lo que aprovecha su riqueza de recursos culturales y naturales, aumenta los salarios y las oportunidades para todos los habitantes, y cierra las brechas de riqueza racial.

EMPLEO

La ciudad alberga 7.353 empresas únicas que emplean a aproximadamente 121.388 personas. El sector de mayor empleo en la ciudad de Charleston es la atención médica y la asistencia social, que emplea a 35.413 personas, de las cuales 28.884 trabajan en la Península. El segundo sector más importante es el de alojamiento (hoteles) y servicios de alimentación, que emplea a unas 13.863 personas en toda la ciudad, de las cuales 9.710 trabajan en la Península. Entre los mayores empleadores de la ciudad, todos ellos situados en el centro, se encuentran la Medical University of South Carolina, Roper St. Francis Healthcare y el College of Charleston.


DESARROLLO ECONÓMICO

La ciudad también es líder en servicios profesionales, científicos y técnicos, con 942 empresas únicas que emplean a 6.356 personas. Estas empresas incluyen estudios de arquitectura, ingeniería, diseño de sistemas informáticos y otras prácticas profesionales. Esta categoría solo emplea al 5,2% de la población activa de la ciudad, pero suele ofrecer un mayor número de puestos de trabajo mejor pagados.

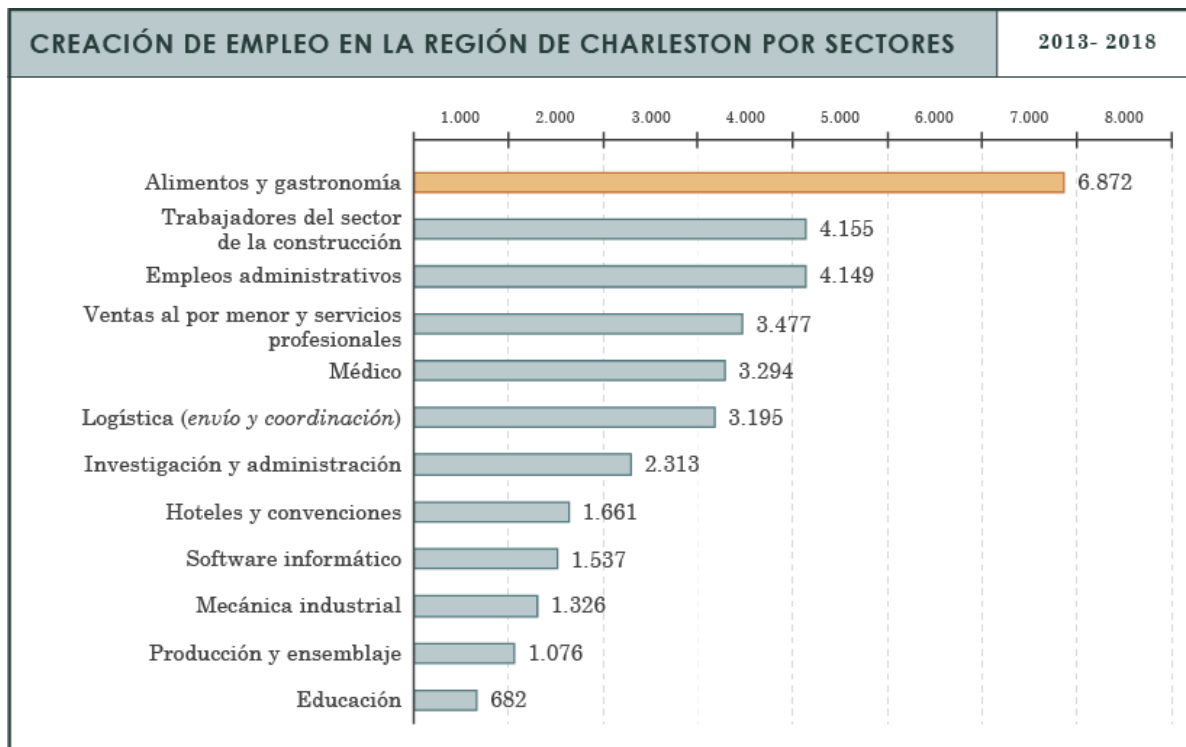
Las tendencias recientes en la creación de empleo indican un crecimiento continuo en los sectores de la alimentación y el alojamiento, así como en la construcción, el comercio minorista, la fabricación y la tecnología. Entre 2013-2018, la industria de Alimentos y gastronomía lideró el número total de nuevos puestos de trabajo, pero la investigación y la gestión, los servicios administrativos y el comercio de la construcción fueron los que más crecieron en porcentaje.

| EMPLEADOR | TOTAL DE EMPLEOS* |
|---|-------------------|
| 01 Medical University of South Carolina | 13.000 |
| 02 Roper St. Francis Healthcare | 5.500 |
| 03 College of Charleston | 2.000 |

**en 2019*

| LOS 4 PRINCIPALES CREADORES DE EMPLEO | | 2013- 2018 | |
|--|--------------------------------|---|--------------------------------|
|  TRABAJADORES DEL SECTOR DE LA CONSTRUCCIÓN | |  ALIMENTOS Y BEBIDAS | |
| 43% AUMENTO | 4.155 NUEVOS EMPLEOS | 21% AUMENTO | 6.872 NUEVOS EMPLEOS |
|  INVESTIGACIÓN Y ADMINISTRACIÓN | |  EMPLEOS ADMINISTRATIVOS | |
| 57% AUMENTO | 2.313 NUEVOS EMPLEOS | 49% AUMENTO | 4.149 NUEVOS EMPLEOS |

Fuente: Charleston Regional Data (charlestonregionaldata.com / fastest-growing-occupations).



Fuente: Charleston Regional Data (charlestonregionaldata.com/fastest-growing-occupations).

SALARIOS

Durante la participación, una de las principales preocupaciones expresadas por los miembros de la comunidad fue el alto costo de vida y los bajos salarios. En la región del sureste, Charleston ocupa el segundo lugar después de Washington, DC, donde los ingresos promedio del hogar son un 28% más alto.³²

El salario medio por hora de 2010 a 2019 aumentó un 17%, de \$15.30 a \$18.00 por hora, o de \$31,824 a \$37,440 anualmente. El salario digno para un adulto trabajador con un hijo en el Área Estadística Metropolitana (MSA por sus siglas en inglés) de Charleston está calculado en aproximadamente \$31.99/hora o alrededor de \$66,539 anualmente.³³ El ingreso promedio del área (AMI, por sus siglas en inglés) para el período 2020-2021, que puede incluir ingresos no salariales, fue de \$56,700 para un hogar de un solo individuo en el MSA de Charleston. Los ingresos promedio de las familias han aumentado alrededor del 28% desde 2010, pero los hogares de personas blancas han visto un aumento real desproporcionado en comparación con los hogares de personas negras, ya que la brecha de ingresos raciales se ha ampliado significativamente en la última década (en aproximadamente un 39%).

³² City of Charleston Adopted Budget 2020, p.48

³³ Living Wage Calculator. *Massachusetts Institute of Technology*. Consultado en mayo de 2021. <https://livingwage.mit.edu/metros/16700>

DESARROLLO ECONÓMICO

| SALARIOS MEDIO Y MEDIANO | | | | 2010- 2019 |
|--------------------------|--------------------------|------------------------|---------------------|-----------------------|
| | SALARIO POR HORA MEDIANO | SALARIO POR HORA MEDIO | SALARIO ANUAL MEDIO | SALARIO ANUAL MEDIANO |
| 2010 | \$15,30 | \$19,21 | \$39.960,00 | \$31.824,00 |
| 2011 | \$15,59 | \$19,64 | \$40.850,00 | \$32.427,20 |
| 2012 | \$15,73 | \$19,80 | \$41.180,00 | \$32.718,40 |
| 2013 | \$15,92 | \$20,25 | \$42.130,00 | \$33.113,60 |
| 2014 | \$16,17 | \$20,56 | \$42.770,00 | \$33.633,60 |
| 2015 | \$16,52 | \$20,94 | \$43.560,00 | \$34.361,60 |
| 2016 | \$16,81 | \$21,39 | \$44.500,00 | \$34.964,80 |
| 2017 | \$16,90 | \$21,62 | \$44.970,00 | \$35.152,00 |
| 2018 | \$17,42 | \$22,21 | \$46.200,00 | \$36.233,60 |
| 2019 | \$18,00 | \$22,98 | \$47.800,00 | \$37.440,00 |

Fuente: North American Industry Classification System (NAICS)

| COMPARACIÓN REGIONAL DEL COSTO DE VIDA | | | | | | | 2019 |
|--|-------------------|---------------------------|----------|--------------------|------------|-------|-----------------|
| ÁREA METROPOLITANA | ÍNDICE COMPUUESTO | ARTÍCULOS DE ALIMENTACIÓN | VIVIENDA | SERVICIOS PÚBLICOS | TRANSPORTE | SALUD | BIENES DIVERSOS |
| 01 WASHINGTON, DC | 152 | 114 | 241 | 106 | 135 | 88 | 106 |
| 02 REGIÓN DE CHARLESTON | 112 | 106 | 137 | 102 | 94 | 98 | 104 |
| 03 ATLANTA, GA | 108 | 99 | 112 | 104 | 123 | 92 | 100 |
| 04 ASHEVILLE, NC | 106 | 103 | 124 | 97 | 83 | 115 | 102 |
| 05 VIRGINIA BEACH, VA | 106 | 100 | 116 | 97 | 98 | 109 | 102 |
| 06 CHARLOTTE, NC | 99 | 99 | 99 | 98 | 98 | 100 | 99 |
| 07 RICHMOND, VA | 95 | 98 | 93 | 99 | 83 | 98 | 105 |
| 08 JACKSONVILLE, FL | 94 | 99 | 78 | 103 | 101 | 97 | 100 |
| 09 MYRTLE BEACH, SC | 85 | 97 | 65 | 102 | 79 | 99 | 100 |

Fuente: Presupuesto aprobado 2020 de la Ciudad de Charleston, p. 48 (Nota: El índice pone 100 como punto de referencia para comparar entre la región. Valores más de 100 son más del promedio, y valores menos de 100 son menos del promedio.)

DESARROLLO ECONÓMICO

| ESTADÍSTICAS SALARIALES POR OCUPACIÓN | | | 2019 |
|--|--------------|--------------------------|------------------------|
| TIPO DE OCUPACIÓN | EMPLEO TOTAL | SALARIO POR HORA MEDIANO | SALARIO POR HORA MEDIO |
| TODAS LAS OCUPACIONES | 359.310 | \$18,00 | \$22,98 |
| ARQUITECTURA E INGENIERÍA | 8.060 | \$37,22 | \$39,35 |
| ARTE, DISEÑO, ENTRETENIMIENTO, DEPORTES Y MEDIOS DE COMUNICACIÓN | 3.440 | \$21,15 | \$24,16 |
| LIMPIEZA Y MANTENIMIENTO DE EDIFICIOS Y TERRENOS | 12.720 | \$11,75 | \$12,99 |
| OPERACIONES COMERCIALES Y FINANCIERAS | 18.240 | \$30,30 | \$32,91 |
| SERVICIOS SOCIALES Y COMUNITARIOS | 3.590 | \$19,84 | \$22,22 |
| INFORMÁTICA Y MATEMÁTICAS | 11.300 | \$37,75 | \$39,16 |
| CONSTRUCCIÓN Y EXTRACCIÓN | 16.680 | \$19,54 | \$21,69 |
| EDUCACIÓN, FORMACIÓN Y BIBLIOTECA | 14.820 | \$22,76 | \$24,16 |
| AGRICULTURA, PESCA Y SILVICULTURA | 290 | \$17,13 | \$18,15 |
| PREPARACIÓN Y SERVICIO DE ALIMENTOS | 40.320 | \$9,91 | \$11,68 |
| PROFESIONALES Y TÉCNICOS DE LA ATENCIÓN MÉDICA | 26.010 | \$31,40 | \$36,98 |
| ASISTENCIA MÉDICA | 11.070 | \$14,41 | \$15,01 |
| INSTALACIÓN, MANTENIMIENTO Y REPARACIÓN | 15.730 | \$21,76 | \$22,79 |
| LEGAL | 3.010 | \$26,69 | \$38,93 |
| CIENCIAS DE LA VIDA, FÍSICAS Y SOCIALES | 1.950 | \$29,78 | \$33,09 |
| ADMINISTRACIÓN | 15.490 | \$48,21 | \$54,76 |
| APOYO ADMINISTRATIVO Y DE OFICINA | 47.500 | \$17,34 | \$18,54 |
| CUIDADO Y SERVICIO PERSONAL | 9.340 | \$11,10 | \$14,02 |
| PRODUCCIÓN | 21.660 | \$19,38 | \$20,82 |
| SERVICIO DE PROTECCIÓN | 7.630 | \$19,28 | \$20,58 |
| VENTAS Y AFINES | 38.370 | \$13,34 | \$18,27 |
| TRANSPORTE Y TRASLADO DE MATERIALES | 32.110 | \$14,43 | \$16,75 |

Fuente: North American Industry Classification System (NAICS)

Algunos sectores laborales de la zona (como la atención médica y el sector empresarial/financiero) ofrecen oportunidades de empleo con salarios más elevados, mientras que el segundo sector laboral más importante de la ciudad, el de la alimentación y las bebidas, ofrece unos ingresos promedio anuales de solo \$20.612. En el futuro, es necesario seguir estudiando cómo la ciudad puede contratar y apoyar a los empleadores que pagan salarios más acordes con el costo de la vida y

DESARROLLO ECONÓMICO

atraen a una mano de obra más diversa. También es importante que la vivienda y el transporte sean asequibles para apoyar una economía sostenible y equitativa basada en la diversidad.

TENDENCIAS CLAVE

Aunque la península es el principal centro cultural y económico de Charleston, cada zona de la ciudad es única por su entorno económico y su potencial de crecimiento futuro.

La Península es un centro de comercio y de empleo para la región. Entre sus principales sectores laborales destacan el sector médico y de asistencia social, el alojamiento y la restauración y el comercio minorista. Entre las oportunidades futuras para la península se encuentran la ruta propuesta de Lowcountry Rapid Transit, que puede aumentar la capacidad de la zona para servir como centro de trabajo; el nuevo Charleston Tech Center, que puede conectar a más personas con la formación laboral y el acceso a puestos de trabajo mejor pagados; y la reurbanización a lo largo de Morrison Drive y la Península Superior, que traerá una nueva generación de espacio de oficinas.

West Ashley cuenta con una mezcla de establecimientos locales y nacionales que se alinean en sus corredores comerciales. El mayor sector de empleo es el comercio minorista. Otros sectores que conforman el grueso del empleo son la atención médica y la asistencia social, y los servicios de alojamiento y alimentación. El Plan de West Ashley señaló que aproximadamente el 86% de los residentes en West Ashley se marchan a trabajar a otros lugares. Las últimas tendencias indican que el sector del empleo en West Ashley se está diversificando, desde el comercio minorista suburbano tradicional hacia otros sectores. Con el Epic Center Planned Unit Development (PUD, por sus siglas en inglés) situado en el antiguo centro comercial Citadel Mall en Sam Rittenburg, la creciente presencia de la industria de la atención médica y varios otros proyectos de desarrollo de oficinas en West Ashley, el mercado parece estar cambiando a una combinación más equilibrada de oficinas y comercio minorista. Esto apoyará los esfuerzos para proporcionar oportunidades a la gente para vivir a poca distancia del empleo, los servicios y los centros culturales.

James Island tiene dos vías comerciales principales: Folly Road y Maybank Highway. Existen otros nodos más pequeños en Harbor View Road y Camp Road. El sector de empleo más importante es el comercio minorista, seguido del sector de alojamiento y servicios de alimentación. El resto del empleo se encuentra en los sectores de atención médica, educación y servicios legales. Los recientes esfuerzos encaminados a crear "calles completas" y a aumentar la movilidad a lo largo de Folly Road (plan ReThink Folly Road) y Maybank Highway presentan oportunidades para crear entornos económicos únicos y apoyar a nuevas empresas a lo largo de sus corredores comerciales clave.

Johns Island es una isla principalmente rural, con la mayor parte de la actividad comercial concentrada a lo largo del corredor de Maybank Highway, y en las

DESARROLLO ECONÓMICO

intersecciones de River Road y Main Road. El mercado mayoritario es la construcción y el comercio minorista. Con el crecimiento de la población de la zona, se espera que la nueva actividad comercial apoye a la creciente población y proporcione los servicios necesarios. Se espera un aumento de las oficinas profesionales y médicas, y de los servicios minoristas o de alimentación en la zona. A medida que aumente la actividad comercial, deberá hacerse énfasis en los centros de uso mixto y en las conexiones multimodales con las zonas residenciales.

La península de Cainhoy comprende las comunidades de Wando y Daniel Island, dos zonas distintas pero vinculadas geográficamente. El sector de empleo más importante en esta zona es el de la información (programas informáticos, producción de medios de comunicación y telecomunicaciones). Otros sectores importantes son la construcción y el comercio minorista. El corredor de Clements Ferry Road ya cuenta con bolsas de propiedades industriales y comerciales y tiene el potencial de convertirse en un importante centro de trabajo. Al igual que en Johns Island, se espera que la nueva actividad comercial apoye a la creciente población y proporcione los servicios necesarios. Gracias a su proximidad a la I-526 y al Puerto de Charleston, esta zona tiene el potencial de apoyar el aumento de puestos de trabajo en el sector de la manufactura y la logística. A medida que aumente la actividad comercial, deberá hacerse énfasis en los centros de uso mixto y en las conexiones multimodales con las zonas residenciales.

DESARROLLO ECONÓMICO EQUITATIVO

Durante la participación, los miembros de la comunidad expresaron un gran interés en tener más apoyo para los negocios de propiedad local en todas las áreas de la ciudad, un espacio comercial más asequible y una economía más diversificada que proporcione una amplia gama de puestos de trabajo con salarios de calidad. Los habitantes también destacaron la importancia de disponer de viviendas -asequibles para todos los niveles de renta- cerca de los lugares de trabajo, y de más opciones para ir a los sitios sin necesidad de conducir. Las principales preocupaciones estaban relacionadas con las opciones de desplazamiento, la desigualdad racial y de ingresos, la vivienda inasequible y los bajos salarios.

EN RESPUESTA A UNA PREGUNTA DE LA ENCUESTA SOBRE LOS MOTIVOS DE LAS ESCASAS OPORTUNIDADES DE EMPLEO, EL PORCENTAJE QUE SELECCIONÓ LA "FALTA DE ACCESO A PRÉSTAMOS" (TANTO PARA LA CREACIÓN DE EMPRESAS COMO PARA CONTINUAR LA EDUCACIÓN) REPRESENTABA EL DOBLE PARA LAS PERSONAS NEGRAS/AFROESTADOUNIDENSES ENCUESTADAS; Y LA "FALTA DE ACCESO A UN TRANSPORTE CONFIABLE" ERA EL DOBLE PARA LOS JÓVENES Y LOS ENCUESTADOS CON MENORES INGRESOS.

Esta falta de acceso al capital, tanto histórica como actual, ha contribuido a la extrema desigualdad de ingresos y a las importantes disparidades en la propiedad de empresas. En Carolina del Sur, el once por ciento (11%) de los hogares afroestadounidenses son propietarios de un negocio, frente al veinte (20%) de los

DESARROLLO ECONÓMICO

hogares de personas blancas. En la ciudad de Charleston, la valoración de los negocios de los propietarios afroestadounidenses es de \$61.047, en comparación con los \$346.092 de los propietarios blancos. Los negocios propiedad de personas Negras también fueron algunos de los más afectados durante la pandemia. Para apoyar una economía robusta y equitativa que atraiga a una mano de obra diversa, la ciudad tendrá que ocuparse intencionadamente de la disparidad de la tasa de éxito de las empresas propiedad de minorías para que no solo se recuperen de la pandemia, sino que florezcan a niveles históricos.³⁴

One Region, es una coalición liderada por la Alianza para el Desarrollo Regional de Charleston (CRDA, por sus siglas en inglés), el Condado de Gobierno de Berkeley-Charleston-Dorchester (BCDCOG, por sus siglas en inglés) y la Cámara de Comercio Metropolitana de Charleston, fue puesta en marcha en mayo de 2016 para construir la competitividad global, la prosperidad y la inclusión en toda la región de los tres condados. *One Region* lidera la creación de re|IGNITE, un plan coordinado que proporcionó directrices a las empresas de la región de Charleston sobre cómo y cuándo reabrir de forma segura tras el COVID, y también trabaja para abordar la equidad y el impulso económico en la región.

Aunque la ciudad de Charleston no cuenta con una oficina dedicada a apoyar el desarrollo económico en la ciudad, la división de Servicios Comerciales y de Vecindario ofrece una programación limitada y apoyo a las empresas locales. La Oficina de Empresas de Minorías y Mujeres trabaja para garantizar un acceso equitativo a los contratos de la ciudad, para ayudar a los propietarios de negocios existentes a hacer crecer sus empresas y proporcionar información sobre las oportunidades de entrenamiento basado en habilidades. Con más capacidad de personal y recursos, la ciudad de Charleston podría aprovechar los esfuerzos existentes y desempeñar un mayor papel en el avance de las estrategias de *One Region* para promover la equidad y el impulso económico en la región.

³⁴ Special Commission on Equity, Inclusion and Racial Conciliation Final Report (draft dated July 2021).



01.

Potenciar el papel de Charleston como centro laboral regional apoyando el empleo, el desarrollo de pequeñas empresas y el turismo sostenible a través de políticas y programas que promuevan el carácter único y sensación particular de cada zona de Charleston y se invierta en recursos culturales y naturales.

02.

Evaluar la viabilidad de dedicar personal y recursos adicionales (por ejemplo, una Oficina de Desarrollo Económico) con el fin de crear metas específicas para cada área de la ciudad, y trabajar con las oficinas de desarrollo económico correspondientes en los condados de Charleston y Berkeley para unificar los enfoques de desarrollo económico regional.

03.

Fomentar la expansión de centros de capacitación laboral en materia de codificación, manufactura avanzada, enfermería, habilidades culinarias y administración de negocios independientes.

04.

Evaluar la viabilidad de una asociación con el Trident Technical College en su Campus Palmer del centro de la ciudad para ofrecer capacitación en los elementos mencionados anteriormente dada su proximidad al futuro sistema de Tránsito Rápido de Lowcountry.

05.

Procurar políticas y programas para apoyar a los negocios independientes de propiedad local y permitir la competencia con las grandes cadenas nacionales; incluyendo la creación de programas o incentivos para preservar los negocios heredados y las propiedades comerciales asequibles, así como proporcionar apoyo específico de orientación en los procesos de concesión de licencias y permisos de la ciudad.

06.

Centrarse en los incentivos comerciales orientados al tránsito para compensar las tarifas de estacionamiento, las tasas comerciales u otras tasas asociadas a la apertura de negocios.

07.

Aumentar el acceso a alimentos frescos y de calidad atrayendo establecimientos de comestibles a los desiertos alimentarios, ampliando las oportunidades para los mercados de alimentos y promoviendo las pequeñas tiendas de comestibles del vecindario como las tiendas de esquina en la Península.

08.

Flexibilizar los requisitos de desarrollo urbanístico, como los umbrales de estacionamiento o la concesión de licencias, para el comercio minorista y los restaurantes situados en las zonas designadas como centros urbanos, límites de vecindarios y ciertas áreas de los vecindarios, con el fin de fomentar una mezcla de usos en los mismos.

09.

Seguir creando programas de capacitación y apoyo personalizados para las empresas propiedad de mujeres y minorías.

10.

Continuar coordinando con las jurisdicciones vecinas la implementación de las recomendaciones de desarrollo económico en West Ashley, Epic Center, ReThink Folly Road y el Plan Comunitario de Johns Island.

11.

Fomentar el desarrollo y la reurbanización en las áreas designadas como Centros Urbanos para que sean centros vibrantes de uso mixto que proporcionen empleo, entretenimiento y vivienda.

12.

Crear incentivos para que las propiedades comerciales que aún se encuentran en el condado, pero rodeadas por la Ciudad, se anexas a la Ciudad de Charleston.

13.

Trabajar con las jurisdicciones adyacentes para fomentar una mezcla de servicios y tipos de empleo en los centros de comercio existentes y en las áreas designadas como Límite de vecindario o Centro laboral, y asegurar las conexiones con los vecindarios residenciales para proporcionar servicios básicos y empleo a los que viven en la proximidad.

14.

Desarrollar políticas, programas, herramientas y recursos para atraer y reclutar una fuerza de trabajo racialmente diversa en la ciudad de Charleston y promover una economía que proporcione una variedad de empleos con salarios dignos.

15.

Explorar oportunidades para apoyar nuevos desarrollos comerciales y de uso mixto para entrar en acuerdos de beneficio comunitario u otros compromisos para contratar residentes de los vecindarios circundantes.

16.

Actualizar el Plan de Gestión Turística de la ciudad de manera que mejore la habitabilidad de los ciudadanos de Charleston, reconociendo al mismo tiempo la importancia y el impacto económico del turismo.

TRANSPORTE

El *transporte* tiene en cuenta las instalaciones de transporte, entre las que se incluyen las principales mejoras de las carreteras, la construcción de nuevas carreteras y los proyectos para peatones y ciclistas; y debe desarrollarse en coordinación con el Elemento de Uso del Suelo para garantizar la eficiencia del transporte para el desarrollo existente y planificado.

Las redes de transporte de Charleston han sido moldeadas por su paisaje terrestre y acuático único, su historia y cultura, el papel económico que la ciudad desempeña en la región y el lugar donde la gente vive, trabaja y juega. A medida que la ciudad -y la región- evoluciona para dar acogida a una población en rápido crecimiento y hacer frente a las inundaciones y a la subida del nivel del mar, la movilidad debe seguir siendo una prioridad absoluta para mejorar la calidad de vida de todos los habitantes.

En la actualidad, la mayoría de los habitantes de Charleston se desplazan en vehículo personal, y el 76% de los viajeros van solos al trabajo. Solo el-8% de los viajeros se desplazan a pie, en bicicleta o en transporte público.³⁵ La dependencia de los viajes en automóvil sobrecarga las carreteras durante las horas pico, y las opciones seguras y convenientes para los modos alternativos son limitadas. El estado de Carolina del Sur ocupa uno de los 10 primeros puestos en cuanto a muertes de peatones y ciclistas, una estadística alarmante que es desproporcionadamente alta entre las comunidades de bajos ingresos y las comunidades racializadas. Nuestras carreteras deben ser equitativas para todos los usos de la movilidad y proporcionar una forma digna y segura de utilizarlas.

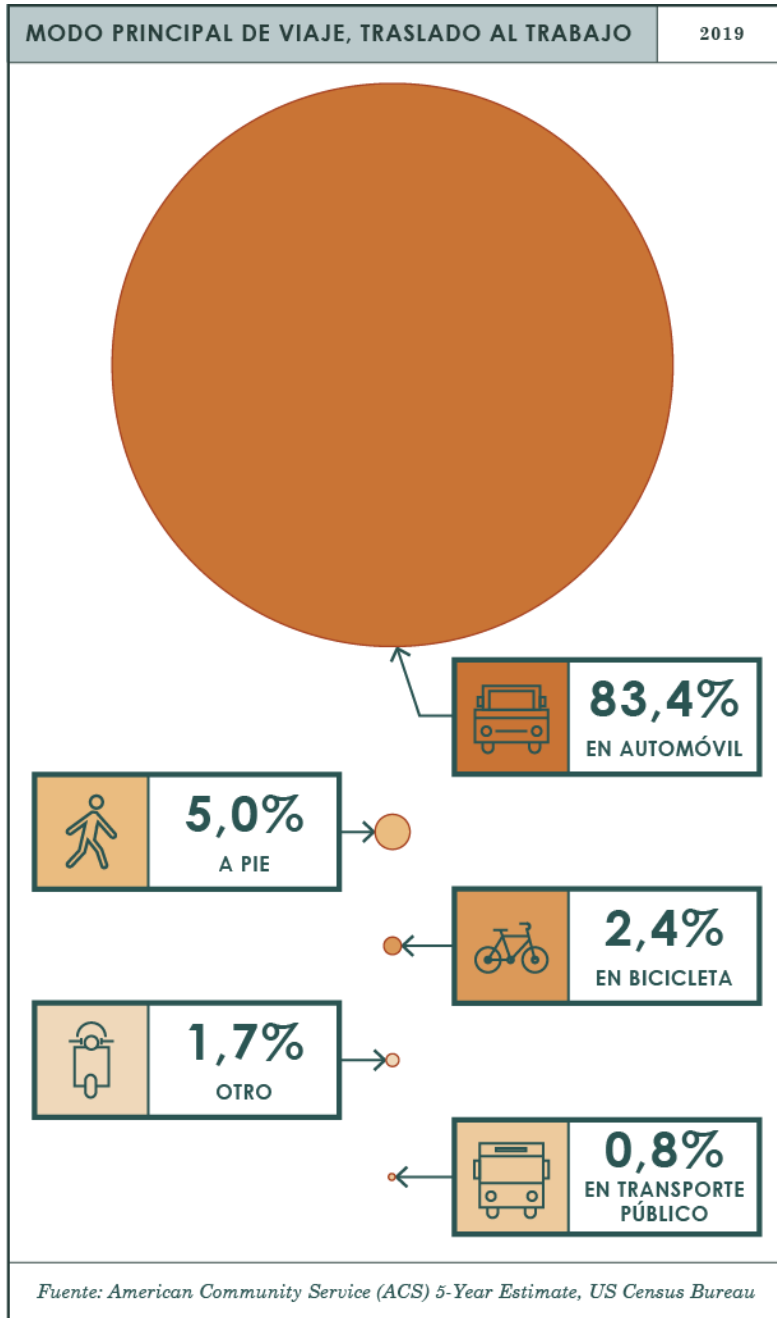
Durante las actividades de participación del Plan de la Ciudad, las personas expresaron el deseo de tener más opciones para llegar a los lugares sin necesidad de conducir. Más del 65% de las personas que respondieron a la encuesta comunitaria del Plan de la Ciudad dijeron que irían en bicicleta o a pie como su principal modo de transporte si tuvieran una forma segura y conveniente de hacerlo. Las personas que no tienen acceso a un vehículo personal deben depender de la infraestructura de transporte público, lo que puede limitar sus opciones en cuanto a dónde pueden vivir o trabajar.

Una ciudad más conectada -a través de calles y vías verdes seguras para caminar y andar en bicicleta, y un sistema de transporte de calidad- podría reducir el tráfico, hacer que la gente sea activa y mejorar la calidad de vida en general. La ciudad y la

³⁵ 2018 American Community Survey

TRANSPORTE

región han invertido cada vez más en senderos multiusos, carriles para bicicletas e instalaciones de estacionamiento. Con el crecimiento de la población y las limitaciones que plantea el paisaje terrestre y acuático de Charleston, estas continuas inversiones serán fundamentales en el futuro para apoyar los medios de transporte alternativos y ayudar a reducir el tráfico de automóviles. Además, la sustitución de los viajes vehiculares por otros modos de transporte ayudará a la ciudad a alcanzar sus metas de reducción *Net Zero* [cero] de emisiones de carbono y sus metas de Salud en Todas las Políticas al apoyar a las personas para que sean más activas.



PLAN DE TRANSPORTE DE LA CIUDAD DE CHARLESTON (2018)

En respuesta a la afluencia de personas y negocios, el Departamento de Tráfico y Transporte de la Ciudad de Charleston actualizó el Plan de Transporte de la Ciudad en 2018. El plan proporciona soluciones muy necesarias, así como una visión a largo plazo para el sistema de transporte de Charleston que tiene como objetivo mejorar la movilidad, mitigar la congestión del tráfico, mejorar la seguridad de los peatones, los ciclistas y el tráfico vehicular, y mejorar los corredores de transporte. La creación del Plan de Transporte de la Ciudad fue guiada por un comité asesor comunitario, que recogió las opiniones de la comunidad a través de una serie de reuniones comunitarias y cuestionarios en línea. El plan proporciona una visión general de las condiciones existentes, una visión a futuro basada en las prioridades de la comunidad y un conjunto de recomendaciones de proyectos específicos con consideraciones de cronograma y presupuesto. El plan también traza un marco para un transporte equitativo.

DECLARACIÓN DE EQUIDAD DEL PLAN DE TRANSPORTE DE LA CIUDAD

La equidad es la eliminación intencionada de las disparidades que afectan de forma desproporcionada a las personas marginadas de una comunidad. Es la unión para dar pasos proactivos en la aceptación de la complejidad de las experiencias, la elevación de la potencia de la inclusión, la exposición de la creatividad en cada comunidad, la exigencia de honestidad en la denuncia del racismo y la opresión, tanto abierta como sistemática, y el esfuerzo por co-empoderar a los residentes para implementar las metas. La equidad se logra cuando nadie se ve impedido de alcanzar su pleno potencial debido a su raza, género, sexo, discapacidad, posición económica u otros determinantes socioeconómicos.

En Charleston, la discriminación y la segregación racial desempeñaron un papel importante en la creación de disparidades económicas significativas, en materia de vivienda y transporte, que todavía hoy tienen efectos reverberantes. Al reconocer que los estadounidenses de bajos ingresos son más propensos a utilizar el transporte, la bicicleta y los desplazamientos a pie en las zonas urbanas, es fundamental que la nueva visión de Charleston no perpetúe las desigualdades al tratar las comunidades habitables para estas poblaciones como opcionales o inaccesibles. Es importante reconocer tanto la oportunidad de prever un nuevo esfuerzo de construcción de la comunidad para todos los habitantes, como la necesidad de afrontar los retos que existen hoy en día para todos en Charleston.

Mientras que el Plan de Transporte de la Ciudad funciona como la principal herramienta de planificación de las necesidades de transporte de Charleston para los próximos años, el papel del Plan de la Ciudad es proporcionar actualizaciones de los últimos años y generar recomendaciones que conecten otros elementos del plan

TRANSPORTE

con las prioridades de transporte ya señaladas en el Plan de Transporte de la Ciudad.

OTROS PLANES

Otros planes que se han incorporado al Plan de Transporte de la Ciudad y que sirven de guía para la planificación del transporte en la región son:

El Plan de West Ashley (2018), creado por la Ciudad de Charleston en conjunto con el condado de Charleston, incluye una sección dedicada a la red de transporte en West Ashley y las recomendaciones para implementar cambios multimodales de calles completas.

El Plan People Pedal (2017), creado por la División de Diseño de la ciudad de Charleston, contempla la red de calles y aceras de la península y cómo crear una mejor red para la seguridad.

People 2 Parks (2016), creado por la Comisión de Parques y Recreación del condado de Charleston, se ocupó de cómo crear una red interconectada para caminar y andar en bicicleta a fin de garantizar un acceso equitativo a la naturaleza y tener una visión a largo plazo para el transporte activo y la recreación.

ReThink Folly Road (2016), realizado como un proyecto conjunto con la ciudad de Charleston, la ciudad de Folly Beach, la ciudad de James Island, el condado de Charleston, la Organización de Planificación Metropolitana del Estudio de Transporte del Área de Charleston (CHATS MPO, por sus siglas en inglés) y el Concejo de Gobiernos de Berkeley Charleston Dorchester (BCDCOG, por sus siglas en inglés), se ocupa de la transformación de Folly Road en un corredor de calles completas a través de la cooperación intergubernamental.

Walk Bike Berkeley Charleston Dorchester (BCD) (2016), encargado por el Concejo de Gobiernos de Berkeley-Charleston-Dorchester (BCDCOG, por sus siglas en inglés), establece una visión y un plan de trabajo para invertir en caminar y andar en bicicleta para apoyar los objetivos regionales de salud, seguridad, desarrollo económico y calidad de vida.

Todos los planes tienen en cuenta que, aunque nuestra región está creciendo, y la presión por la conectividad crece con ella, buscamos tanto medios de transporte alternativos como nuevas tecnologías para mejorar las redes utilizadas actualmente.

PROYECTOS RECIENTES Y EN CURSO

El departamento de Tráfico y Transporte de la ciudad de Charleston dirige los esfuerzos de la ciudad para planificar y desarrollar una red de calles más equitativa. Muchas de las calles de la red de transporte de Charleston no son propiedad ni están mantenidas por la ciudad y, por lo tanto, esta tarea requiere la colaboración de múltiples jurisdicciones circundantes, incluidos los condados de

TRANSPORTE

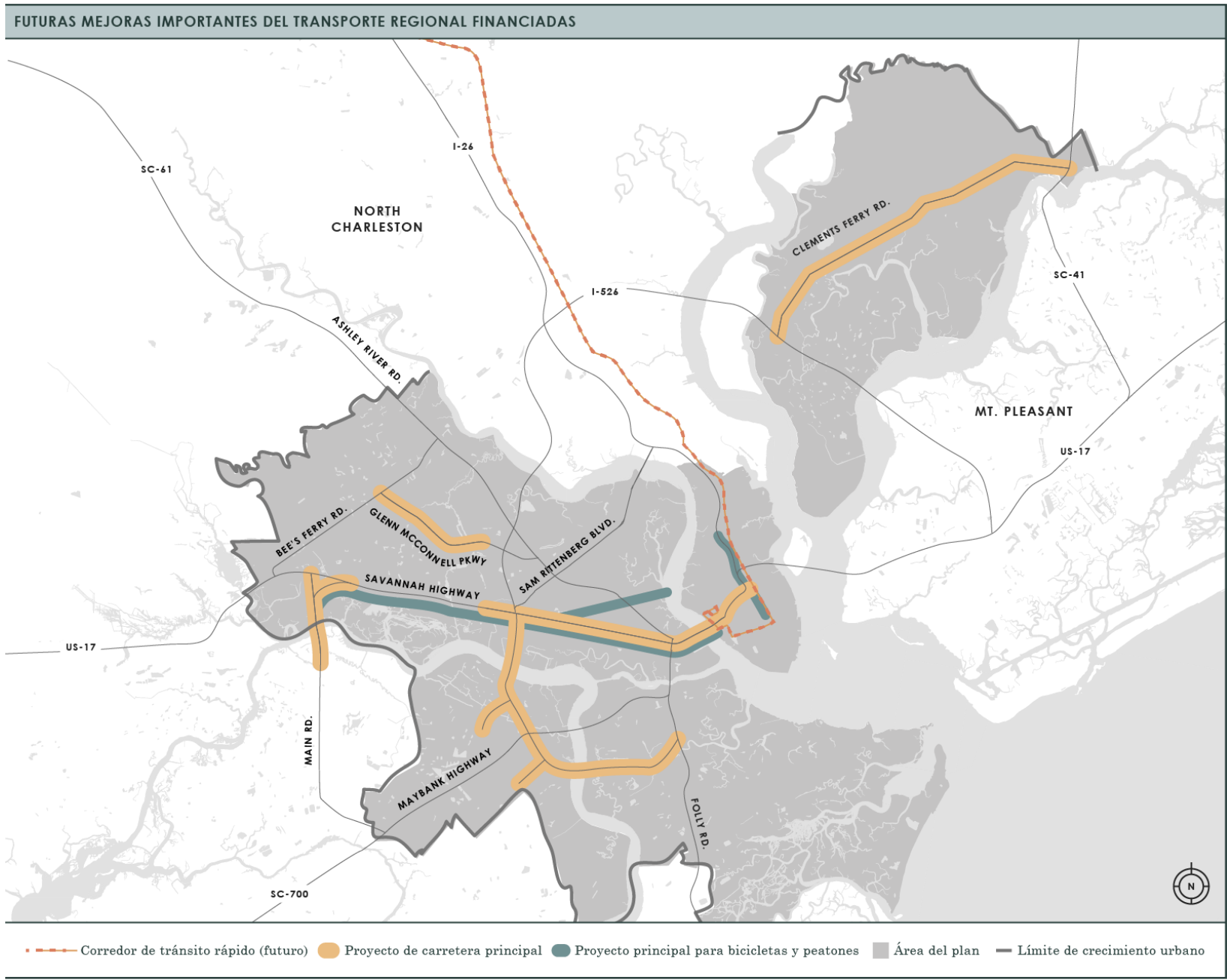
Charleston y Berkeley, el Departamento de Transporte de Carolina del Sur (SCDOT, por sus siglas en inglés) y el Concejo de Gobiernos de Berkeley Charleston Dorchester (BCDCOG, por sus siglas en inglés), encargado de supervisar la planificación del transporte masivo para la región y de coordinar con todas las jurisdicciones la implementación de la infraestructura multimodal.

En 2021, el SCDOT adoptó la Directiva de Ingeniería de Calles Completas (ED-28). Esta directiva, junto con otras políticas, proporciona orientación sobre las adaptaciones para bicicletas, peatones y tránsito en las nuevas infraestructuras de transporte. También abre opciones de financiación para mejoras multimodales y actualiza los manuales de diseño utilizados por los ingenieros del SCDOT.



Representación del cruce peatonal del puente del río Ashley. *Fuente: City of Charleston.*

En la última década, la ciudad de Charleston, en colaboración con varios organismos, ha impulsado muchos modos de transporte alternativos como opciones viables para los desplazamientos y las necesidades diarias. La ciudad ha ayudado a ampliar la conexión con la infraestructura para el uso de bicicletas existente, ha trabajado en la actualización de los códigos de desarrollo para incluir el apoyo a las paradas de transporte masivo y a las instalaciones para el uso de bicicletas, y ha patrocinado estudios e iniciativas para ampliar los puentes y caminos para bicicletas y peatones. Entre los proyectos recientes más destacados para ciclistas y peatones se encuentran la subvención federal BUILD de \$18 millones, con una contrapartida local, para la construcción del primer puente exclusivo para ciclistas y peatones que conectará West Ashley con la Península; y el proyecto Lowcountry Lowline, que reutiliza 1,7 millas de vías de ferrocarril abandonadas para proporcionar a los vecindarios de toda la península conexiones para ciclistas y peatones con parques, transporte y viviendas asequibles. La ciudad también ha trabajado para poner en marcha el primer corredor de tránsito rápido de autobuses del estado para ofrecer una opción alternativa a los miles de viajeros que se desplazan diariamente desde la zona de Ladson hasta el centro de Charleston.



TRANSPORTE

PEATONES Y CICLISTAS

El Plan de Transporte de la Ciudad (CTP, por sus siglas en inglés) exige un sistema integral de líneas compartidas (carriles compartidos entre bicicletas y automóviles), caminos de uso compartido y senderos para la conexión de bicicletas y peatones en toda la ciudad. Recientemente, la ciudad ha completado las mejoras en la intersección de Meeting Street y Brigade Street, que incluyen un carril bici protegido y pintado, así como cruces peatonales señalizados para peatones y ciclistas. Otro ejemplo es el proyecto Lowcountry Lowline propuesto, que convertiría 2,5 km de vías férreas abandonadas a lo largo de la espina central de la Península para convertirlas en un camino multiuso y un espacio verde para ciclistas y peatones. La mejora de las conexiones para ciclistas y peatones también es fundamental para proporcionar las conexiones de "última milla" necesarias para apoyar el transporte masivo, especialmente el tránsito rápido de autobuses y las posibles opciones de transporte acuático. Hoy en día, las infraestructuras de la ciudad para ciclistas y peatones son financiadas principalmente por los condados o los promotores privados, lo que limita la capacidad de la ciudad para proporcionar las mejoras tan necesarias, en especial en las zonas desatendidas. Para aumentar la capacidad de la Ciudad de incrementar las conexiones para ciclistas y peatones, necesitará una fuente de financiación específica. Consulte el Apéndice R para ver una lista completa de los proyectos para ciclistas y peatones y las recomendaciones de proyectos futuros incluidos en el Plan de Transporte de la Ciudad y en el Plan BCD Walk Bike.



Plan Maestro Conceptual de Lowcountry Lowline. *Imágen por cortesía de Lowcountry Lowline.*

TRANSPORTE PÚBLICO

Los servicios de transporte público en la región de los tres condados son prestados principalmente por dos agencias: la Autoridad de Transporte Regional del Área de Charleston (CARTA, por sus siglas en inglés) y la Asociación de Gestión del Transporte Regional de Berkeley-Charleston-Dorchester (RTMA, d.b.a. TriCounty Link). CARTA atiende en primer lugar el núcleo urbano de la región con servicios de ruta fija, autobús de cercanías y paratransito, mientras que TriCounty Link (TCL, por sus siglas en inglés) atiende las zonas rurales de la región con servicios de ruta fija desviada y de cercanías. También opera el servicio de transporte HOP (del

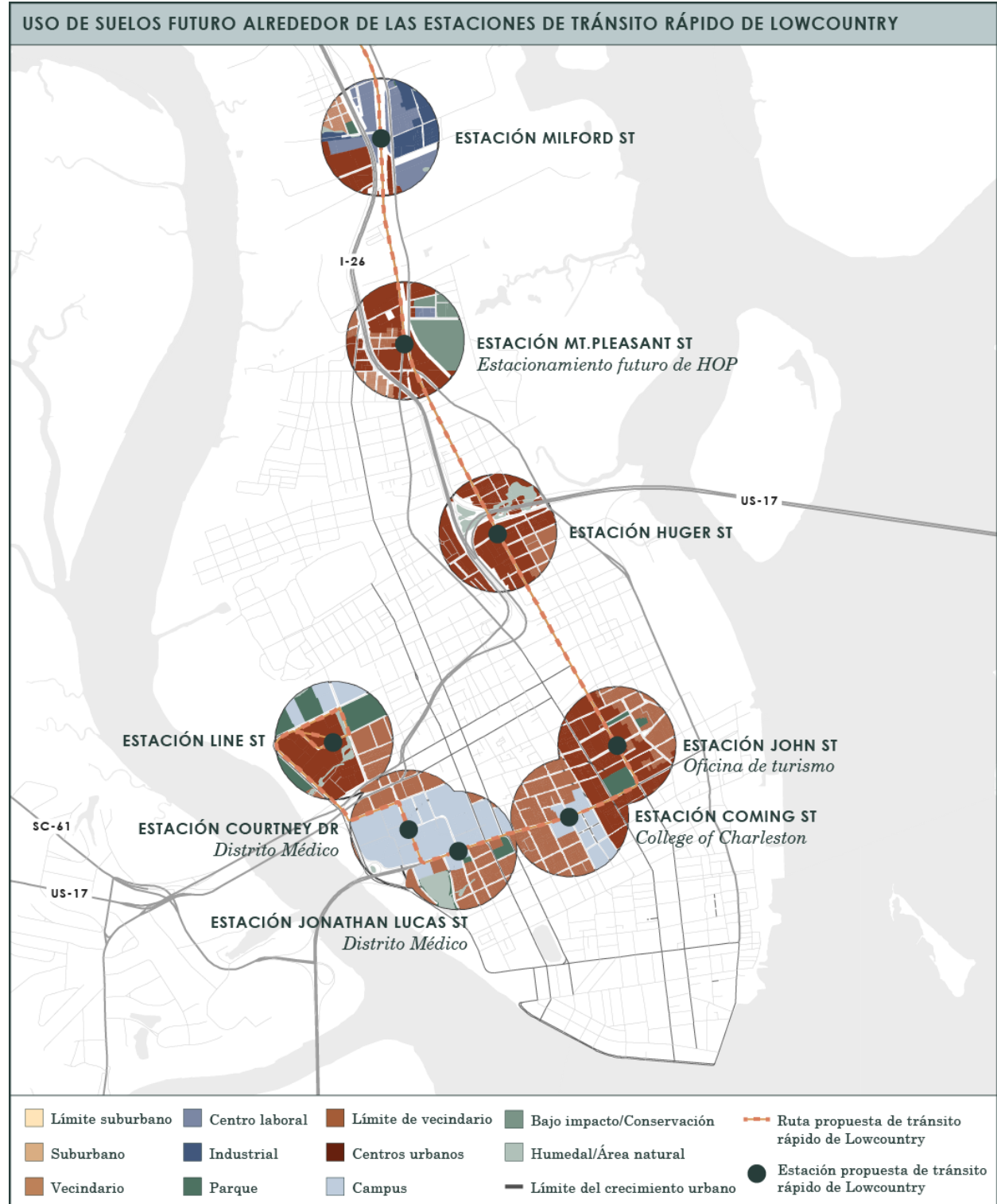
TRANSPORTE

inglés, *Hospitality On the Peninsula*) [Hospitalidad en la Península], DASH (del inglés, *Downtown Area Shuttle*) [Transporte al centro de la ciudad], y un servicio para mayores de 55 años o habitantes con desventajas médicas llamado *Tel-A-Ride*. La futura ruta Lowcountry Rapid Transit (LCRT, por sus siglas en inglés) conectará desde la parada de estacionamiento y transporte en Ladson, a través de North Charleston, hasta el Distrito Médico y la urbanización West Edge, en el corazón del principal centro de trabajo de la península. Contará con 20 estaciones, 19 vehículos que ofrecerán servicio de recogida cada 10 minutos y 6.800 viajes diarios.

Existe una necesidad continua de aumentar y mejorar las opciones de tránsito en toda la ciudad y la región. Además de la necesidad de aumentar la frecuencia de los servicios de autobús y de más rutas, la ciudad de Charleston debería comenzar a abogar por rutas de tránsito rápido adicionales para proporcionar conexiones con otras áreas de la región. Las estrategias de desarrollo orientado al tránsito (TOD, por sus siglas en inglés) serán importantes para maximizar las oportunidades de que el tránsito masivo facilite mayores conexiones entre los lugares donde la gente vive, trabaja y disfruta. Además, debería darse prioridad a la vivienda asequible a lo largo de esta y otras rutas de transporte para mejorar las opciones de movilidad y reducir el costo de vida general.



Este mapa muestra la ruta recomendada del LCRT a partir de mayo de 2021. Tenga en cuenta que esta ruta puede cambiar a medida que el desarrollo del proyecto avance.



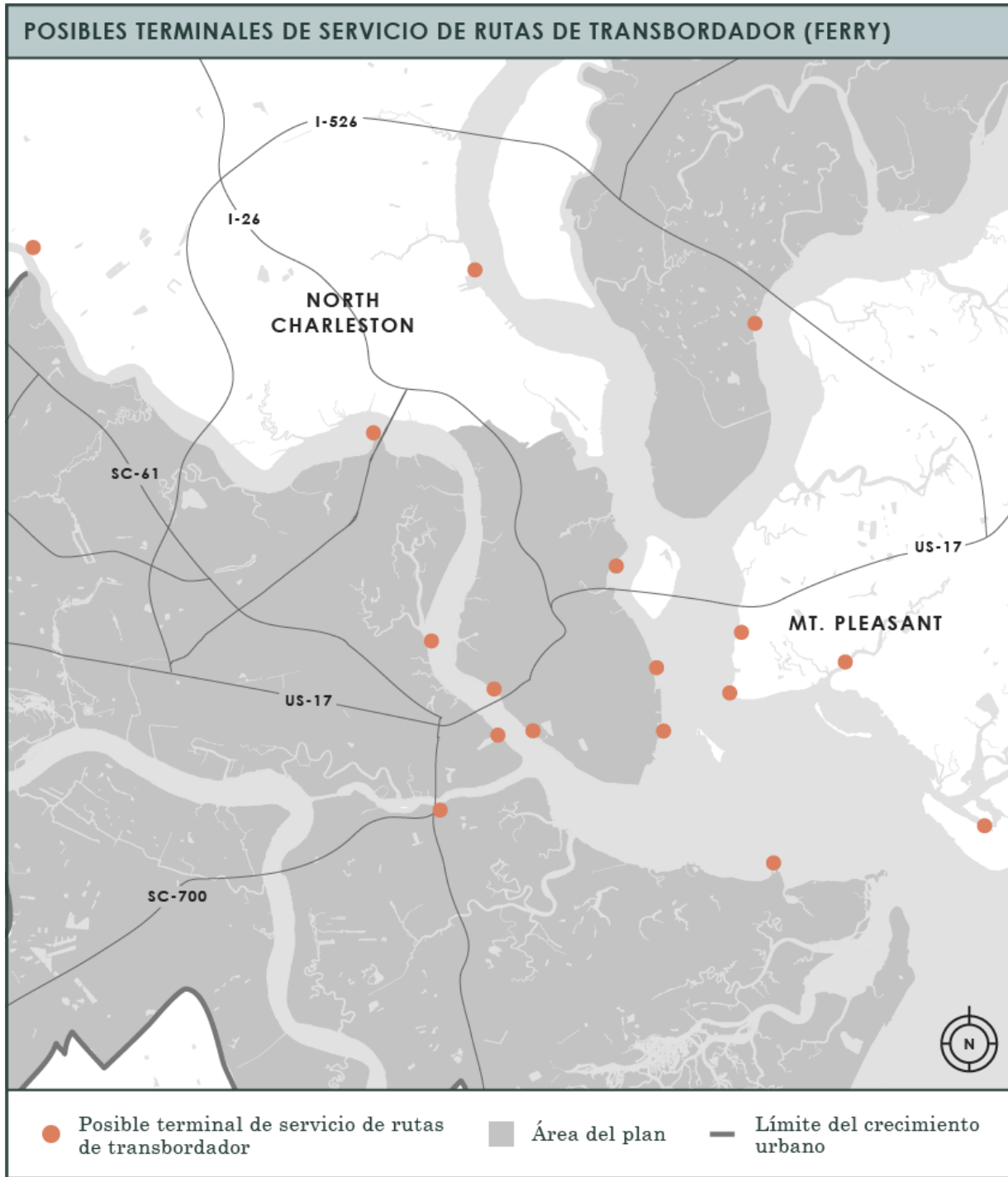
TRÁNSITO FLUVIAL

Antes de la construcción de autopistas y puentes en el siglo XX, los transbordadores (*ferry*) y cargadores fluviales eran un modo común de transporte de pasajeros que proporcionaba acceso a toda la región de Charleston. Hoy, dos operadores privados de taxis acuáticos y transbordadores (*ferry*) ofrecen un servicio limitado por vía fluvial, orientado al mercado turístico, principalmente alrededor del puerto de Charleston. La Visión de Tránsito Regional 2040, establecida en *One Region One Plan* [Una Región Un Plan] (OROP, por sus siglas en inglés), comprendía establecer servicios adicionales de transbordadores y taxis acuáticos como una de las cinco estrategias. A principios de 2017, la ciudad de Charleston creó un Grupo de Trabajo encargado de las rutas de transporte del Ferry para identificar fuentes de financiación para la planificación, el capital y los gastos de funcionamiento; identificar los sitios prioritarios que son buenos para establecer el servicio y; avanzar en un estudio de viabilidad del servicio de transbordadores de cercanías. El grupo ha examinado la viabilidad de alrededor de 20 ubicaciones, muchas de las cuales están muy cerca de las rutas CARTA existentes.³⁶ En la encuesta comunitaria del Plan de la Ciudad, el 30% de los habitantes de la península de Cainhoy y el 25% de los habitantes del cuello de la península superior dijeron que utilizarían un servicio de transbordador (*ferry*) acuático semanalmente para ir al trabajo si se ofreciera como opción de transporte público, también se encuestó a los habitantes sobre posibles lugares donde se podría facilitar el servicio de transbordador (*ferry*). Estas respuestas se recopilaron y se les proporcionaron a los miembros del Grupo de Trabajo encargado de las rutas de transporte del Ferry para que las incorporaran al análisis que se está llevando a cabo.

Para que el servicio de rutas de transbordador (*ferry*) tenga éxito, tendría que ofrecer tiempos de viaje que sean competitivos con otros modos de transporte. Se necesita un análisis adicional para comparar los tiempos de viaje entre el servicio de transbordador (*ferry*), el servicio de transporte en autobús y conducir.³⁷ El interés y el apoyo al servicio de transporte fluvial son evidentes y la ciudad debería seguir esforzándose, en colaboración con las jurisdicciones vecinas y las agencias de transporte regionales, para promover las rutas de los transbordadores (*ferry*) como una opción de transporte viable.

³⁶ Charleston Area Transportation Study (CHATS) Long Range Transportation Plan Transit Needs Assessment. Revision 3. October, 2017.

³⁷ *Ibid.*



Creado por el Grupo de Trabajo encargado de las rutas de transporte del Ferry de la Ciudad de Charleston en 2017.

TRANSPORTE

VEHÍCULO PERSONAL

Durante el proceso de participación y divulgación del Plan de la Ciudad, el tráfico se citó como una de las principales preocupaciones de muchos habitantes. Tanto hoy como en el futuro, la mayoría de los habitantes elegirán el vehículo personal para ir al trabajo o a la escuela, lo cual añadirá más vehículos a las carreteras ya congestionadas. Esto supone un reto importante para aumentar la capacidad de nuestras carreteras.

La mayoría de las más transitadas tienen proyectos de mejora programados para los próximos años. Los proyectos de carreteras actuales y previstos incluyen el Corredor Lowcountry I-526, que pretende ampliar y mejorar la ruta existente de la I-526; la Extensión Mark Clark (I-526), que conectará la ruta existente de la I-526 tal y como se ha propuesto con James Island Connector; el estudio de capacidad de la Autopista 17, que analiza las necesidades entre la I-26 y el enlace del Ashley Bridge District; y las mejoras de las intersecciones a lo largo de Folly Road. Consulte el Apéndice R para ver la lista completa de proyectos de carreteras y recomendaciones de proyectos futuros incluidos en el Plan de Transporte de la Ciudad.

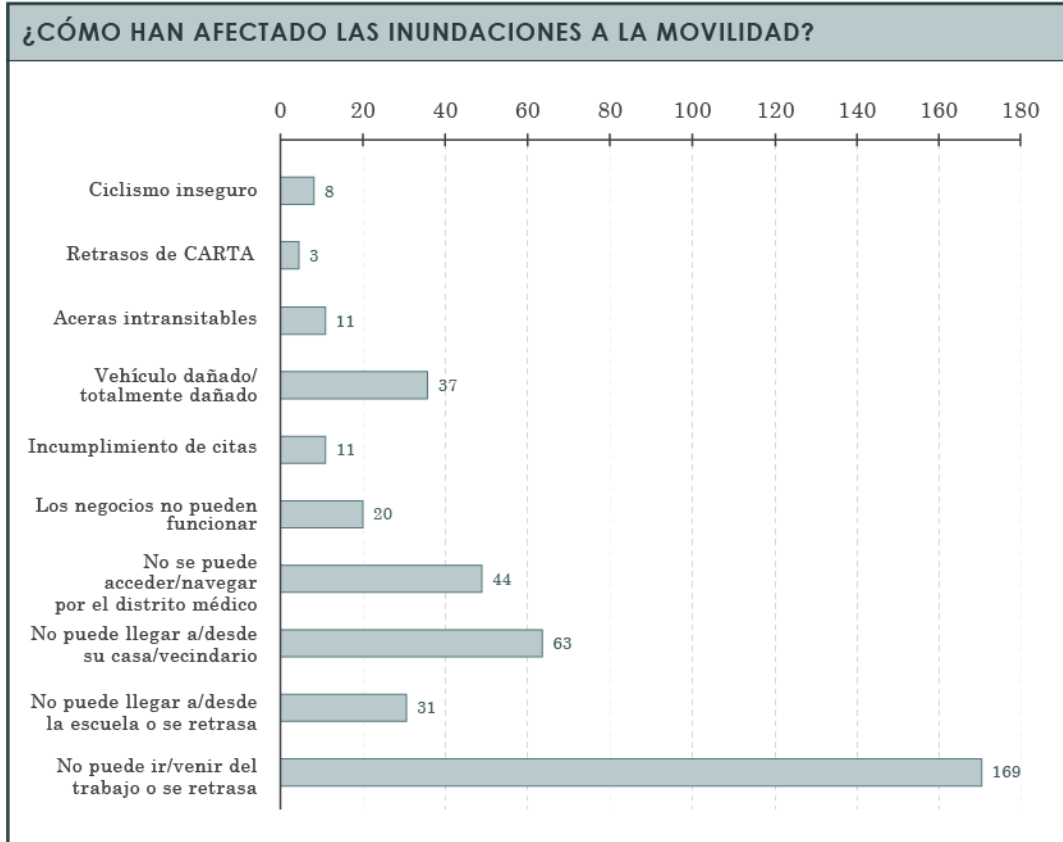
De cara al futuro, el Plan de Transporte de la Ciudad enumera las siguientes estrategias para planificar adecuadamente el aumento de la demanda en las carreteras de la ciudad: aumentar la capacidad, crear calles completas y gestionar el acceso equitativo. Dado que la capacidad de ampliar las carreteras o crear nuevos puentes es limitada, las estrategias deben seguir centrándose en el uso de nuevas tecnologías para mejorar la circulación del tráfico y ofrecer más y mejores alternativas a la conducción.

TRANSPORTE Y AGUA

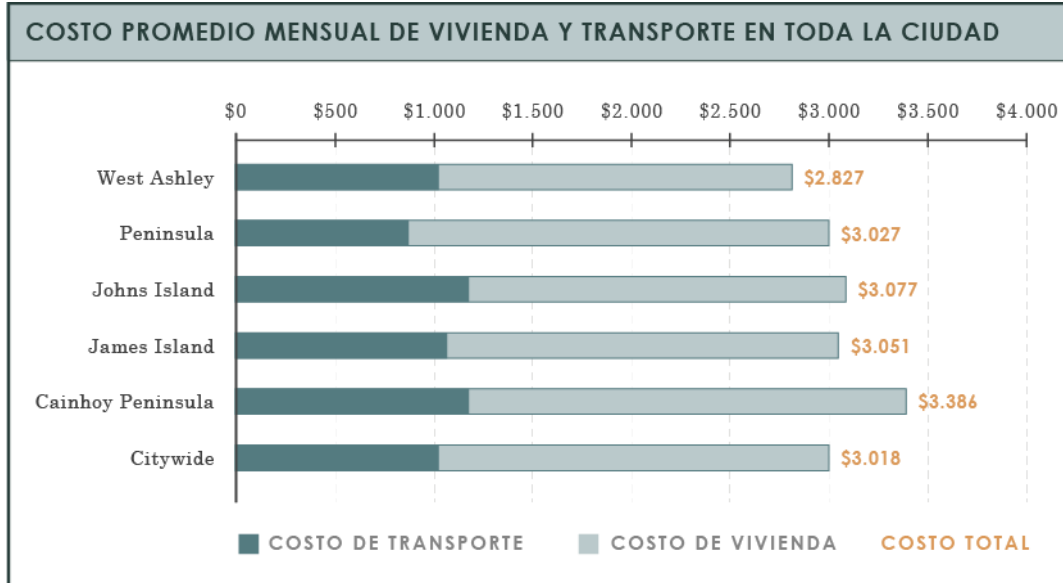
Las calles bajas se han convertido en una carga cada vez mayor para los hogares y los vecindarios que quedan aislados durante las inundaciones. Esto no solo representa un inconveniente, sino una grave preocupación para la vida y la seguridad. En la encuesta del Plan de la Ciudad, los encuestados compartieron historias de una amplia variedad de impactos, desde la falta de trabajo, hasta negocios que no pueden operar, así como la imposibilidad de salir o llegar a casa, o no poder acceder al hospital.

Las futuras mejoras en las carreteras de Charleston deben incluir estrategias para elevar las calles bajas y aumentar la conectividad durante las inundaciones. Además, las calles pueden ofrecer una oportunidad para mejorar la gestión del agua. El informe Diálogos Holandeses Charleston (2019) enfatizó el papel que las calles pueden desempeñar en la gestión del agua, entre otros el uso de adoquines permeables, la adición de almacenamiento de agua bajo las calles, la plantación de más árboles en las calles y la instalación de biorretención en el derecho de paso para interceptar, infiltrar, almacenar y drenar el agua.

TRANSPORTE



Fuente:
Encuesta
comunitaria del
Plan de la
Ciudad (2020).



Fuente:
Análisis de
Vivienda para
el Plan de la
Ciudad,
Community
Data Platforms.

TRANSPORTE Y VIVIENDA

El transporte puede desempeñar un papel importante a la hora de elegir dónde vivir, así como en el costo general de la vida. Cuando el costo del transporte es considerado en el costo de vida, los costos de vivienda más asequibles pueden ser compensados por un viaje más costoso. El análisis de la vivienda del Plan de la

TRANSPORTE

Ciudad descubrió que algunas zonas de la ciudad con viviendas más asequibles, como Johns Island, eran más caras que otras zonas de la ciudad debido a los mayores gastos de transporte. Por otra parte, si se incluyen los costos de transporte como parte de los costos de la vivienda, más del 60% de la ciudad se consideraría sobrecargada de costos, lo que significa que están gastando más del 30% de sus ingresos del hogar anuales en los costos de la vivienda (y el transporte relacionado).

En este análisis, los costos de transporte se calculan sobre la base del número medio de vehículos por hogar, multiplicado por el promedio de los costos relacionados con los pagos de automóviles, seguros, impuestos, tasas de DMV, los precios de la gasolina y el mantenimiento. El lugar en el que vive una persona determina cómo se desplaza, qué distancia tiene que recorrer y cuánto paga por llegar. Este análisis pone en evidencia la importante conexión que existe entre la vivienda y el transporte y respalda aún más la necesidad de una mayor variedad de opciones de movilidad, de viviendas asequibles en todas las zonas de la ciudad y de que se ubiquen más viviendas cerca de los lugares de trabajo.



01.

Continuar implementando las recomendaciones del Plan de Transporte de la Ciudad

02.

Continuar promoviendo la creación de calles completas en las vías nuevas o rediseñadas, proporcionando medios de transporte seguros y alternativos, especialmente en las áreas designadas como Límites de vecindario.

03.

Crear una fuente de financiación permanente para la construcción y el mantenimiento de aceras y otras infraestructuras para peatones y ciclistas en toda la ciudad.

04.

Conectar más escuelas y centros laborales a los vecindarios a través de vías peatonales y caminos multiusos, y ampliar las oportunidades para los sistemas de bicicletas compartidas.

05.

Abogar por rutas adicionales de tránsito rápido a lo largo del corredor Sam Rittenberg, Savannah Highway, Glenn McConnell Parkway, Folly Road y Clements Ferry Road.

06.

Trabajar para mejorar el acceso y la comodidad de las estaciones de CARTA en la ciudad de Charleston a través de conexiones con los vecindarios y la ampliación del mobiliario urbano y otros servicios proporcionados en las paradas.

07.

Trabajar con el BCDCOG y las jurisdicciones vecinas para avanzar en los planes existentes de proporcionar sistemas de taxis acuáticos/transbordadores (ferry) de alta velocidad como opción de transporte público.

08.

Investigar y promover la creación de rutas adicionales de Park-and-Ride, como la ruta Hospitality On the Peninsula (HOP), para conectar todas las áreas con los centros laborales principales; especialmente en lugares que actualmente no pueden sostener un transporte masivo más amplio, como Johns Island, James Island y Outer West Ashley.

09.

Abogar por estrategias que mejoren la fluidez y la seguridad del tráfico en vías muy congestionadas (como la autopista 61 en West Ashley), incluyendo la instalación de dispositivos avanzados de control de tráfico y otros métodos que puedan encajar dentro de los derechos de vía existentes, y que prioricen la transitabilidad y la preservación de los recursos naturales y culturales.

10.

Adecuar los códigos de estacionamiento, incluyendo la implementación de topes de estacionamiento, y explorar las oportunidades para permitir que los urbanizadores paguen en un fondo de estacionamiento sustitutivo.

11.

Ampliar la infraestructura de recarga de vehículos eléctricos (EV) de acceso público, especialmente para el uso compartido, en los centros de movilidad, en las calles de acceso a la península y en las instalaciones de estacionamiento de la ciudad, así como explorar la creación de requisitos para la infraestructura de recarga de vehículos eléctricos en las nuevas construcciones.

12.

Abogar por la finalización de la I-526, tal y como está planificada actualmente, con infraestructura y conectividad para bicicletas y peatones.

13.

Realizar un estudio para comprender las implicaciones específicas y la cronología de la tendencia hacia los vehículos autónomos y las mejores prácticas en la planificación del transporte.

14.

Coordinar con el condado de Charleston, Berkeley y el Departamento de Transporte de Carolina del Sur la adaptación de los derechos de vía públicos existentes y el diseño de los nuevos derechos de vía para aumentar la movilidad durante las inundaciones y maximizar las oportunidades para interceptar, infiltrar, almacenar y drenar el agua.

15.

Trabajar con CARTA para apoyar el aumento del número de pasajeros y, en consecuencia, mejorar las opciones de tránsito, incluyendo el fomento de programas de tránsito patrocinados por el empleador y el aumento de las opciones de movilidad para las personas mayores y las personas con discapacidad.

16.

Promover políticas e incentivos creativos para estimular la creación de carriles multiusos más amplios en los casos en que se considere la creación de nuevas vías, o la ampliación de las vías existentes cuando sea factible; y promover directrices de diseño que se adhieran a las mejores prácticas en materia de seguridad para ciclistas y peatones (es decir, separación del tráfico vehicular y carriles exclusivos para ciclistas y peatones cuando sea viable).

INSTALACIONES COMUNITARIAS E INVERSIONES PRIORITARIAS

Las instalaciones comunitarias incluyen los servicios municipales básicos y las principales mejoras de capital, entre las que se incluyen el transporte, alcantarillado, agua, parques e instalaciones recreativas, etc. La inversión prioritaria determina la financiación de las instalaciones e infraestructuras para satisfacer las necesidades existentes y las demandas futuras de la ciudad.

El Plan de Mejoramiento de Capital (CIP, por sus siglas en inglés) de cinco años aborda las necesidades de capital a corto y largo plazo en todas las áreas funcionales del gobierno de la ciudad. Los proyectos incluyen mejoras para parques y recreación; mejoramiento de caminos, puentes y aceras; proyectos de drenaje de aguas pluviales; construcción de nuevas instalaciones; necesidades de equipamiento; y la renovación y preservación de edificios históricos.

El CIP es desarrollado, mantenido y actualizado por el Comité de Revisión de Proyectos de Capital (CPR). El comité está formado por los jefes de los departamentos de la ciudad, el personal de finanzas y presupuestos, los directores de proyectos, y está presidido por el Director Financiero (CFO) de la ciudad de Charleston. El comité se encarga de establecer las prioridades en materia de infraestructura, las solicitudes y evaluación de los proyectos, la elaboración de los presupuestos de los proyectos y la gestión de los mismos dentro de las directrices establecidas por el alcalde y el concejo de la Ciudad.

El Comité de CPR también es fundamental en el proceso de identificación y priorización de proyectos y en la obtención de financiación. Durante el proceso presupuestario anual, los distintos departamentos de la ciudad realizan y revisan sus propios planes a largo plazo. Estos planes a largo plazo identifican las necesidades en materia de instalaciones y de capital que se presentan al Comité de CPR. A continuación, el Comité elabora un CIP actualizado con las recomendaciones de nuevos proyectos y las posibles fuentes de financiación para los mismos. La disponibilidad de fondos determina la prioridad de los proyectos que pueden seguir adelante y que se incluyen en el CIP. El director financiero (CFO), en calidad de presidente del comité, presenta la propuesta de CIP como recomendación al Alcalde y al Comité Presupuestario Ad Hoc. El Alcalde y el Comité Presupuestario Ad Hoc revisan las recomendaciones del Comité de CPR y ajustan el CIP si es necesario.

INSTALACIONES COMUNITARIAS E INVERSIONES PRIORITARIAS

El CIP incluye proyectos nuevos y en curso para proporcionar los siguientes servicios y puede implicar la colaboración de múltiples departamentos.

Cultura y Recreación. La categoría de Cultura y Recreación se centra en proyectos que crean o mejoran el acceso a las instalaciones de parques y recreación y a los sitios culturales de toda la ciudad. El Departamento de Recreación ofrece una amplia gama de programas, deportes y actividades. Del mismo modo, la Oficina de Asuntos Culturales (OCA) se compromete a promover y fomentar la excelencia a través de las expresiones artísticas y a seguir conectando a nuestra comunidad a través de las artes.

Servicios públicos. Los proyectos de Servicios públicos se ocupan de los problemas de drenaje del agua y del mantenimiento de los malecones. El Departamento de Servicios Públicos, que incluye la División de Inspección de Edificios, la División de Ingeniería y la División de Servicios Medioambientales, colabora con muchos otros organismos locales y regionales en la inspección de edificios, ingeniería, mantenimiento de vías y aceras, recolección de basura y barrido de calles. El Departamento de Gestión de Aguas Pluviales supervisa las mejoras y el mantenimiento de los sistemas de drenaje de la ciudad, así como otros medios para proteger a los residentes de los impactos de las inundaciones.

Seguridad pública. Los proyectos de Seguridad pública se centran en el mantenimiento y la mejora de las instalaciones y los equipos necesarios para los servicios de protección que prestan los bomberos y la policía. Los servicios de policía y bomberos de la ciudad son proporcionados por el Departamento de Bomberos de Charleston y el Departamento de Policía de Charleston, en coordinación con el condado de Charleston, el condado de Berkeley y los Distritos de Servicios Públicos de la zona. El objetivo del Departamento de Bomberos de la Ciudad es tener una estación dentro de un tiempo de respuesta total de seis minutos de cada uno de sus usuarios. Las estaciones y subestaciones de policía se establecen generalmente por cada quince o veinte mil personas, con limitadas excepciones, y se basan en un sistema de patrulla de ocho equipos que cubre cada zona de la ciudad.

Desarrollo urbano y comunitario. Los proyectos de desarrollo urbano y comunitario permiten mejorar las infraestructuras y el medio ambiente en determinadas zonas de la ciudad, así como proporcionar viviendas asequibles a los ciudadanos. El Departamento de Vivienda y Desarrollo Comunitario (HCD) proporciona una serie de servicios que emplean un enfoque multifacético para la revitalización de los vecindarios y para ofrecer oportunidades de vivienda asequible. El Departamento de Tráfico y Transporte (T&T) de la ciudad de Charleston estudia, planifica y ejecuta las operaciones de tráfico y los servicios e instalaciones de transporte para mantener un movimiento seguro y eficiente de personas y mercancías en toda la ciudad.

INSTALACIONES COMUNITARIAS E INVERSIONES PRIORITARIAS



Centro del Adulto Mayor.



Nuevo techo para la piscina MLK, Jr.



Centro de Recreación de Daniel Island (Apertura en 2021)

Imágenes por cortesía de Christopher

INSTALACIONES COMUNITARIAS E INVERSIONES PRIORITARIAS



Renovación del campo de golf municipal. *Imágen por cortesía de Christopher Morgan.*



Baños del parque de Ferguson Village.
Imágen por cortesía de Christopher Morgan.

INVERSIÓN PRIORITARIA

Este Plan de Mejoramiento de Capital (CIP) se desarrolla por separado del plan integral y, por lo tanto, el Plan de la Ciudad de Charleston no incluirá recomendaciones para proyectos específicos. Sin embargo, los futuros Planes de Mejoramiento de Capital deben responder a las necesidades y demandas futuras como se indica en los otros elementos de este plan.

Durante el proceso de participación, los miembros de la comunidad estuvieron de acuerdo en que las prioridades futuras deberían incluir: mejoras en el mantenimiento regular de las infraestructuras de drenaje y los canales existentes; la actualización y el diseño de nuevas infraestructuras para gestionar las inundaciones y aumentar la conectividad del transporte; una mejor utilización de las infraestructuras naturales para aumentar la resiliencia; la creación de más viviendas asequibles y la prevención del desplazamiento de los residentes de larga data; y el aumento del acceso a los espacios verdes, el agua y las tierras

INSTALACIONES COMUNITARIAS E INVERSIONES PRIORITARIAS

conservadas. La comunidad también expresó que le gustaría ver más inversiones y mejoras dirigidas a las comunidades más antiguas, donde es más probable que haya infraestructuras obsoletas y menos servicios.

Para dar cabida al crecimiento actual y futuro, hacer frente a los retos más difíciles de la ciudad relacionados con las inundaciones y la subida del nivel del mar, la vivienda y la movilidad, y a fin de garantizar la calidad de vida de todos los residentes de Charleston, la ciudad debería dar prioridad a la financiación de proyectos que: (sin un orden determinado)

Promuevan la equidad racial y económica

Aumenten la resiliencia frente a las inundaciones, la subida del nivel del mar y el cambio climático

Incrementen la cantidad de viviendas permanentes asequibles y alcanzables para todos los niveles de ingresos

Previengan el desplazamiento de comunidades vulnerables

Mejoren la movilidad de todas las modalidades de transporte, especialmente de los peatones, los ciclistas y los usuarios del transporte público.

Aumenten y mejoren los parques y las instalaciones recreativas, especialmente en las zonas desatendidas

Preserven y restauren lo que hace único a Charleston: sus recursos naturales y culturales

Fuentes de financiación. Los proyectos de mejoramiento de capital se financian a través de una variedad de fuentes que incluyen, pero no se limitan a impuestos y tasas, subvenciones privadas y públicas, y bonos municipales. Consulte el Apéndice F para ver la lista completa de fuentes de financiación para proyectos de mejoramiento de capital.

SERVICIOS ADICIONALES

La ciudad de Charleston coordina activamente con las agencias e instituciones de la zona para proporcionar los siguientes servicios adicionales.

Agua y alcantarillado. El servicio de agua y alcantarillado es proporcionado por el Sistema de Agua de Charleston (CWS) en la mayoría de las áreas de la ciudad. El servicio de agua y alcantarillado es proporcionado por el Sistema de Agua de Charleston (CWS) en la mayoría de las áreas de la ciudad. El Distrito de Servicios Públicos de St. Johns proporciona el servicio de agua para Johns Island, y el Distrito de Alcantarillado de North Charleston proporciona el servicio de alcantarillado para Upper Peninsula y Laurel Island.

Servicios médicos de emergencia. El condado de Charleston proporciona servicios médicos de emergencia (EMS) a la ciudad de Charleston. La ciudad de Charleston

INSTALACIONES COMUNITARIAS E INVERSIONES PRIORITARIAS

coordina la preparación para catástrofes y emergencias junto con otros gobiernos y agencias locales, regionales, estatales y nacionales.

Instalaciones educativas. Los distritos escolares del condado de Charleston y del condado de Berkeley administran las escuelas públicas de la zona. La ciudad también cuenta con un gran número de escuelas privadas ubicadas en toda la región. Entre las instituciones de educación superior que prestan sus servicios en la región de Charleston se encuentran: College of Charleston, Citadel, American College of the Building Arts, Charleston Southern University, Charleston School of Law, Medical University of South Carolina, Roper Hospital School of Practical Nursing, Art Institute of Charleston, Trident Technical College, sucursales de Webster University y Low-country Graduate Center.

Bibliotecas. El sistema de bibliotecas del condado de Charleston ofrece instalaciones y programas bibliotecarios a los residentes de la ciudad de Charleston, con 18 sedes en toda la región de Charleston y una amplia gama de servicios digitales.

INSTALACIONES COMUNITARIAS E INVERSIONES PRIORITARIAS

| PROYECTOS DE CAPITAL COMPLETADOS | | 2015-2019 |
|---|--------------------------------|---------------------|
| PROYECTO | PRESUPUESTO TOTAL DEL PROYECTO | AÑO DE FINALIZACIÓN |
| MEJORAS EN 50 BROAD STREET | \$800.000,00 | 2011 |
| TECHO VERDE DE 75 CALHOUN STREET | \$200.462,00 | 2011 |
| ARTHUR W. CHRISTOPHER CENTRO COMUNITARIO | \$7.079.078,00 | 2011 |
| MEJORAS EN LA ESTACIÓN DE SERVICIOS DE EMERGENCIA DE CFD | \$250.000,00 | 2011 |
| MEJORAS AL MERCADO DE LA CIUDAD | \$5.340.000,00 | 2011 |
| REURBANIZACIÓN DE LA ZONA DEL RÍO COOPER - SERVICIOS DE CONSULTORÍA | \$203.900,00 | 2011 |
| INTERSECCIÓN ENTRE FOLLY ROAD Y LA AUTOPISTA MAYBANK | \$2.800.000,00 | 2011 |
| ALMACÉN DE MÁQUINAS DE BATEO DEL J.P. RILEY JR BALLPARK | \$150.000,00 | 2011 |
| PAISAJISMO URBANO EN LOWER KING STREET | \$5.278.075,00 | 2011 |
| PAISAJISMO URBANO EN MARKET STREET | \$5.000.000,00 | 2011 |
| SUBVENCIÓN DE NOAA - RESTAURACIÓN DEL LITORAL Y DEL HÁBITAT DE LAS OSTRAS | \$560.956,00 | 2011 |
| REEMPLAZO Y CONTROL DE EROSIÓN DE 3 TUBERÍAS DEL PUENTE EN EL GREENWAY | \$120.000,00 | 2011 |
| MEJORAS AL AVONDALE POINT | \$650.000,00 | 2012 |
| ELEVADOR DE BARCOS Y AMPLIACIÓN DEL MUELLE EN LA ESTACIÓN CHARLESTON HARBOR PILOTS DE CFD | \$80.000,00 | 2012 |
| PAISAJISMO URBANO EN BROAD STREET | \$1.000.000,00 | 2012 |
| PARQUE CORRINE JONES | \$90.000,00 | 2012 |
| PARQUE DEL GOBERNADOR - NORTE | \$4.734.594,00 | 2012 |
| EDIFICIO DE ALMACENAMIENTO EN MARION SQUARE | \$95.000,00 | 2012 |
| MEJORAS EN EL PARQUE MEDWAY | \$75.000,00 | 2012 |
| MEJORAS EN EL PARQUE INFANTIL DEL PARQUE MITCHELL | \$75.000,00 | 2012 |
| SUSTITUCIÓN DEL TECHO DEL CENTRO COMUNITARIO SHAW | \$125.000,00 | 2012 |
| MEJORAS EN EL GARAJE DE MAJESTIC SQUARE | \$150.000,00 | 2012 |
| REPARACIÓN ESTRUCTURAL DE ESACTIONAMIENTOS-HUECO DE LA ESCALERA | \$300.000,00 | 2012 |
| PARQUE DE CHARLOTTE STREET | \$3.096.911,00 | 2013 |
| GAZEBO DE COURTENAY SQUARE | \$450.000,00 | 2013 |
| CALENTADOR SOLAR DE AGUA PARA CPD LOCKWOOD | \$300.100,00 | 2013 |

INSTALACIONES COMUNITARIAS E INVERSIONES PRIORITARIAS

| PROYECTOS DE CAPITAL COMPLETADOS (CONT.) | | 2015-2019 |
|---|-------------------------------|---------------------|
| PROYECTO | PRESUPUESTO TOTAL DEL PROYECT | AÑO DE FINALIZACIÓN |
| MEJORAS DEL CENTRO DE TENIS - ADICIÓN DE 3 CANCHAS | \$404.000,00 | 2013 |
| CONSTRUCCIÓN DE LA ESTACIÓN 9 DE SERVICIOS DE EMERGENCIA | \$7.081.294,00 | 2013 |
| RESTABLECIMIENTO DEL DRENAJE DE MAREAS DE LA AVENIDA HAGOOD | \$75.000,00 | 2013 |
| RENOVACIÓN DEL TERRENO DEL ESTADIO DE BÉISBOL JOSEPH P. RILEY | \$1.000.000,00 | 2013 |
| MEJORAS DEL CENTRO DE TENIS MAYBANK | \$877.649,00 | 2013 |
| RENOVACIÓN DEL EDIFICIO EN MILFORD STREET | \$1.275.292,00 | 2013 |
| MEJORAS EN LA CUENCA DE DRENAJE SPRING-FISHBURNE - FASE 1 | \$10.200.000,00 | 2013 |
| MEJORAS EN LA ENTRADA/SALIDA DE LA PARADA DE AUTOBUSES VRTC | \$80.000,00 | 2013 |
| MUELLE DE TAXIS ACUÁTICOS DEL PARQUE WATERFRONT | \$481.961,00 | 2013 |
| MEJORAS EN EL GREENWAY DE WEST ASHLEY - FASE I (ALBERMARLE A STINSON) | \$443.416,00 | 2013 |
| PAISAJISMO URBANO EN BEAUFAIN STREET | \$1.174.202,00 | 2014 |
| EDIFICIO Y SALA DE EXHIBICIÓN DEL MUSEO BEST FRIEND | \$1.141.500,00 | 2014 |
| MARKET STREET - DIVISIÓN II - TÚNELES Y POZOS DE DRENAJE | \$17.965.547,00 | 2014 |
| GENERADORES DE ESTACIONES DE CFD | \$193.650,00 | 2014 |
| 2013 REFORMA DE ÁREA DE ESTACIONAMIENTO DE LOCKOOD CPD | \$150.000,00 | 2014 |
| CAMPO DE PELOTA Y PARQUE INFANTIL DE HARMON | \$779.668,00 | 2014 |
| RENOVACIÓN DE LOS PARQUES HISTÓRICOS DE LA PENINSULA | \$129.034,00 | 2014 |
| RENOVACIÓN DEL CENTRO DE TENIS JACK ADAMS | \$750.000,00 | 2014 |
| MEJORAS EN EL CENTRO DE RECREACIÓN DE JAMES ISLAND | \$250.000,00 | 2014 |
| MEJORAS EN LA ENTRADA DEL CAMPO DE GOLF MUNICIPAL | \$135.665,00 | 2014 |
| NUEVO SISTEMA DE RIEGO PARA EL CAMPO DE GOLF MUNICIPAL | \$650.909,00 | 2014 |
| EL PARQUE NORTHBRIDGE | \$1.849.990,00 | 2014 |
| REPARACIÓN DEL MALECÓN FASE 1 - BATERÍA ALTA DE HORMIGÓN "GIRO" | \$3.217.862,00 | 2014 |
| REPARACIÓN DEL MALECÓN FASE 2 - BATERÍA ALTA DE PIEDRA "GIRO" | \$800.000,00 | 2014 |
| RENOVACIÓN DEL PARQUE INFANTIL DEL PARQUE TIEDEMANN | \$55.000,00 | 2014 |
| REPINTADO DEL EDIFICIO DEL CENTRO DE VISITANTES | \$138.520,00 | 2014 |

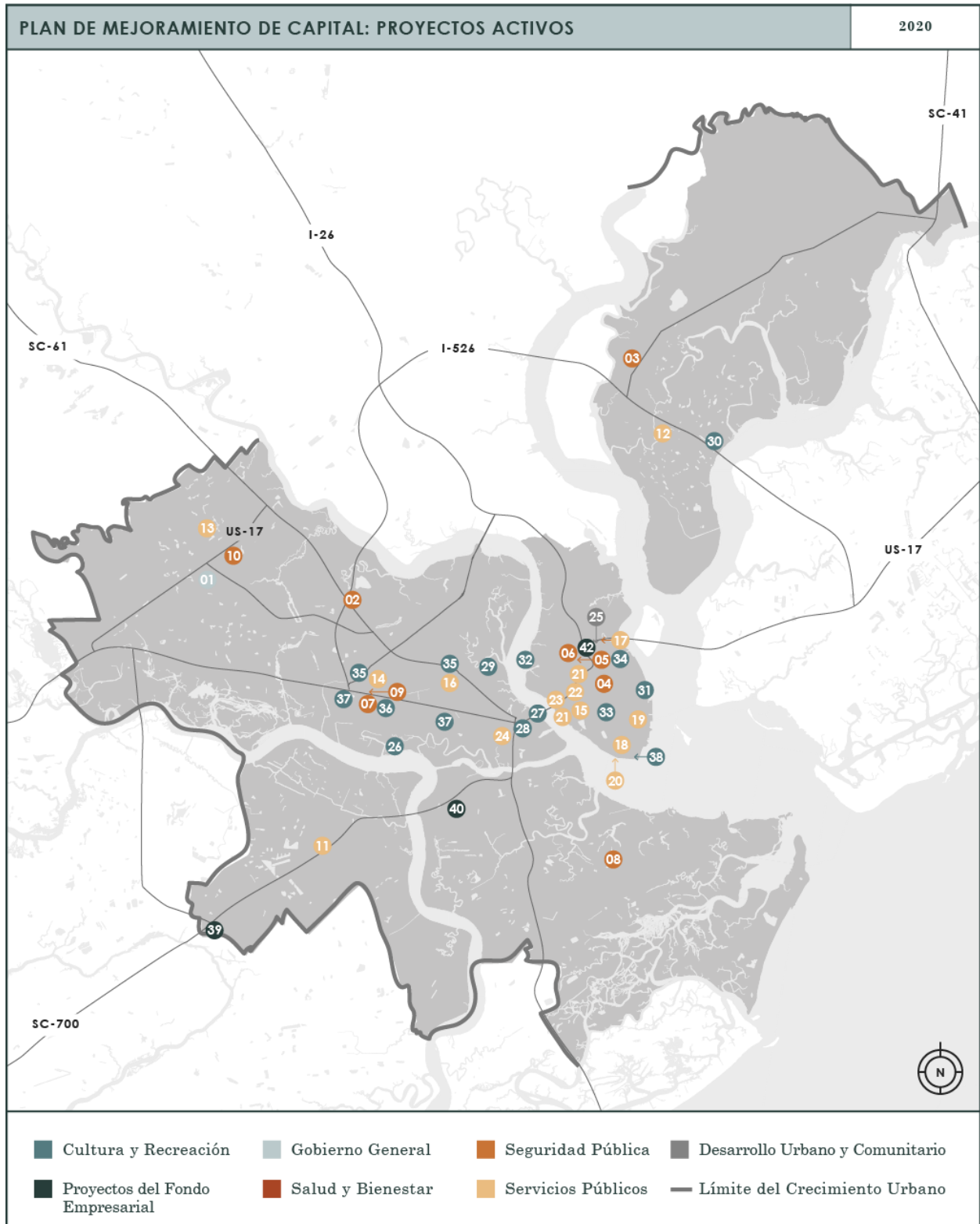
INSTALACIONES COMUNITARIAS E INVERSIONES PRIORITARIAS

| PROYECTOS DE CAPITAL COMLETADOS (CONT.) | | 2015-2019 |
|---|-------------------------------|---------------------|
| PROYECTO | PRESUPUESTO TOTAL DEL PROYECT | AÑO DE FINALIZACIÓN |
| MEJORAS EN EL DRENAJE PLUVIAL DE LA AVENIDA WAGENER | \$836.013,00 | 2014 |
| PERMISO Y DISEÑO DE WEST ASHLEY CIRCLE | \$180.000,00 | 2014 |
| MEJORAS EN LA INTERSECCIÓN DE EAST BAY STREET Y CALHOUN ST | \$200.000,00 | 2015 |
| EL CENTRO DE TENIS CHARLESTON EN FARMFIELD - REPAVIMENACIÓN DE 15 CANCHAS DURAS | \$90.000,00 | 2015 |
| EL PARQUE DEMETRE - AMPLIACIÓN DEL MUELLE | \$54.300,00 | 2015 |
| EL PARQUE GADSDENBORO | \$7.200.000,00 | 2015 |
| REMODELACIÓN DE MARION SQUARE | \$105.000,00 | 2015 |
| EL PARQUE THEODORA | \$451.605,00 | 2015 |
| RENOVACIÓN PAISAJÍSTICA VRTC - FASE 1 | \$50.000,00 | 2015 |
| CARRIL DE BICICLETAS DE WEST ASHLEY - MUELLE DE HIGGINS | \$650.000,00 | 2015 |
| RENOVACIÓN DE CPD PSOC AND CIOC | \$150.000,00 | 2015 |
| REVESTIMIENTO DE LA CUBIERTA DE HORMIGÓN DEL ESTADIO J.P. RILEY - SELLADO DE LAS JUNTAS DE DILATACIÓN | \$95.000,00 | 2015 |
| EDIFICIO MUNICIPAL GAILLARD, RENOVACIÓN DE LA SALA DE ESPECTÁCULOS Y DE EXPOSICIONES | \$144.143.302,00 | 2015 |
| RENOVACIÓN DE 1906 MEETING | \$148.614,14 | 2016 |
| MEJORAS EN EDIFICIOS DE OFICINAS EN 75 CALHOUN STREET | \$1.069.252,06 | 2016 |
| PERMISO Y TOPOGRAFÍA DEL PASEO DEL RÍO ASHLEY | \$102.131,69 | 2016 |
| RENOVACIÓN DEL LAGO COLONIAL | \$5.591.283,86 | 2016 |
| EL PARQUE NORTHBRIDGE | \$1.783.766,42 | 2016 |
| PINTURA DE ACERO PARA EL ESTADO J.P. RILEY | \$190.551,13 | 2016 |
| SUSTITUCIÓN DE LA ESCALERA TRASERA DEL PARQUE DE PELOTA J.P. RILEY | \$217.507,59 | 2016 |
| SUSTITUCIÓN DE LA HVAC DEL CAMPO DE GOLF MUNICIPAL Y RENOVACIÓN DE LA CASA CLUB | \$348.447,31 | 2016 |
| ESTACIONAMIENTO DE GRACE BRIDGE STREET | \$932.705,00 | 2016 |
| MEJORAS PEATONALES EN WRAGG SQUARE | \$120.383,33 | 2016 |
| RENOVACIÓN DEL ATENUADOR DE OLAS DEL CENTRO MARÍTIMO | \$200.122,00 | 2016 |
| MEJORAS EN EL ALUMBRADO PÚBLICO DE MEETING STREET (DE CUMBERLAND A BROAD ST.) | \$329.610,00 | 2017 |
| EDIFICIO DE OFICINAS DE CPD EQUIPO 4 (MARY ADER ROAD) | \$2.323.255,00 | 2017 |

INSTALACIONES COMUNITARIAS E INVERSIONES PRIORITARIAS

| PROYECTOS DE CAPITAL COMLETADOS (CONT.) | | 2015-2019 |
|--|-------------------------------|---------------------|
| PROYECTO | PRESUPUESTO TOTAL DEL PROYECT | AÑO DE FINALIZACIÓN |
| COMPLEJO DE FÚTBOL BAYVIEW - LUCES / ILUMINACIÓN DEL CAMPO DE PELOTA | \$505.000,00 | 2017 |
| RESTAURACIÓN DEL PASEO MARÍTIMO DE DANIEL ISLAND | \$553.059,00 | 2017 |
| REFUGIO DEL PARQUE FREEDOM | \$369.995,00 | 2017 |
| RESTITUCIÓN DEL PARQUE INFANTIL DEL PARQUE LENEVAR | \$93.556,00 | 2017 |
| LUCES EN EL CAMPO DE PELOTA EN EL PARQUE DEL GOBERNADOR | \$613.694,00 | 2017 |
| MODERNIZACIÓN DE ASCENSORES EN EL PARQUE DE PELOTA JPR | \$73.020,00 | 2017 |
| REPARACIÓN Y MEJORA DEL DRENAJE DE WHITE CHAPEL CIRCLE | \$932.040,00 | 2017 |
| 43 SUMAR ST. (ADQUISICIONES Y DEMOLICIONES) | \$3.211.453,43 | 2018 |
| CFD ESTACIÓN 14 DE SERVICIOS DE EMERGENCIA, CAROLINA BAY | \$4.372.059,05 | 2018 |
| MEJORA DEL DRENAJE DE ASHLEY HALL MANOR | \$228.374,95 | 2018 |
| PAISAJISMO URBANO Y CONVERSIÓN EN DOS VÍAS, SPRING-CANNON | \$4.277.251,00 | 2018 |
| PARQUE WATERFRONT JOE RILEY | \$273.729,34 | 2018 |
| PORTAL DE WEST ASHLEY QUE LLEGA A LA PENÍNSULA | \$207.985,04 | 2018 |
| MEJORAS AL PORTAL DE WEST ASHLEY (PARKDALE A CROGHAN LANDING) | \$626.922,23 | 2018 |
| SPRING/FISHBURNE FASE 2 | \$31.590.456,00 | 2019 |
| MEJORA DEL DRENAJE DE WESTWOOD | \$677.415,00 | 2019 |
| ESTACIÓN 6 DE SERVICIOS DE EMERGENCIA, CANNON ST. - FASE 1 | \$263.642,52 | 2019 |
| GENERADORES DE CFD (2016) | \$490.262,35 | 2019 |
| REFUGIOS DE FERGUSON VILLAGE | \$321.649,22 | 2019 |
| MEJORAS AL CENTRO DE RECREACIÓN DE JAMES ISLAND | \$283.215,27 | 2019 |
| REPINTADO DE LOS LADRILLOS DEL COBERTIZO DEL MERCADO DE LA CIUDAD | \$229.384,82 | 2019 |
| MEJORAS EN EL CAMPO DE PELOTA JPR 2018 | \$1.114.522,85 | 2019 |
| CENTRO PARA PERSONAS MAYORES WARING | \$9.240.098,95 | 2019 |
| PARQUE #4 DE DANIEL ISLAND | \$559.772,15 | 2019 |
| GASTOS TOTALES | \$318.975.642,70 | |

INSTALACIONES COMUNITARIAS E INVERSIONES PRIORITARIAS



INSTALACIONES COMUNITARIAS E INVERSIONES PRIORITARIAS

| PLAN DE MEJORAMIENTO DE CAPITAL: PROYECTOS ACTIVOS | | 2020-2025 |
|---|--------------------------------|-------------------------------------|
| PROYECTO | PRESUPUESTO TOTAL DEL PROYECTO | CLAVE DEL MAPA DE PROYECTOS ACTIVOS |
| GOBIERNO GENERAL | | |
| VÍA CONECTORA DE WEST ASHLEY CIRCLE / GRAND OAK - DISEÑO Y PERMISOS | \$100.000 | 01 |
| PRESUPUESTO TOTAL DE GOBIERNO GENERAL | \$100.000 | |
| SEGURIDAD PÚBLICA | | |
| RENOVACIÓN DE LA ESTACIÓN DE BOMBEROS CFD ASHLEY HALL (FS 16) | \$430.000 | 02 |
| ESTACIÓN DE BOMBEROS CFD CAINHOY (FS20) | \$5.456.500 | 03 |
| RENOVACIÓN DE LA ESTACIÓN DE BOMBEROS CFD CANNON STREET (FS 6) | \$5.554.229 | 04 |
| RENOVACIÓN DE CFD HUGER STREET (FS 8) - FASE 1 | \$395.469 | 05 |
| RENOVACIÓN DE CFD HUGER STREET (FS 8) - FASE 2 | \$4.051.001 | 06 |
| ESTACIÓN DE BOMBEROS CFD SAVANNAH HWY (FS 11) | \$9.505.131 | 07 |
| GENERADOR DE RESPALDO DEL CENTRO DE RECREACIÓN JAMES ISLAND SAFE HARBOR | \$113.589 | 08 |
| REUBICACIÓN DEL GARAJE DE OPERACIONES DE LA FLOTA CPD / MANTENIMIENTO DE VEHÍCULOS | \$3.402.741 | 09 |
| LABORATORIO FORENSE CPD | \$12.392.186 | 10 |
| PRESUPUESTO TOTAL DE SEGURIDAD PÚBLICA | \$41.300.846 | |
| SERVICIOS PÚBLICOS | | |
| BARBERRY WOODS | \$7.151.198 | 11 |
| SUSTITUCIÓN DEL PUENTE DEL ARROYO BERESFORD | \$1.700.000 | 12 |
| NFWF RE-NATURALIZACIÓN, RESTAURACIÓN DEL HÁBITAT Y PROTECCIÓN CONTRA LAS INUNDACIONES EN CHURCH CREEK | \$3.950.000 | 13 |
| DUPONT / WAPPOO PROYECTOS DE MEJORAS DE DRENAJE 1-4 DISEÑO | \$360.949 | 14 |
| DISEÑO DE TÚNEL EN EHRHARDT STREET | \$852.904 | 15 |
| MEJORAS DE DRENAJE EN FOREST ACRES | \$18.519.929 | 16 |
| MEJORAS DE DRENAJE EN HUGER STREET | \$12.078.670 | 17 |
| PROYECTO DE MEJORA DE DRENAJE EN EL ARCO DE LADRILLO DE LIMEHOUSE | \$1.875.192 | 18 |
| MARKET STREET DIVISIÓN III-RECOGIDA Y TRANSPORTE DE SUPERFICIES | \$17.545.684 | 19 |

INSTALACIONES COMUNITARIAS E INVERSIONES PRIORITARIAS

| PLAN DE MEJORAMIENTO DE CAPITAL (CONT.) | | 2020-2025 |
|--|--------------------------------|-------------------------------------|
| PROYECTO | PRESUPUESTO TOTAL DEL PROYECTO | CLAVE DEL MAPA DE PROYECTOS ACTIVOS |
| SERVICIOS PÚBLICOS (CONT.) | | |
| REPARACIÓN DEL MALECÓN FASE 3 - MALECÓN DE BATERÍA BAJO / MURRAY | \$71.201.032 | 20 |
| MEJORAS EN LA CUENCA DE DRENAJE SPRING-FISHBURNE FASE 3 - TÚNELES Y POZOS DE DRENAJE | \$42.276.716 | 21 |
| MEJORAS EN LA CUENCA DE DRENAJE SPRING-FISHBURNE FASE 4 - POZO HÚMEDO Y DESAGÜE | \$65.819.073 | 22 |
| MEJORAS EN LA CUENCA DE DRENAJE SPRING-FISHBURNE FASE 5 - PUMP STATION | \$37.000.000 | 23 |
| PROYECTO DE DRENAJE EN WINDERMERE | \$4.600.000 | 24 |
| PRESUPUESTO TOTAL DE SERVICIOS PÚBLICOS | \$284.431.347 | |
| DESARROLLO URBANO Y COMUNITARIO | | |
| CARRIL DE BICICLETAS DE BRIGADE STREET | \$300.000 | |
| ACERAS DEL DISTRITO COOPER RIVER BRIDGE (CEDAR, CONROY, Y STUART) | \$150.000 | |
| PAISAJISMO DE HUGER ST. | \$2.562.076 | 25 |
| PAISAJISMO DE MARKET STREET | \$9.352.500 | |
| ACERAS EN SANDERS ROAD | \$564.496 | |
| PRESUPUESTO TOTAL DE DESARROLLO URBANO Y COMUNITARIO | \$12.929.072 | |
| CULTURA Y RECREACIÓN | | |
| PARQUE WPAL (1717 WAPPOO) | \$2.481.559 | 26 |
| PUENTE PARA BICICLETAS Y PEATONES DEL RÍO ASHLEY (SUBVENCIÓN BUILD) | \$22.749.750 | 27 |
| PASEO DEL RÍO ASHLEY - FASE I (DISEÑO E INGENIERÍA) | \$300.000 | 28 |
| PARQUE CARR-RICHARDSON | \$2.795.025 | 29 |
| CENTRO DE RECREACIÓN DE DANIEL ISLAND | \$10.813.844 | 30 |
| MUSEO INTERNACIONAL AFRICAN-AMERICANO | \$93.600.000 | 31 |

INSTALACIONES COMUNITARIAS E INVERSIONES PRIORITARIAS

| PLAN DE MEJORAMIENTO DE CAPITAL (CONT.) | | 2020-2025 |
|---|--------------------------------|-------------------------------------|
| PROYECTO | PRESUPUESTO TOTAL DEL PROYECTO | CLAVE DEL MAPA DE PROYECTOS ACTIVOS |
| CULTURA Y RECREACIÓN (CONT.) | | |
| MUELLE DE LONGBOROUGH | \$827.000 | 32 |
| SENDERO MULTIUSOS DEL PUENTE DEL RÍO COOPER | \$750.000 | |
| PARQUE SHILOH | \$500.000 | 33 |
| MEJORAS EN EL CENTRO ST. JULIAN DEVINE | \$3.146.883 | 34 |
| ST. THOMAS ISLAND DRIVE - PASO DEL ARROYO BERESFORD | \$751.468 | |
| MEJORAS EN EL CAMPO STONEY | \$3.018.481 | |
| REPAVIMENTACIÓN DEL CARRIL DE BICICLETAS DE WEST ASHLEY (PLAYGROUND A WAPPOO) | \$1.400.000 | 35 |
| GREENWAY DE WEST ASHLEY- CONNECTOR DE CARRIL DE BICICLETAS DE WEST ASHLEY | \$679.145 | 36 |
| MEJORAS EN EL GREENWAY DE WEST ASHLEY (STINSON A PARKDALE & Y SUSTITUCIÓN DE PUENTE PEATONAL) | \$549.017 | 37 |
| MEJORAS EN WHITE POINT GARDENS | \$175.000 | 38 |
| PRESUPUESTO TOTAL DE CULTURA Y RECREACIÓN | \$144.537.172 | |
| PROYECTOS DEL FONDO EMPRESARIAL | | |
| MEJORAS EN EL TERRENO DE ANGEL OAK Y EN EL ESTACIONAMIENTO | \$502.730 | 39 |
| LÍNEA DE GAS ÁREA DEL COBERTIZO DEL MERCADO DE LA CIUDAD | \$711.515 | |
| RENOVACIÓN DEL CAMPO DE GOLF MUNICIPAL | \$2.560.508 | 40 |
| PROYECTO DE REPARACIÓN DE ESTACIONAMIENTOS | \$4.451.300 | 41 |
| ESTACIONAMIENTO DE TROLLEY BARN | \$935.000 | 42 |
| PRESUPUESTO TOTAL DE PROYECTOS DEL FONDO EMPRESARIAL | \$9.161.053 | |
| PLAN DE MEJORAMIENTO DE CAPITAL 2021- 2025 TOTAL | | \$492.459.490 |

RECOMENDACIONES PARA INSTALACIONES COMUNITARIAS E INVERSIONES PRIORITARIAS



01.

Establecer normas adecuadas para las instalaciones públicas con estándares de servicio consistentes en toda la ciudad.

02.

Continuar apoyando la anexión de áreas, dentro del Límite de Crecimiento Urbano, que ya están rodeadas en su mayoría por la jurisdicción de la Ciudad.

03.

Investigar y evaluar otros servicios de la Ciudad que puedan necesitar financiación adicional como consecuencia del crecimiento y analizar los flujos de ingresos de la Ciudad existentes para conocer los fondos disponibles para estos servicios.

04.

Dar prioridad a las soluciones de aguas pluviales e inundaciones para las Áreas de Protección Especial (SPA), las comunidades más antiguas y los vecindarios existentes en las zonas de riesgo de inundación por marea.

05.

Asignar prioridad a las zonas más necesitadas de mejoras en infraestructuras y servicios, en función de las disposiciones de protección contra el desplazamiento.

06.

Continuar mejorando la colaboración con otras jurisdicciones en todas las actividades de planificación esenciales y en los principales proyectos de infraestructura.

07.

Aumentar la coordinación con los distritos escolares locales en lo que respecta a los planes de futuras instalaciones y mejoras.

08.

Incrementar la capacidad de la ciudad para mejorar el mantenimiento de las infraestructuras de drenaje existentes.

VIVIENDA

La sección de Vivienda analiza el inventario de viviendas existente y la proyección de las necesidades de vivienda para acomodar a la población actual y futura, tal y como se identifica en los elementos de población y economía. También analiza la normatividad local para determinar en qué medida puede obstaculizar la construcción de viviendas asequibles, y explora las oportunidades para incentivar la creación de más viviendas de este tipo.

En los últimos diez años, la población de la región de Charleston y de la ciudad de Charleston ha aumentado un 20% y un 13%, respectivamente. Esta afluencia de nuevos residentes ha aumentado la demanda de viviendas en la región, lo que ha impulsado un aumento en la construcción de nuevas viviendas y la renovación de las existentes. Durante los cinco años anteriores, la ciudad de Charleston experimentó una elevada tasa de crecimiento de la vivienda (*nuevas unidades como porcentaje del inventario de viviendas existentes*) de algo menos del 2%, a la par que otras ciudades medianas de rápido crecimiento como Raleigh, Carolina del Norte y Minneapolis, Minnesota.

A pesar de una oferta de viviendas en constante crecimiento, en la última década en la ciudad de Charleston, el promedio de los precios de alquiler y de venta de viviendas aumentó un 51%³⁸ y un 54%³⁹, respectivamente, mientras que los ingresos de los hogares sólo aumentaron un 31%. La región de Charleston es el 28º lugar más caro para comprar una vivienda en todo el país, según un informe del Urban Land Institute de 2021.⁴⁰

En los resultados de encuestas, sesiones de escucha y reuniones dirigidas por la comunidad, el mensaje fue claro: es costoso vivir en Charleston y el aumento de los costos de la vivienda está aumentando la inseguridad inmobiliaria en toda la ciudad. El 41% de los encuestados por el Plan de la Ciudad dijeron que estaban algo o muy preocupados de poder permanecer en su vivienda actual. Este porcentaje fue

³⁸Encuesta de la Comunidad Americana 2010-2019, Oficina del Censo de los Estados Unidos

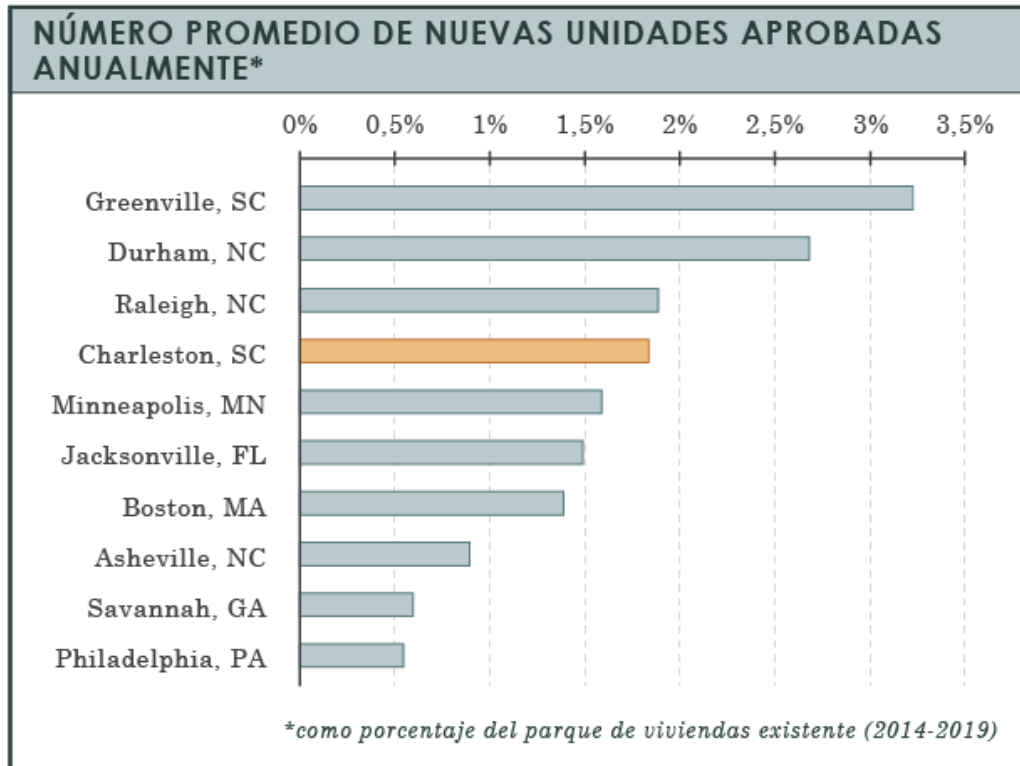
³⁹ Informes anuales de la Asociación de Agentes Inmobiliarios de Charleston Trident 2010, 2018

<https://www.charlestonrealtors.com/annual-report/>

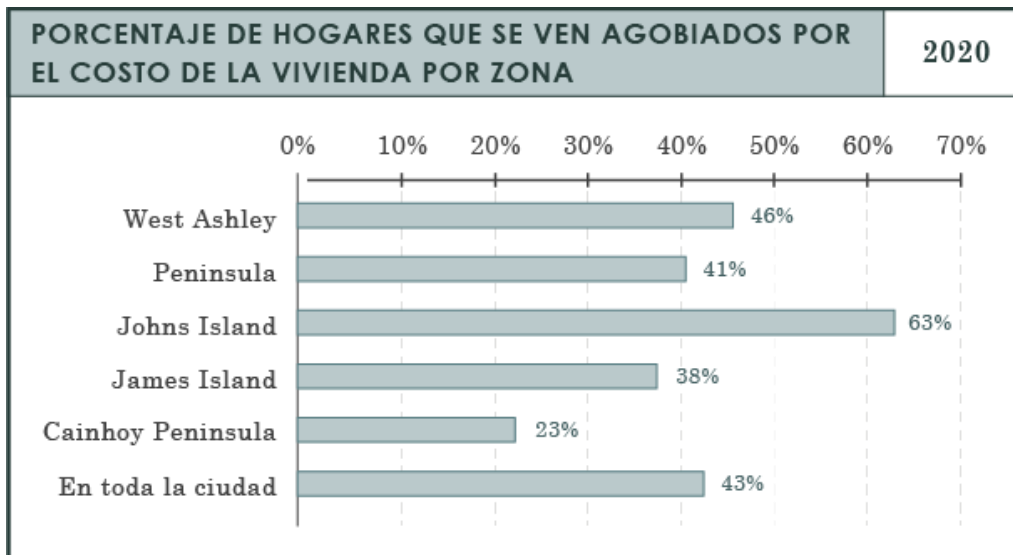
⁴⁰ 2021 Home Attainability Index." ULI Americas. 15 de marzo de 2021 Consultado el 13 de mayo de 2021. <https://americas.uli.org/2021-home-attainability/>.

VIVIENDA

más de 10 puntos más alto entre los encuestados negros/afroestadounidenses y de la Upper Península; y más de 20 puntos más alto entre los encuestados con ingresos más bajos, los jóvenes y los inquilinos.



Fuente: Base de datos de permisos de construcción. Encuesta de permisos de construcción de la Oficina del Censo de los Estados Unidos.



Fuente: Community Data Platforms (plataformas de datos comunitarios). Análisis de vivienda del Plan de la Ciudad de Charleston

VIVIENDA

A medida que los salarios se han quedado atrás con respecto a los aumentos en el costo de la vivienda, más miembros de la comunidad se han visto sobrecargados por el costo de la vivienda (*utilizando más del 30% de sus ingresos para cubrir este rubro*). En la actualidad, el 42% de los hogares de Charleston están sobrecargados por el costo de la vivienda. La brecha en los costos de la vivienda y los ingresos del hogar es peor en el caso de los hogares de personas negras, cuyos ingresos medios en la ciudad de Charleston son menos de la mitad de los de los hogares de personas blancas, y esa brecha de ingresos aumentó en la última década.⁴¹ Los vecindarios con una mayoría de residentes negros tienen más del doble de probabilidades de estar sobrecargados económicamente que aquellos con una mayoría de residentes blancos.⁴² A efectos de este análisis, un vecindario sobrecargado económicamente se clasifica como aquel en el que más del 50% de los hogares están sobrecargados por los costos. El aumento en los costos de la vivienda y la profundización de las brechas de ingresos pueden conducir al desplazamiento de los residentes de larga data, especialmente los hogares de personas negras, contribuyendo aún más a la gentrificación de la ciudad.

El informe de 2020 *Housing for a Fair Charleston* y el Plan Consolidado de Vivienda y Desarrollo Comunitario de 2020 trazan un plan estructural de vivienda asequible en Charleston, que incluye herramientas normativas y programáticas para hacer frente a la crisis de vivienda asequible. El elemento de Vivienda del Plan de la Ciudad se basa en la investigación presentada en estos documentos y proporciona recomendaciones adicionales basadas en los resultados del análisis de vivienda del Plan de la Ciudad y de los Laboratorios de Vivienda de la comunidad.

VIVIENDA PARA TODOS LOS INGRESOS

El término "vivienda asequible" se utiliza en una variedad de contextos con diversas definiciones. La asequibilidad es un término relativo que depende de los ingresos. El Departamento de Vivienda y Desarrollo Urbano de los Estados Unidos (HUD) define la vivienda asequible como aquella que no cuesta más del 30% de los ingresos anuales de un hogar. Los diferentes niveles de asequibilidad se calculan anualmente en función de los ingresos del hogar como porcentaje del Ingreso Promedio del Área (AMI, por sus siglas en inglés) y por el tamaño del hogar. Véase el gráfico "Costos de la vivienda asequible / mes*" para un ejemplo de este cálculo aplicado a un hogar de cuatro personas. Estos cálculos son utilizados por el HUD, el Departamento de Vivienda y Desarrollo Comunitario (HCD) de la ciudad de Charleston, la Autoridad de Vivienda de Charleston y otros desarrolladores de viviendas asequibles privados y sin ánimo de lucro para determinar los límites de ingresos para los diferentes tipos de viviendas asequibles, así como los alquileres justos de acuerdo con el mercado o los pagos hipotecarios asociados a cada urbanización.

⁴¹Encuesta de la Comunidad Americana 2019, Oficina del Censo de los Estados Unidos

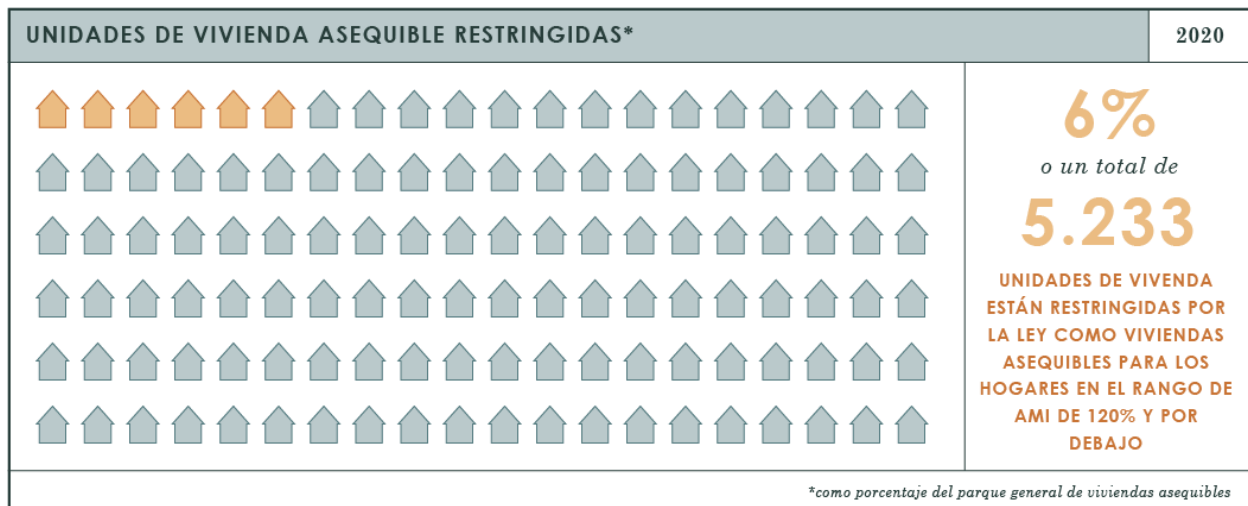
⁴²Herramienta de datos de Charleston, plataformas de datos comunitarios, recolección de datos: *Junio de 2020*

VIVIENDA

| EJEMPLO DE COSTOS DE VIVIENDA ASEQUIBLE/MES* | | |
|--|---------------|--|
| PORCENTAJE DEL INGRESO PROMEDIO DEL ÁREA (AMI) | INGRESO ANUAL | COSTOS MENSUALES DE VIVIENDA (alquiler/hipoteca) con base en un 30% de los ingresos anuales |
| 30% AMI | \$24.300 | \$607,50 |
| 60% AMI | \$48.600 | \$1.215,00 |
| 80% AMI | \$64.800 | \$1.620,00 |
| 100% AMI | \$81.000 | \$2.025,00 |
| 120% AMI | \$97.200 | \$2.430,00 |

*basado en el 30% de los ingresos brutos anuales de una familia de cuatro personas para el año fiscal 2020-2021

A efectos de este análisis, el término general "vivienda asequible" se refiere a todas las viviendas asequibles (con un precio igual o inferior al 30% de los ingresos familiares antes de impuestos) para los hogares que ganan entre el 0% y el 120% del Ingreso Promedio del Área (AMI). Por motivos de consistencia, este análisis se referirá a diferentes niveles de asequibilidad para una familia de cuatro miembros.



De las 76.219 unidades de vivienda que actualmente son asequibles para los hogares que ganan hasta el 120% del AMI en la ciudad de Charleston, sólo el 6%, o un total de 5.233 de esas unidades son de escrituración restringida como de bajos ingresos, asequible o como vivienda de la fuerza laboral, lo que significa que los costos de las viviendas están subvencionadas a través de fuentes de financiación federales, estatales y / o locales (privadas o públicas) y los residentes deben cumplir con requisitos de elegibilidad de ingresos para comprar o alquilar.

VIVIENDA

El 37% (1.969 unidades) de todas las viviendas asequibles de escrituración restringida creadas en la ciudad de Charleston se han construido o conservado en los últimos 20 años, y el 19% en los últimos 10 años. De estas unidades nuevas o conservadas:

El 11% eran compradas y el 89% eran alquiladas;

El 8% corresponde a hogares que ganan entre el 80 y el 150% del Ingreso Promedio del Área (AMI);

El 20% corresponde a hogares que ganan entre el 60% y el 80% del AMI;

El 21% corresponde a hogares que ganan entre el 30% y el 60% del AMI; y

El 51% corresponde a hogares que ganan hasta el 30% del AMI.

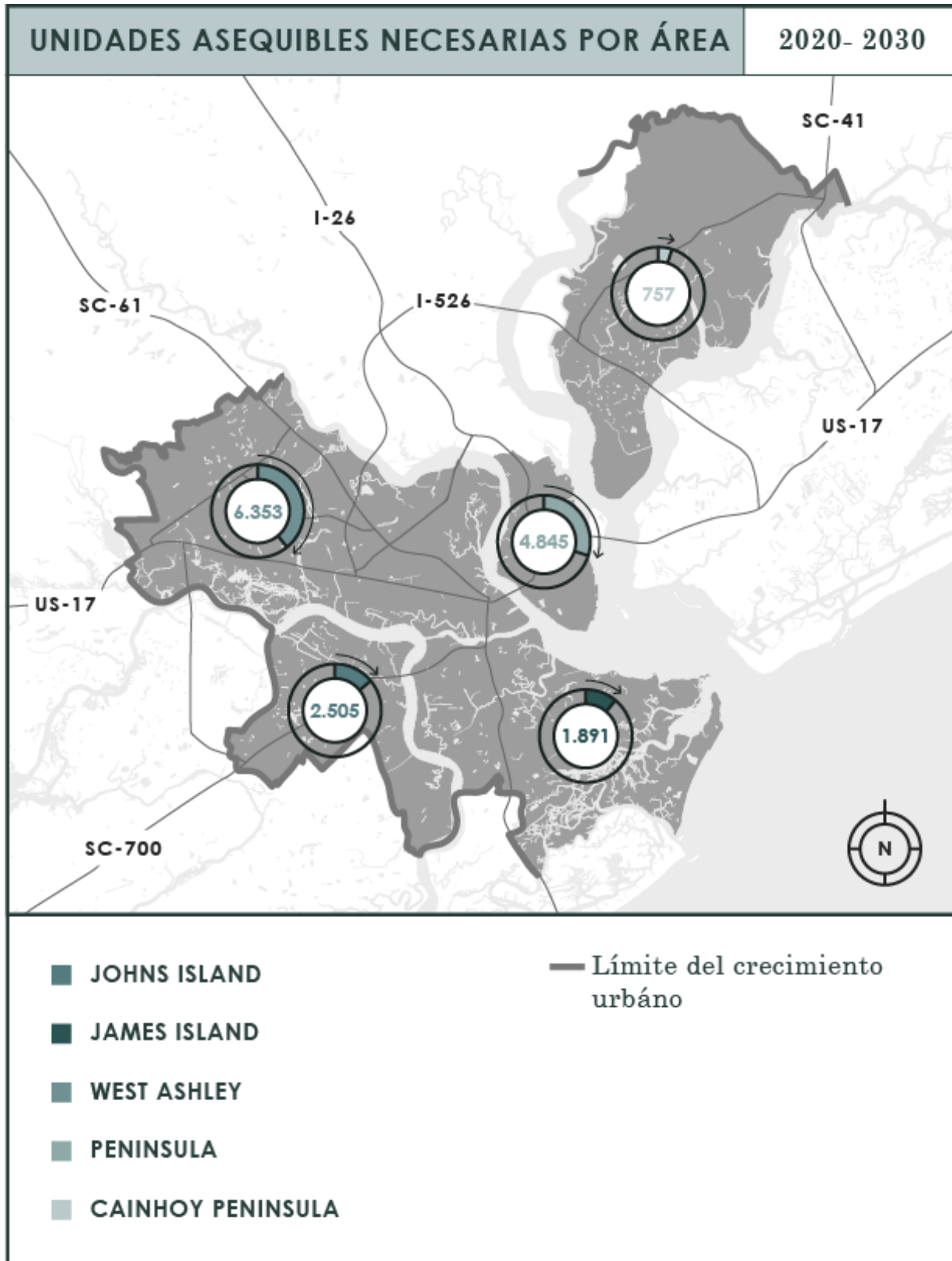
La asequibilidad de 148 unidades expiró entre 2000-2020 y 579 unidades más están programadas para expirar en 2030 (sin financiación o intervención adicional). Al menos el 26% de todas las unidades asequibles construidas durante cualquier período de tiempo fueron parcial o totalmente financiadas por la Ciudad.

La gran mayoría de las viviendas asequibles de la ciudad no poseen escrituración restringida y se conocen como viviendas asequibles de origen natural (NOAH, por sus siglas en inglés). A medida que el valor de las propiedades aumenta y las unidades se venden o se renuevan, las unidades tipo NOAH pueden desaparecer porque no hay restricciones que garanticen que estas unidades sigan siendo asequibles.

En los últimos 20 años, los esfuerzos públicos y privados combinados para proporcionar más viviendas asequibles han generado o conservado una media de 94 unidades cada año.

Este número tendría que aumentar considerablemente para satisfacer las necesidades actuales y futuras. Sobre la base de las proyecciones poblacionales actuales, para 2030 se necesitarían más de 16.000 unidades asequibles (con distintos niveles de asequibilidad) para eliminar las brechas de acceso a la vivienda,⁴³ siendo la mayor necesidad la de viviendas de bajos ingresos, o viviendas asequibles para los hogares que ganan el 30% o menos del AMI. Teniendo en cuenta los ingresos de nuestra población actual, necesitamos más de 7.000 unidades de vivienda con un precio asequible para los hogares que ganan el 30% del AMI o menos sólo para satisfacer la necesidad existente. El término "brecha de asequibilidad" se refiere al déficit total en el inventario de viviendas que es asequible para los hogares cuyos ingresos están dentro de un rango específico, basado en el cálculo del HUD.

⁴³ Ibid.



VIVIENDA

Es importante señalar que estas proyecciones suponen que los salarios y los costos de la vivienda aumentarán proporcionalmente durante la próxima década. Si los salarios aumentan más rápido que los costos de la vivienda, o viceversa, la necesidad proyectada podría cambiar.

Medir la brecha de asequibilidad comparando el inventario de viviendas con los ingresos del hogar es sólo una forma de cuantificar la necesidad de viviendas asequibles en toda la ciudad. Durante el proceso de participación, los miembros de la comunidad citaron muchos otros costos que pueden suponer una carga para los hogares, como los seguros, los servicios públicos, la atención médica y el mantenimiento a largo plazo. Por ejemplo, la preservación histórica y otras normativas de zonificación restrictivas pueden añadir gastos adicionales a los hogares ya sobrecargados económicamente, especialmente para aquellos con ingresos fijos. Además, existen numerosas pruebas anecdóticas de que los cálculos del HUD a menudo no aciertan a la hora de calcular lo que es realmente asequible para un hogar. Es necesario llevar a cabo más investigaciones, incluyendo encuestas cualitativas, para comprender las necesidades de vivienda y definir con mayor precisión la asequibilidad.

MÁS ALLÁ DE LA ASEQUIBILIDAD

Comprender la asequibilidad del inventario de viviendas existente es necesario para abordar el reto de la vivienda en Charleston, pero no tiene en cuenta los matices que influyen en las opciones de vivienda particulares, que incluyen, pero no se limitan a:

Disponibilidad: ¿la vivienda está vacante actualmente para alguien que busque una vivienda?

Tamaño y número de habitaciones: ¿la vivienda tiene el tamaño adecuado para el estilo de vida de la familia?

Ubicación: ¿la vivienda está cerca de los amigos y la familia, el trabajo, la escuela, los supermercados y otros servicios que pueda necesitar el hogar?

Herencia: ¿la vivienda o el terreno se han heredado de un miembro de la familia?

Cada uno de estos factores varía según la familia y puede restringir aún más las opciones de unidades de vivienda disponibles para alguien que busca un lugar para vivir. Cuando estos factores de estilo de vida y disponibilidad se combinan con consideraciones de costos, muchos hogares se ven obligados a superar el umbral de asequibilidad del 30% para satisfacer sus necesidades.

La subida del nivel del mar también supone un riesgo para el inventario de viviendas de la ciudad, ya que la cantidad de terreno apto urbanizable se reduce con el tiempo. De acuerdo con la Evaluación de Riesgo y Vulnerabilidad a todas las Amenazas de la Ciudad, el 6% de las parcelas actualmente zonificadas para desarrollo residencial en la ciudad serán vulnerables a inundaciones por mareas si

VIVIENDA

el nivel del mar sube 3 pies.⁴⁴ El Análisis de Suelos y Aguas incluido en el Plan de la Ciudad también destacó las áreas donde migrará la marisma en el futuro, limitando aún más la cantidad de suelo urbanizable para viviendas y aumentando el potencial de gentrificación climática.

POLÍTICAS Y PROGRAMAS DE VIVIENDA:

Diversas organizaciones trabajan activamente en nuestra región para construir y preservar unidades de vivienda asequibles. Muchas organizaciones sin ánimo de lucro y desarrolladores privados de la comunidad trabajan para crear y mantener viviendas asequibles a través de una serie de herramientas. En el sector público, tres entidades gubernamentales principales trabajan para apoyar la creación de viviendas asequibles en la ciudad de Charleston:

AUTORIDAD DE VIVIENDA DE CHARLESTON (CHA)

Administra los programas locales de vivienda pública y de vivienda asistida por vales, financiados por el Departamento de Vivienda y Desarrollo Urbano (HUD), para proporcionar vivienda a familias e individuos de bajos y muy bajos ingresos.

DEPARTAMENTO DE VIVIENDA Y DESARROLLO COMUNITARIO DE LA CIUDAD DE CHARLESTON (HCD)

El HCD es responsable de crear, facilitar y ejecutar actividades y programas que estimulen el desarrollo comunitario y económico, ampliando la oferta de viviendas disponibles y estimulando la construcción y rehabilitación de viviendas para personas de ingresos muy bajos, bajos y moderados en los vecindarios de Charleston.

DEPARTAMENTO DE PLANIFICACIÓN, PRESERVACIÓN Y SOSTENIBILIDAD DE LA CIUDAD DE CHARLESTON (PPS)

Mientras que la CHA y el HCD trabajan activamente para crear y mantener viviendas asequibles, el PPS trabaja para aprovechar las herramientas de planificación que pueden facilitar la creación de viviendas asequibles. Estas herramientas pueden incluir el permitir una mayor variedad de tipos de vivienda a través de la zonificación, la creación de incentivos para que los desarrolladores incluyan viviendas asequibles en los nuevos proyectos, el cobro de tasas a las nuevas urbanizaciones que puedan ser utilizadas para financiar viviendas asequibles, y la minimización de la carga regulatoria.

⁴⁴ United States. City of Charleston, SC. Mayor's Office of Resilience and Sustainability. *Evaluación de Riesgo y Vulnerabilidad a todas las Amenazas* Noviembre 2020. Consultado en mayo de 2021. <https://www.charleston-sc.gov/DocumentCenter/View/27994/All-Hazards-Vulnerability-Assessment-Full-Report>.

DIVERSIDAD EN LOS TIPOS DE VIVIENDA

Aproximadamente 84.000 hogares viven dentro del Límite de Crecimiento Urbano (UGB), que incluye unos 16.000 hogares y unidades de vivienda situados fuera de los límites de la ciudad de Charleston, en los condados no incorporados de Charleston y Berkeley y en la localidad de James Island. La División de Planificación estima un aumento de la población de alrededor de 13.000 hogares dentro del UGB para el año 2030, basándose en las construcciones de viviendas autorizadas actualmente y en las tendencias de crecimiento de la población.

Dentro de la misma zona existen unas 94.000 unidades de vivienda, lo que representa una tasa de desocupación de viviendas (hogares divididos por unidades de vivienda) del 9,6%, en consonancia con la tasa media de desocupación de los Estados Unidos, del 8,6%, y aproximadamente la mitad de la tasa del condado de Charleston, del 18%. Este excedente de unidades con respecto a los hogares se debe a varios factores, como por ejemplo las unidades de apartamentos vacantes, unidades de alquiler vacacional, segundas viviendas, unidades inhabitables y unidades en construcción.

De las 94.000 unidades de vivienda dentro del área del plan, aproximadamente 64.000 (68%) son unidades de vivienda unifamiliar (1 unidad por lote), y 29.000 (32%) son unidades multifamiliares (múltiples unidades por lote). Las viviendas unifamiliares son el tipo de vivienda más común en todas las zonas de la ciudad, excepto en la península de Charleston, y la mayoría de la zonificación residencial de la ciudad es exclusivamente unifamiliar.

Cuando la gente piensa en otras opciones de vivienda que no sean unifamiliares, suele pensar en apartamentos de altura media. El término "zona intermedia" representa las diversas opciones de vivienda entre esos dos extremos, como los dúplex y los tríplex; la forma en que los estadounidenses solían construir y vivir antes de que el automóvil y otras estructuras de financiación favorecieran la construcción constante y la expansión suburbana.



Viviendas de “zona intermedia.” Imagen por cortesía de Opticos Design.

VIVIENDA

La diversidad en los tipos de vivienda que se fomentaba históricamente en todos los vecindarios ayudaba a aumentar la cantidad de opciones de vivienda más asequibles en las zonas deseables y también proporcionaba unidades de vivienda de tamaño adecuado para las diferentes etapas de la vida en el mismo vecindario. Por ejemplo, un joven recién llegado al mundo laboral podría alquilar una unidad más pequeña en un complejo de cuatro viviendas, una familia con hijos podría comprar una casa unifamiliar y parejas sin hijos podrían mudarse a un dúplex, todo ello en la misma calle. Muchos vecindarios históricos de Charleston, como Wagener Terrace, Eastside y Windermere, presentan ejemplos de viviendas de "zona intermedia"



Dúplex en Atlanta, GA.
Imágen por cortesía de Market Nsight.



Cuádruplex en Wagener Terrace.
Imágen por cortesía de Christopher Morgan.



Dúplex en Windermere.
Imágen por cortesía de Christopher Morgan.

De acuerdo con la Asociación Nacional de Constructores de Viviendas (NAHB), los compradores de vivienda de nivel básico y los jubilados están impulsando la demanda inmobiliaria en todo el país. Según una encuesta de NAHB/ Wells Fargo de 2021 sobre el Índice del Mercado Inmobiliario, los compradores de primera vivienda representan más del 40% de todas las ventas de casas. Los tipos de viviendas que prefieren estos compradores varían según la ciudad, pero en los últimos años ha surgido una tendencia nacional hacia las viviendas más pequeñas, los condominios y las casas adosadas. Estas viviendas más pequeñas pueden ofrecer a los compradores principiantes un puente entre el alquiler y la propiedad de la vivienda, y también permiten a los jubilados que viven con ingresos fijos una forma de recortar costos y pasar a algo más pequeño.⁴⁵

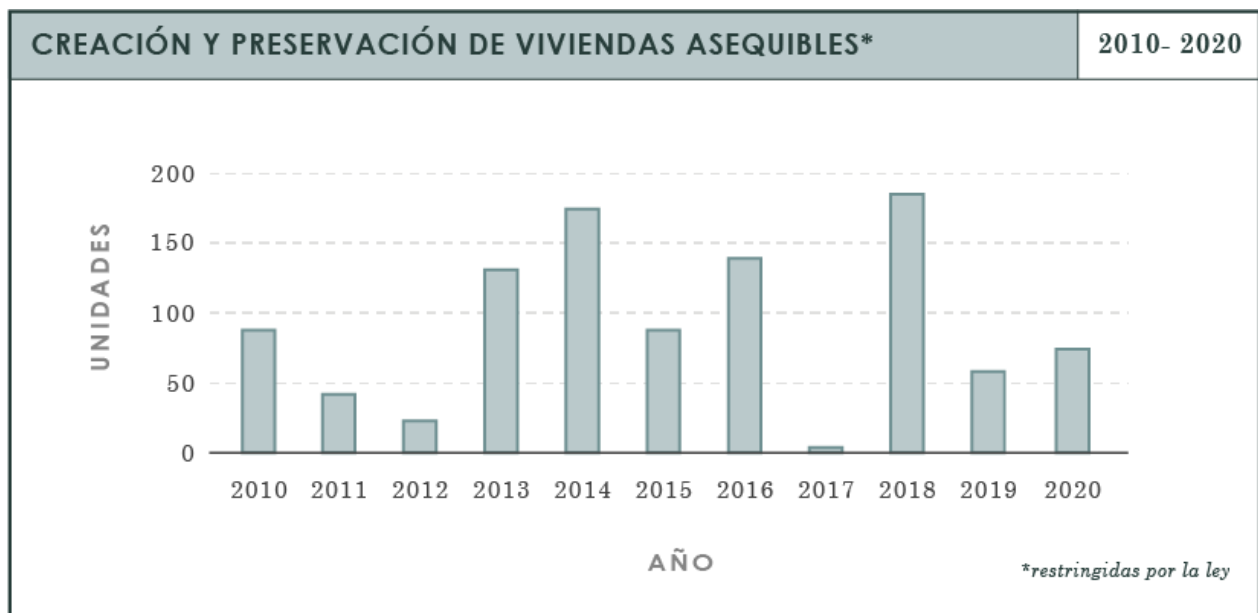
Las restricciones en la zonificación y las normativas de desarrollo urbano desde la década de 1950 hasta hoy han hecho que este tipo de urbanizaciones sean más

⁴⁵ Hunt, John. "Comprehensive Planning Summit." Conferencia, Cumbre de Planificación Integral, Charleston, SC, 24 de marzo de 2021. <https://www.charlestonrealtors.com/wp-content/uploads/2021/03/MarketNsight-Charleston-March-2021.pdf>

VIVIENDA

difíciles, y a menudo ilegales, de construir. Hoy en día, las ciudades de todo el país están volviendo a la "zona intermedia" para abordar los retos que plantea el acceso a vivienda asequible y mejorar la calidad de vida de los residentes en todas las etapas de la vida. Algunas estrategias son permitir por derecho los dúplex, tríplex y cuádruples en más distritos de zonificación básica y replantear las normas de desarrollo urbano, como los retranqueos de los edificios y los porcentajes de cobertura de los terrenos.

En 2020, el concejo de la Ciudad de Charleston aprobó una ordenanza que permite las unidades de vivienda accesorias (*unidades de vivienda más pequeñas que pueden construirse en el mismo terreno de una casa existente*) en todos los distritos de zonificación básica. En el futuro, los cambios en la zonificación deberían fomentar los tipos de vivienda de "zona intermedia" en más distritos de zonificación básica y el personal de la ciudad debería investigar formas de promover más tipos de vivienda diversos que apoyen la asequibilidad en toda la ciudad.



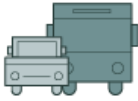



GESTIÓN DEL CRECIMIENTO

Durante las actividades de participación, muchas personas expresaron su amor por la diversidad de sus comunidades y su preocupación por la pérdida de tal diversidad a medida que la vivienda se vuelve cada vez más inalcanzable para la mayoría. Se pidió de manera enfática que hubiera una mezcla de viviendas que satisficiera las necesidades de todos los niveles de ingresos, etapas de la vida y tamaño de los hogares; y que se ubicaran más viviendas cerca de los lugares de trabajo. Al mismo tiempo, muchos de los mismos miembros de la comunidad expresaron su profunda preocupación por el aumento del crecimiento y su deseo de frenar o detener el nuevo desarrollo urbanístico, especialmente teniendo en cuenta las amenazas de inundaciones, la subida del nivel del mar y el tráfico. Aunque estas preocupaciones son totalmente razonables y justificadas, "cerrar la puerta" al nuevo crecimiento

VIVIENDA

tendría múltiples efectos perjudiciales en una crisis de asequibilidad ya grave de por sí.

| ¿POR QUÉ IMPORTA LA ASEQUIBILIDAD DE LA VIVIENDA? | | | |
|---|--|---|---|
|  DESPLAZAMIENTO |  DESAMPARADOS |  AUMENTO DEL TRÁFICO |  SALUD ECONÓMICA |
| Los crecientes costos hacen que sea inasequible para que las personas permanezcan en sus vecindarios, aunque hayan estado ahí por mucho tiempo. | Pagar demasiado por la vivienda (además de otras barreras a la vivienda) deja a las personas vulnerables a los desalojos y a la falta de vivienda. | Los altos precios de la vivienda alejan a la gente de los trabajos y los servicios. Más coches en la carretera y viajes diarios más largos significan más tráfico para todos. | Los negocios tienen problemas para encontrar empleados cuando no hay opciones de vivienda asequible cerca. |

IMPACTOS DE UN ENFOQUE DE "NO CRECIMIENTO"

ASEQUIBILIDAD DE LA VIVIENDA

Además de detener la creación de nuevas viviendas asequibles, una restricción de la oferta global haría subir aún más el valor de la vivienda y los terrenos.

EMPRESAS LOCALES Y CRECIMIENTO DEL EMPLEO

La creación de empleo a nivel local y el crecimiento económico se verían obstaculizados, especialmente para las empresas que ya están luchando por encontrar empleados debido a la falta de viviendas asequibles.

TRÁNSITO PÚBLICO CONFIABLE Y DE CALIDAD

Los sistemas de transporte público dependen en gran medida del número de usuarios. La falta de densidad a lo largo de los corredores de tránsito puede amenazar la viabilidad del tránsito existente y futuro.

**Un enfoque de No crecimiento también presentaría implicaciones sustanciales para los derechos actuales de los propietarios privados en toda la ciudad.*

Las futuras decisiones y acciones de planificación deben sopesar todos estos factores. Para crear una ciudad más resiliente y equitativa, el crecimiento debe gestionarse de forma que aumente la asequibilidad, apoye una economía local sana, mejore las opciones de transporte, preserve los recursos naturales y culturales que hacen única a nuestra ciudad y proteja a todos los miembros de la comunidad de las inundaciones y los desastres naturales.



RECOMENDACIONES PARA VIVIENDA

01.

Seguir implementando en su totalidad las recomendaciones del informe "Housing for a Fair Charleston" ("Vivienda para un Charleston justo").

02.

Fomentar decididamente y crear incentivos para una diversidad de tipos de vivienda dentro de los vecindarios de toda la ciudad, incluyendo viviendas anexas, como casas adosadas, condominios, pisos, dúplex, triplex y cuádruples y autorizarlas por derecho en más distritos de zonificación básica.

03.

Cualquier aumento futuro de las densidades residenciales máximas dentro del código de zonificación debería estar condicionado a que un determinado porcentaje de las nuevas unidades se reserve para viviendas asequibles.

04.

Fomentar activamente la construcción de viviendas en vecindarios compatibles con usos mixtos y de ingresos variados (unidades a precio de mercado y subvencionadas mezcladas dentro de la misma urbanización) y en las proximidades de parques, instalaciones para ciclistas y peatones, transporte público, escuelas, supermercados, centros laborales y de usos cívicos. Incentivar un desarrollo orientado al tránsito y la construcción de viviendas asequibles a lo largo de la futura ruta de Tránsito Rápido del Low Country y otros corredores clave de transporte público.

05.

Ampliar los incentivos para la construcción de viviendas asequibles en los distritos de zonificación más básicos, incluyendo bonificaciones por densidad de las unidades, reducción de los retranqueos y del tamaño de los lotes, y reducción o eliminación de los mínimos de estacionamiento cuando estén situados en las proximidades del transporte público. Incorporar una estructura de incentivos escalonados para los proyectos de vivienda asequible con base en el tipo y nivel de asequibilidad y en la ubicación geográfica, dando prioridad a los proyectos financiados por la Ciudad.

06.

Adoptar políticas para aumentar la seguridad habitacional de los residentes actuales en áreas con riesgo de desplazamiento; incluyendo políticas adaptadas para preservar las comunidades históricas de asentamientos afroestadounidenses.

07.

Desarrollar estrategias para preservar las viviendas asequibles existentes a punto de expirar y las unidades de vivienda asequible de origen natural (NOAH), en toda la ciudad.

08.

Ampliar la asociación con la Charleston Redevelopment Corporation (Palmetto Community Land Trust) y establecer un banco de tierras para la futura construcción de viviendas asequibles.

09.

Implementar políticas y asignar recursos para reducir las barreras regulatorias que dificultan la creación de viviendas asequibles y que suponen una carga desproporcionada para las comunidades vulnerables y de bajos ingresos, incluyendo: agilización de revisiones y permisos, reducción de tarifas, estándares de materiales asequibles, flexibilidad para los estándares de diseño y arquitectura cuando sea apropiado, y asignación de personal dedicado a guiar los proyectos a lo largo del proceso de construcción.

10.

Asignar recursos y personal dedicados a ayudar a los propietarios de viviendas de bajos ingresos y a los propietarios afroestadounidenses de casas históricas para la conservación, reinversión y reurbanización de sus propiedades con el fin de aumentar el inventario de viviendas asequibles de origen natural.

11.

Crear un flujo de financiación dedicado a la construcción de viviendas asequibles a través de la zonificación y otras herramientas de planificación.

12.

Procurar estrategias (incentivos, políticas y programas educativos) para alentar la participación de los propietarios en la asistencia para el alquiler y otros programas comunitarios de vivienda; y establecer un programa de registro de alquileres.

13.

Seguir impulsando oportunidades de financiación para viviendas asequibles a nivel estatal y federal y abogar por una legislación que pueda utilizarse para financiar viviendas asequibles o que incentive su construcción.

14.

Crear incentivos y políticas para aumentar el inventario de viviendas disponibles, especialmente el de viviendas asequibles, mediante la reutilización y rehabilitación de las edificaciones existentes.

15.

Continuar apoyando la creación de viviendas para personas mayores y viviendas asequibles en todas las zonas de la ciudad.

16.

Continuar preservando y defendiendo el inventario de viviendas existente a través de la aplicación de la Normativa de Alquileres a Corto Plazo.

USO DE SUELOS

El *uso del suelo* determina las características de desarrollo del terreno. Considera el uso de suelos existente y futuro y está influenciado por todos los demás elementos del plan. Los hallazgos, las proyecciones y las conclusiones de cada uno de los otros elementos del plan deben influir en cómo y dónde debe utilizarse el suelo.

Charleston ha experimentado un cambio extraordinario en el último medio siglo. La ciudad ha duplicado su población y ha multiplicado por siete su superficie desde la década de 1970, al tiempo que los efectos del cambio climático empiezan a repercutir en todo el Lowcountry. La interacción entre estos dos factores, el crecimiento y el clima, hace que el riesgo de inundación sea un objetivo cambiante, creando nuevas áreas de riesgo y agravando las ya existentes. Aunque el agua siempre ha sido una característica de esta zona, las recientes inundaciones y el cambio de las mareas han puesto de manifiesto la urgencia con la que debemos planificar la adaptación y la mejora de las formas de convivir con el agua. El Plan de la Ciudad de Charleston pretende dirigir el desarrollo de Charleston en los próximos diez años teniendo en cuenta tanto las tendencias a largo plazo que afectan a nuestra comunidad como la mitigación de las amenazas existentes.

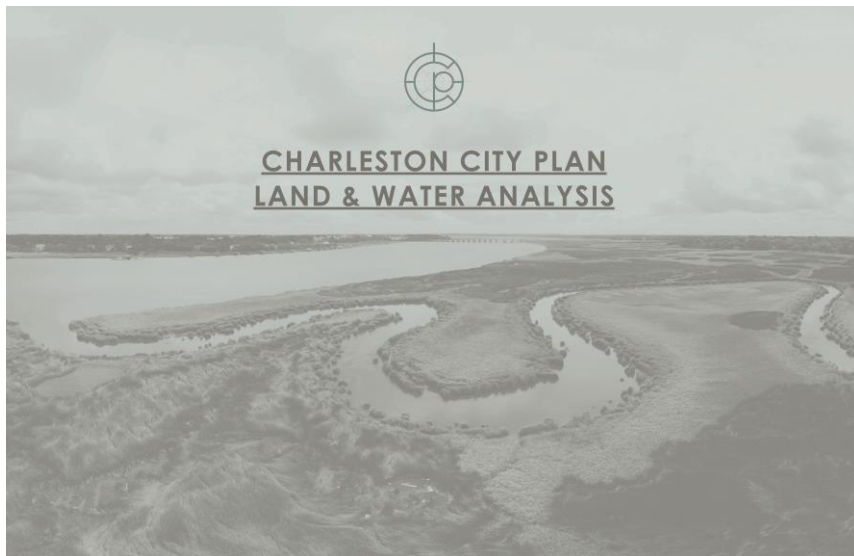
Determinar cómo debe desarrollarse la comunidad en los próximos diez años es un componente esencial de cualquier plan integral local. Este plan no es diferente, pero pretende apartarse de la estrategia tradicional de planificación para el uso de suelos y crear una guía para la ciudad teniendo en cuenta el agua en primer lugar. Este plan utiliza un análisis de la tierra y el agua como base para trazar los futuros patrones de desarrollo y las políticas de uso de suelos. Es la primera vez en la historia de Charleston que se utiliza el enfoque "el agua primero" en la planificación del uso de suelos. El agua es la clave de cómo debemos empezar a afrontar, de forma directa, el riesgo actual y futuro que supone el agua para nuestra comunidad y las oportunidades que tenemos de potenciarla como nuestro mayor activo.

El Análisis de Suelos y Aguas del Plan Municipal (LWA), realizado por un equipo de consultores que también dirigió los Diálogos Holandeses de Charleston, comenzó desde cero con un estudio sobre los aspectos fundamentales del suelo y el agua. El equipo cartografió múltiples tipos de aguas, como mareas, lluvias y mareas de tormenta, y se reunió con las comunidades locales y diferentes actores interesados para tener una idea real de las inundaciones en toda la ciudad. Los límites de las

USO DE SUELOS

cuencas hidrográficas, y no los límites políticos, guiaron el enfoque analítico. Dentro de cada cuenca, el análisis comenzó con la elevación (¿Cuál es el riesgo relativo del terreno?), mapeó la sensibilidad de la cuenca (¿Cómo afecta el terreno a su entorno?) y superpuso la sensibilidad medioambiental (¿Dónde se encuentran los hábitats críticos y los recursos ecológicos y cómo están cambiando?). El resultado del análisis son cuatro amplias estrategias de planificación que la ciudad, junto con sus ciudadanos, debe considerar a la hora de re imaginar su futuro: Crecimiento, Defensa, Adaptación y Conservación.

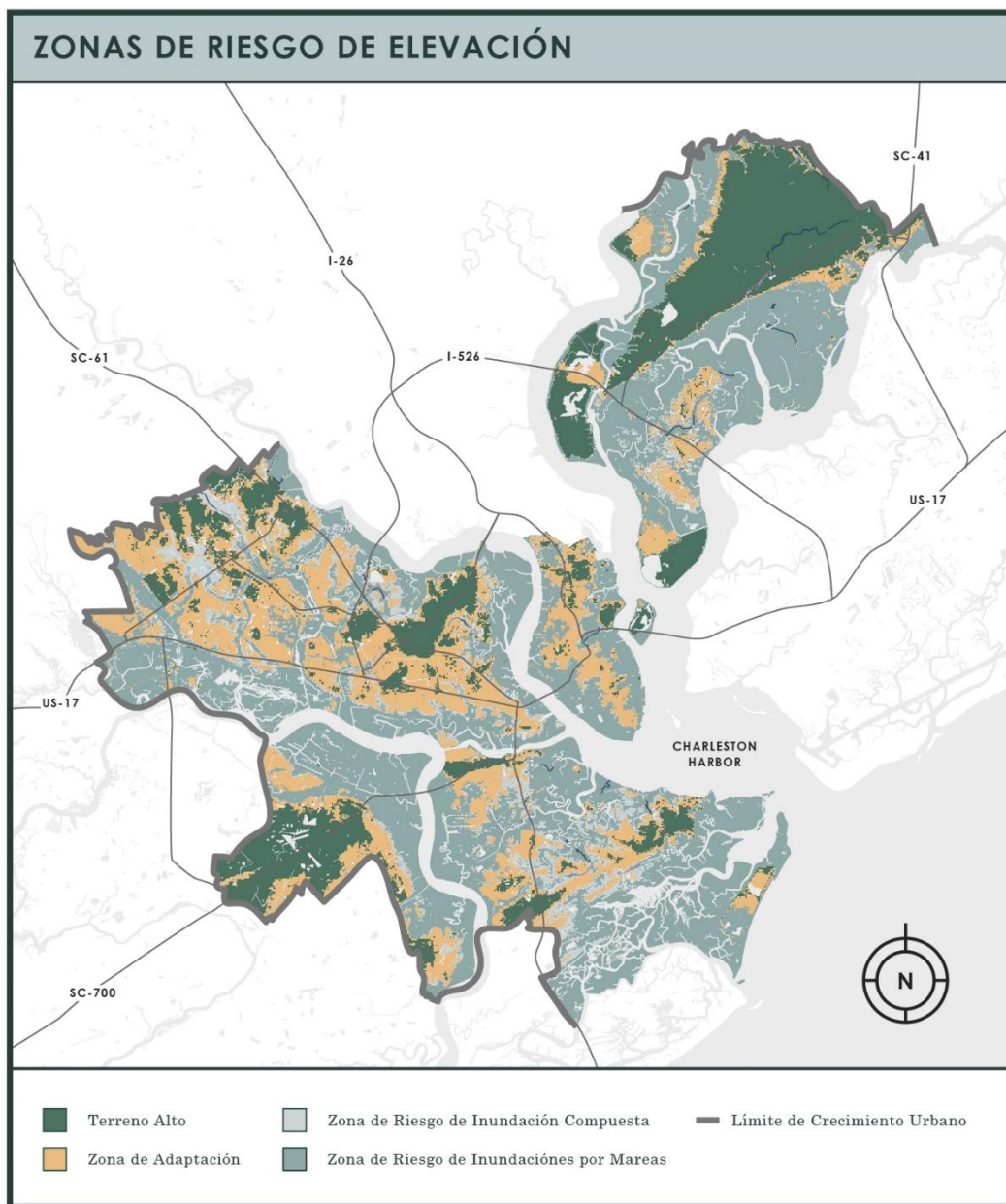
El análisis no proporciona un conjunto de recomendaciones de políticas o proyectos, sino los datos subyacentes para orientar las futuras decisiones de la ciudad. La meta del LWA del Plan de la Ciudad es crear una forma de determinar el riesgo de inundación y aprovechar las oportunidades que se presenten para aumentar la resiliencia de Charleston y así guiar el cambio en la próxima década y más allá. Véase el Apéndice J para consultar el LWA completo del Plan de la Ciudad.



USO DE SUELOS BASADO EN LA ELEVACIÓN

La elevación es la clave para entender el agua y su interacción con la tierra. La proximidad de la ciudad al océano significa que estamos muy afectados por las mareas y que corremos un mayor riesgo de sufrir mareas de tormenta que las zonas más altas del interior. La elevación es un indicador significativo del riesgo de inundación por mareas y por mareas de tormenta, y la determinación de la elevación del terreno es un primer paso importante para determinar dónde se puede construir y dónde puede ser necesario replegarse.

El LWA del Plan de la Ciudad proporcionó una imagen clara de las zonas más elevadas y más bajas de la ciudad y una base para determinar un mapa de uso futuro de suelos. Este mapa comienza con la observación de los puntos más bajos de la ciudad que actualmente están, o potencialmente estarán, en riesgo de inundación; o de zonas que, si no se reducen, serán ocupadas por las marismas en las próximas



TERRENO ALTO

El terreno alto se define como tierra fuera de la llanura aluvial de FEMA (por sus siglas en inglés) de 100 años y por encima de la marejada máxima de categoría 3 de la NOAA (por sus siglas en inglés). El terreno alto tiene el menor riesgo de inundaciones y la detención de aguas pluviales aquí tiene el mayor beneficio de vertiente hidrográfica.

ZONA DE ADAPTACIÓN

La zona de adaptación consiste en tierra fuera de la llanura aluvial de FEMA de 100 años que todavía está dentro de la marejada máxima de la NOAA de un huracán de categoría 3. Las inundaciones por lluvias y marejadas en esta zona son poco frecuentes, pero no imposibles.

ZONA DE RIESGO DE INUNDACIÓN COMPUESTA

Esta zona abarca áreas dentro de la llanura aluvial por encima de la zona de riesgo de inundación de mareas donde el riesgo de inundación proviene de una mezcla de lluvias, escorrentías y condiciones de marea.

ZONA DE RIESGO DE INUNDACIONES POR MAREAS

Esta zona abarca la tierra más baja de Charleston. Casi el 100% de esta zona está en la llanura aluvial de 100 años. Las inundaciones son frecuentes y pueden provenir únicamente de eventos de marea independientes de las precipitaciones. La migración de marismas impulsada por el aumento del nivel del mar se produce en esta zona dinámica.

USO DE SUELOS

décadas. De las cuatro zonas básicas de riesgo de elevación cartografiadas por el LWA, la zona de riesgo de inundación por mareas es la más importante para la planificación futura. Incluye elevaciones de aproximadamente 7 pies y por debajo, que es el punto en el que pueden producirse las inundaciones por mareas y donde es probable que se produzca la migración de las marismas si se da una subida del nivel del mar de 3 pies.⁴⁶

El límite de la Zona de Riesgo de Inundación por Mareas sirvió de base para la creación de las fronteras del uso de suelos de Bajo Impacto/Conservación en el Mapa de uso futuro de suelos. del Plan de la Ciudad, donde es probable que se produzcan inundaciones y la migración de las marismas en las próximas décadas. Reservar una zona para el crecimiento de las marismas será importante para las zonas no urbanizadas. Para las zonas que ya están urbanizadas, puede ser más apropiado proteger las propiedades de las inundaciones o adaptarlas. Es importante señalar que, incluso en ausencia de recomendaciones sobre el uso de suelos basadas en la elevación, las perspectivas de construcción futura en estas zonas bajas ya son muy limitadas, por no decir imposibles, debido a las recientes actualizaciones del Manual de Normas de Diseño de Aguas Pluviales de la ciudad.

El Mapa de uso futuro de suelos también se basa en la zona de riesgo de tierras altas. Esta zona abarca los puntos más elevados de la ciudad, generalmente de 15 pies o más (12 pies o más en la península*). La Zona de Tierras Altas se utilizó para mapear sectores de la ciudad apropiados para aliviar la presión del crecimiento en otras áreas, permitiendo una mayor intensidad, densidad residencial y una amplia gama de usos. Estas áreas suelen incluir zonas ya intensamente urbanizadas, como la espina dorsal de Meeting/King de la Península, zonas con rutas de tránsito existentes o futuras, y zonas ideales para una posible reurbanización a lo largo de Sam Rittenberg Boulevard, Maybank Highway y Clements Ferry Road. Aunque el riesgo de inundación es bajo en estas áreas, su urbanización también conlleva la responsabilidad de no afectar a las aguas pluviales en las partes bajas de la cuenca.

⁴⁶Este escenario es el mismo que el de la Estrategia para la Subida del Nivel del Mar de Charleston. El cronograma se basa en un escenario de aumento intermedio del nivel del mar a 50 años (2030-2080). En este escenario, se espera que el nivel del mar suba aproximadamente 3 pies para 2080, y 3,6 pulgadas en los próximos 10 años. Una marea de más de 7 pies en Charleston suele significar que el agua empieza a desbordarse por las calles, inundando los desagües pluviales y, a veces, inundando las estructuras situadas a menor altura. En el escenario de subida intermedia del nivel del mar, las mareas de 7 pies se convertirán en la marea alta diaria promedio para 2040.

*Aunque una elevación de 15 pies o más se considera terreno alto para todas las demás áreas de la ciudad, la Península se mira con una óptica distinta. El umbral de tierras altas en la Península comienza en una elevación de 12 pies o más porque gran parte de la Península está muy urbanizada y ya existen o están previstas numerosas medidas de protección contra inundaciones y mareas de tormenta (estrategias de "Defensa"). Las futuras estrategias de "Defensa" y medidas adicionales seguirán siendo necesarias para proteger toda la zona de la Península y del Neck de la mayoría de las inundaciones y tormentas, especialmente las zonas significativamente urbanizadas que son bajas y más vulnerables a la futura subida del nivel del mar y a las mareas de tormenta.

MIGRACIÓN DE LAS MARISMAS: QUÉ ESPERAR

MARISMA EXISTENTE



LA MIGRACIÓN DE LAS MARISMAS es cuando la marisma cambia gradualmente hacia el interior hacia tierras previamente secas como resultado del aumento del nivel del mar.

MIGRACIÓN DE MARISMAS Y SUPERFICIES DE AGUAS SUBTERRÁNEAS

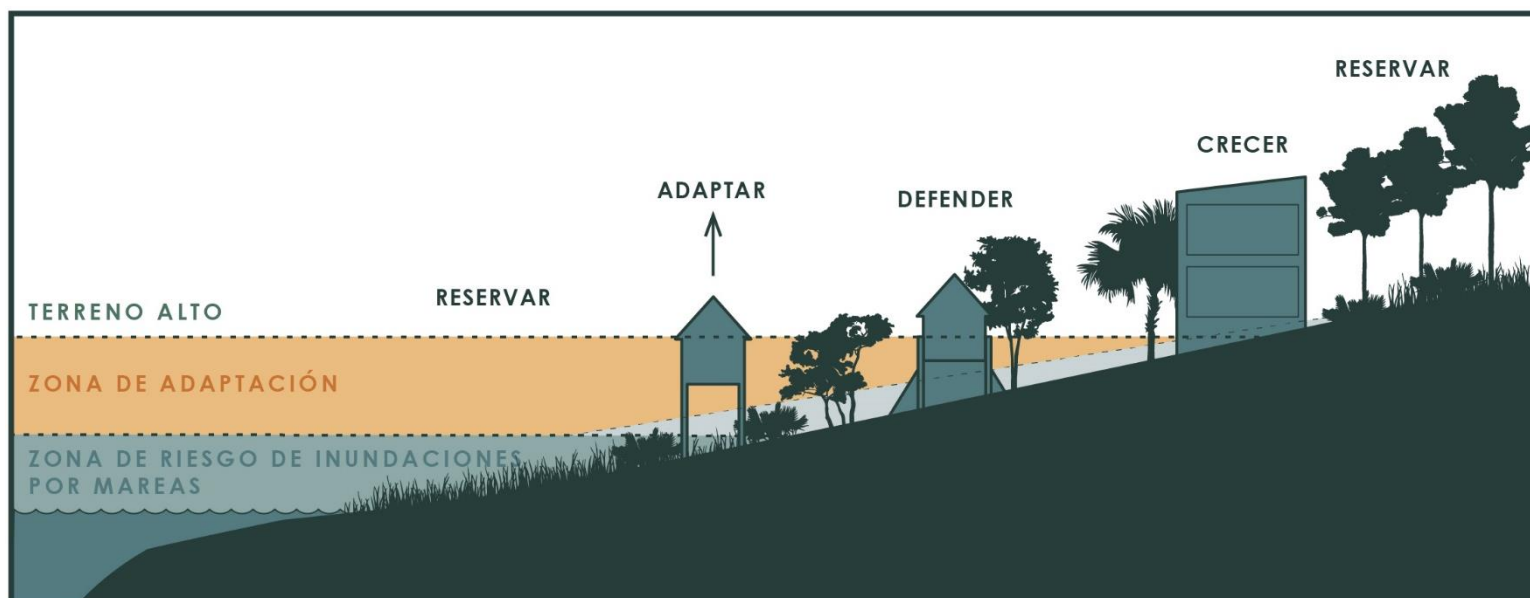
Las estrategias de **RESERVA** dan espacio para que las marismas migren.



EXTINCIÓN DE MUROS MARINOS Y MARISMAS

Las estrategias de **DEFENSA** pueden cortar las marismas de la nueva zona de humedales





ESTRATEGIAS DE PLANIFICACIÓN

ADAPTAR Modernizar la infraestructura existente vulnerable para ser resistente a los riesgos hídricos. El aumento de las estructuras reduce el riesgo con un aumento limitado o nulo de la sensibilidad de las vertientes hidrográficas. Sin embargo, la capacidad adaptativa está limitada por la creación de tipología.

RESERVAR Restaurar y preservar ecosistemas naturales. La reserva es aplicable a todas las zonas y debe tener en cuenta el cambio futuro. Los ecosistemas que proporcionan beneficios de aguas pluviales y hábitats esenciales de vida silvestre existen en todo Charleston y deben ser preservados.

CRECER Aumentar responsablemente el desarrollo y la densidad de población. El crecimiento tiene más sentido en áreas con baja sensibilidad y bajo riesgo. El crecimiento debe producirse en conjunto con la gestión del agua.

DEFENDER Proteger los edificios y la infraestructura con medidas de ingeniería como bermas, muros de inundación y extractores. Las medidas defensivas deben reservarse para las zonas con mayor riesgo y menor sensibilidad (por ejemplo, cuando el desplazamiento de agua de inundación no exacerbará el riesgo en otros lugares).

USO DE SUELOS

Las categorías de uso de suelos que se encuentran en la zona de tierras altas (y el terreno más alto de la península), son los centros urbanos y la periferia de los vecindarios.

La Zona de Adaptación y la Zona de Riesgo de Inundación Compuesta comprenden áreas de la ciudad dentro del Límite de Crecimiento Urbano, normalmente entre las elevaciones más altas y más bajas del terreno. El riesgo de inundación en estas áreas depende en gran medida de una combinación de elevación (especialmente para las mareas de tormenta) y de las condiciones específicas de sus cuencas hidrográficas. Dependiendo del lugar, se aplicarán diversas combinaciones de estrategias de Defensa, Adaptación y Conservación.

MAPA DE USO FUTURO DE SUELOS

El Mapa de uso futuro de suelos se compone de 12 categorías de uso del suelo adaptadas específicamente a las necesidades de Charleston y de las áreas de planificación adyacentes. Cada categoría define las características y, en algunos casos, un rango de densidades, para ilustrar los posibles usos futuros del suelo en el mapa. La mayoría de las categorías aparecen exclusivamente con el Límite de Crecimiento Urbano (UGB), mientras que se pretende que la categoría Rural siga definiendo el uso de suelos fuera de dicho límite.

En general, el área dentro del UGB, excluyendo los ríos y el puerto de Charleston, comprende aproximadamente 135 millas cuadradas de área urbanizada, no urbanizada o natural. Dada la naturaleza del Lowcountry, no es de extrañar que la zona natural/de humedal (38%) sea la categoría más predominante dentro del UGB. Esto, junto con la zona de parques (3%) y los derechos de vía no categorizados (8%), significa que aproximadamente la mitad de toda la superficie del UGB es no urbanizable o está protegida. La otra mitad del área de planificación se compone de categorías en las que es apropiado algún nivel de urbanización, que van desde la categoría de límite suburbano de baja densidad/intensidad hasta las categorías de centros urbanos y de límite de vecindarios de mayor densidad/intensidad.

Las categorías del Mapa de Uso Futuro de Suelos que representan la mayor intensidad de usos y las mayores densidades residenciales (Centros urbanos, vecindarios y límites de los vecindarios) sólo comprenden alrededor del 8% del área dentro del UGB, mientras que las categorías de densidad baja a media constituyen un porcentaje significativo (39%) del mapa. Dado que los centros urbanos se encuentran en varias partes de la ciudad, el contexto es clave para la toma de decisiones sobre el uso de suelos en estas áreas. La densidad e intensidad de los usos variará en función del carácter de los vecindarios circundantes, especialmente los situados en zonas históricas o predominantemente residenciales. Los centros urbanos en el corazón de la península pueden tener un aspecto diferente al de la Upper Peninsula y adoptar distintas formas en zonas suburbanas como West Ashley o James Island.

USO DE SUELOS

Derechos de vía.

Aunque no es una categoría de uso de suelos en el Mapa de Uso Futuro de Suelos, los derechos de vía (propiedades ocupadas por carreteras, autopistas y líneas de ferrocarril) son importantes porque ocupan una cantidad significativa de terreno alto en la ciudad. Los derechos de vía constituyen el 8% de la ciudad dentro del UGB.

OTRAS CONSIDERACIONES PARA EL USO DE SUELOS

Áreas de asentamientos afroestadounidenses

Las comunidades y los vecindarios de asentamientos afroestadounidenses se establecieron durante los años de la Reconstrucción (1865-1877) y hasta principios del siglo XX por los Gullah-Geechee liberados y sus descendientes. Se definen por sus conexiones ancestrales con la tierra y su historia, identidad e instituciones culturales compartidas, como escuelas, iglesias y negocios. Debido a su rica historia y a sus contribuciones a nuestra región, estas comunidades son reconocidas como recursos culturales significativos que merecen protección e inversión; y cuyos residentes tienen autoridad sobre el desarrollo e inversión a futuro. Por lo tanto, sus límites aproximados se incluyen en el Mapa de uso futuro de suelos para darles la importancia que merecen y garantizar que la futura planificación del uso de suelos se realice de acuerdo con las metas de las comunidades.

Límite de Crecimiento Urbano (UGB)

Un componente esencial del Mapa de uso futuro de suelos del Plan de la Ciudad y de la estrategia de gestión relativa al uso de suelos es el concepto de definir un límite para el desarrollo urbano y suburbano. El Límite de Crecimiento Urbano (UGB) ha sido una parte clave de la planificación de la ciudad desde que se introdujo en el año 2000 y cuenta con un fuerte apoyo de la comunidad como enfoque para preservar nuestros recursos naturales, históricos y agrícolas fuera de las zonas urbanizadas de la ciudad. La coordinación interjurisdiccional es un factor clave para el éxito del UGB de la región de Charleston y no podría mantenerse sin el apoyo de los gobiernos de los condados circundantes de Charleston y Berkeley. En apoyo del UGB, el mantenimiento de una zonificación adecuada por parte de la ciudad y los condados dentro y fuera del límite es necesario para equilibrar la exigencia de desarrollo futuro con el deseo de proteger las zonas rurales menos urbanizadas fuera de la ciudad. Junto con los gobiernos locales, las entidades de servicio público y las empresas de servicios públicos también pueden establecer áreas de servicio similares a la ubicación del UGB para fortalecer aún más su propósito.

Área de planificación futura

Se trata de áreas para las que no existe una recomendación de uso de suelos definida en este documento, pero que estarían sujetas a nuevas actividades de planificación pública antes de que se produzca cualquier aprobación de urbanización.

USO DE SUELOS

| MATRIZ PARA EL USO FUTURO DE SUELOS | |
|--|---|
| <p>RURAL</p>  | <p>Áreas fuera del Límite de Crecimiento Urbano designado, donde las densidades no excederían de una unidad por acre, y en general serían mucho más bajas. La urbanización de estas áreas incluye zonas residenciales de baja densidad (menos de una unidad de vivienda por acre), zonas agrícolas, zonas forestales y zonas recreativas. Las cuadradas no siguen un patrón y los lotes varían mucho en tamaño.</p> |
| <p>LÍMITE SUBURBANO</p>  | <p>Generalmente de carácter suburbano, pero con densidades más bajas que las típicas zonas residenciales suburbanas. El límite suburbano se encuentra principalmente dentro y al lado del límite de crecimiento urbano y, a menudo, adyacente a vecindarios en zonas bajas. Los usos son casi exclusivamente residenciales y las densidades oscilan entre una y cuatro unidades de vivienda por acre (1 du/a a 4 du/a). Algunos ejemplos son: los vecindarios de Sandhurst, Shadowmoss y Stiles Point.</p> |
| <p>SUBURBANO</p>  | <p>Áreas de baja intensidad, de estilo suburbano, adyacentes a áreas de mayor intensidad que incluyen una mezcla de usos. El uso mixto limitado se produce en intersecciones clave. Las densidades van de cuatro a ocho unidades de vivienda por acre (4 du/a a 8 du/a). Algunos ejemplos son: los vecindarios de Wagener Terrace, Riverland Terrace, Avondale y St. Johns Woods.</p> |
| <p>VECINDARIO</p>  | <p>Estas áreas incluyen una mezcla de usos, pero principalmente son áreas residenciales con patrones de cuadradas regulares y una amplia gama de tipos de edificios y retranqueos. Generalmente se encuentran junto a zonas más urbanas, los usos pueden incluir una variedad de servicios compatibles con el vecindario y las densidades oscilan entre seis y doce unidades de vivienda por acre (6 du/a a 12 du/a). Algunos ejemplos son: los vecindarios de Ansonborough y Hampton Park Terrace.</p> |
| <p>LÍMITE DE VECINDARIO</p>  | <p>Este tipo de designación se encuentra en la periferia de los vecindarios existentes y futuros, los usos varían mucho, pero son principalmente aquellos que los residentes necesitan, como oficinas, tiendas y restaurantes, que suelen encontrarse a lo largo de las vías y rutas de tránsito conformando sus límites. Aunque tradicionalmente se han desarrollado a lo largo de las vías principales, con el tiempo, estas zonas podrían pasar a tener un diseño más urbano y compacto y contener más usos residenciales, especialmente a lo largo de las principales rutas de transporte. Las densidades residenciales pueden oscilar entre 6 y 20 unidades por acre. Algunos ejemplos son: muchas áreas de Folly Road y algunas partes de Savannah Highway, Sam Rittenberg Boulevard y Bees Ferry Road.</p> |
| <p>CENTROS DE LA CIUDAD</p>  | <p>Los centros de la ciudad son las zonas más densas y de uso mixto de la ciudad, aquí se encuentran los edificios más altos y el mayor número de edificios de importancia regional, las cuadradas pueden ser más pequeñas, las calles tienen una plantación continua de árboles y los edificios se sitúan cerca de aceras espaciosas. Estas zonas se encuentran en las zonas más elevadas de la ciudad, lo que permite las mejores oportunidades para nuevas construcciones o para la re-dedicación de espacios. Su densidad oscila entre las 10 unidades de vivienda por acre y más. La construcción en los centros depende del contexto circundante. Ejemplos: El distrito comercial central de Charleston (sectores de las calles King, Calhoun, Meeting y East Bay) y el centro de Daniel Island.</p> |

USO DE SUELOS

| | |
|---|---|
| <p>CAMPUS</p>  | <p>Las áreas de campus abarcan principalmente usos para educación, medicina u oficinas que no se ajustan a los patrones de cuadras urbanas tradicionales, aquí no encontramos usos residenciales, salvo los asociados a una escuela o a un gran campus de viviendas para personas mayores. Algunos ejemplos son: College of Charleston, las escuelas preparatorias del área de Charleston y el distrito médico de la Península.</p> |
| <p>CENTRO LABORAL</p>  | <p>Las áreas de los centros laborales contienen principalmente actividades de manufactura menor, almacenamiento, oficinas y algunos usos comerciales que no se ajustan a los patrones de cuadras urbanas tradicionales. Estas áreas sirven como incubadoras para negocios pequeños y emprendedores. El uso residencial es muy limitado para ayudar a reservar estas áreas para la expansión de los negocios y la generación de empleo. Algunos ejemplos son: las áreas a lo largo de Clements Ferry Road, alrededor de la zona de Dupont-Wappoo, el área de investigación de Fort Johnson y alrededor del Aeropuerto Ejecutivo de Charleston en Johns Island.</p> |
| <p>INDUSTRIAL</p>  | <p>Las áreas industriales incluyen principalmente usos más intensivos de manufactura, almacenamiento y distribución que implican un tráfico pesado de camiones y posibles emisiones que no se encuentran en las operaciones de manufactura menor. Normalmente no se permiten los usos residenciales en un esfuerzo por preservar estas zonas para la generación de empleo y reducir los conflictos derivados del tráfico, las emisiones y el ruido industriales. Algunos ejemplos son: el lado oriental de la zona conocida como Charleston Neck y la terminal de la calle Columbus.</p> |
| <p>PARQUE</p>  | <p>Terrenos de propiedad pública o privada abiertos a la población en general para todo tipo de fines recreativos, activos o pasivos, o designados para futuros usos de este tipo.</p> |
| <p>BAJO IMPACTO/CONSERVACIÓN</p>  | <p>Esta designación abarca dos tipos de terrenos. 1) Terrenos de baja altitud en zonas de riesgo de inundación por mareas y futuras zonas de migración de marismas. Algunas de estas zonas pueden tener un desarrollo limitado, siendo probable que las estructuras estén elevadas para no perjudicar los sistemas intermareales naturales. Los usos son limitados y las densidades residenciales se limitan a menos de una unidad por acre. 2) Tierras preservadas mediante propiedad pública (no necesariamente abiertas a la población general) o propiedad privada con servidumbres de preservación o conservación que restringen significativamente las actividades de construcción.</p> |
| <p>HUMEDAL/ÁREA NATURAL</p>  | <p>Marismas, humedales, pequeños cuerpos de agua u otras tierras que no pueden ser urbanizadas debido a su geografía o topografía.</p> |

CONSIDERACIONES SOBRE EL USO DE SUELOS POR ÁREA

PENÍNSULA (8 MILLAS CUADRADAS)

La península de Charleston, incluida la zona denominada Neck, es el centro urbano de Charleston (tanto de la ciudad como de la región) y contiene la mayor diversidad de usos del suelo y las mayores densidades residenciales de toda la ciudad. Las cuadras son pequeñas y los edificios están muy juntos, lo que hace que sea una zona urbana transitable y perfecta para el uso de la bicicleta, el transporte público y otros medios de transporte. Como en la mayoría de los núcleos urbanos, los usos comerciales, institucionales e industriales (66% en conjunto) constituyen la mayor parte de la superficie urbanizada, mientras que la zona residencial (33%) constituye la mayor parte del territorio restante.

Charleston tiene una larga historia de construcción de estructuras de protección en los bordes del agua. Tal y como se describe en los Diálogos Holandeses, es probable que la península acabe funcionando como una entidad autónoma de gestión del agua, similar a la actual ciudad de New Orleans. Se necesitarán barreras para impedir el paso de las mareas altas y de las tormentas, así como bombas para regular las aguas pluviales y subterráneas. Una vez establecido el perímetro, deberá ser operado y mantenido a perpetuidad, ya que los activos e inversiones existentes dependerán cada vez más de él. En colaboración con el Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos, se está realizando un estudio sobre la viabilidad y los efectos de un sistema de barrera en la península, que puede ser objeto de mayor consideración en el marco de la actualización del Plan del Centro de Charleston.

El análisis sobre las elevaciones en la Península revela que las partes más altas tienden a ser las áreas que ya contienen la mayor intensidad de usos, pero algunas de ellas, como la urbanización planificada de Magnolia en el río Ashley, Meeting Street Road en la zona de Neck, Laurel Island en la Upper Peninsula y las cuadras a lo largo de la Ruta de Tránsito Rápido de Lowcountry (LCRT) propuesta, también son adecuadas para una mayor densidad y uso mixto. El futuro sistema de tránsito rápido de autobuses será un importante enlace de transporte para la región, cuyos centros previstos en la Península son áreas clave para la re-dedicación de espacios de mayor densidad residencial y la reurbanización en distancias caminables.

WEST ASHLEY (46 MILLAS CUADRADAS)

West Ashley ha sido una de las principales áreas de crecimiento de la ciudad desde la década de 1960 y muchos vecindarios únicos van desde aquellos casi centenarios y cercanos a la Península hasta las nuevas subdivisiones al oeste de la I-526. Aunque la mayor parte del área se encuentra dentro de los límites de la ciudad, todavía hay algunos cientos de propiedades en la zona no incorporada del condado de Charleston. El desarrollo residencial es el uso predominante de los suelos, constituyendo más del 60% de toda la superficie urbanizada, con un 43% de construcciones unifamiliares. El resto se compone de terrenos comerciales, institucionales y agrícolas.

USO DE SUELOS

La mayoría de los nuevos desarrollos inmobiliarios se están produciendo cerca de Bees Ferry Road, con algunos planeados, pero no construidos junto al Límite de Crecimiento Urbano (UGB) en el borde occidental de la ciudad. El UGB en las afueras de West Ashley se ve reforzado por una amplia zona de reserva para futuros parques y otros terrenos conservados, justo fuera del límite, desde Savannah Highway hasta el río Ashley.

Al igual que otras áreas de la ciudad, las elevaciones en West Ashley van desde muy bajas (por debajo de 7 pies) hasta altas (por encima de 15 pies). Las partes más altas de esta área son generalmente a lo largo de Sam Rittenberg Boulevard y Ashley River Road dentro de la I-526. Estas áreas, junto con la zona de reurbanización del antiguo centro comercial Citadel, entran en las categorías de uso de suelos para centros urbanos y límites de vecindarios, donde la mayor parte de la re-dedicación de espacios y reurbanización pueden ocurrir con el tiempo para acomodar el crecimiento.

Las zonas de baja elevación a lo largo de los ríos Ashley y Stono, y varios arroyos influenciados por las mareas que serpentean hacia el interior, entran ahora en la categoría de uso de suelos de bajo impacto/conservación con el fin de reservar espacio para la futura migración de las marismas. Algunas áreas incluidas en la categoría de Bajo Impacto/Conservación, que constituyen alrededor del 17% de West Ashley, están urbanizadas y pueden necesitar medidas de adaptación y defensa ahora o en el futuro.

JAMES ISLAND (26 MILLAS CUADRADAS)

James Island es la zona que menos ha crecido en población y urbanización de toda la ciudad en la última década y se prevé que sólo crezca un 5% en los próximos diez años. Alrededor del 56% del desarrollo urbanístico existente es residencial, seguido por el uso institucional (incluidos parques y escuelas) (28%). James Island también tiene el mayor porcentaje de espacio de parques (4,65%), área natural (59%) y área total no urbanizable (humedal, parque, derecho de vía u otra área protegida) con un 72%.

Se considera que gran parte de James Island se encuentra en zonas bajas, lo que hace que la categoría de uso futuro de suelos sea de bajo impacto/conservación (17%). Una buena parte de las construcciones existentes entran en la categoría de bajo impacto/conservación, así como algunas áreas no urbanizadas adyacentes a estas áreas. Es importante que el desarrollo urbanístico futuro en estas zonas quede limitado para no afectar la cuenca hidrográfica circundante, la salud de la marisma o la calidad del agua.

La mayoría del crecimiento previsto en este plan se dirigirá a los pocos puntos altos de la isla. Esto incluye algunas áreas de Maybank Highway y pequeños tramos de Folly Road que no sólo tienen mayores elevaciones, sino que contienen las únicas rutas de tránsito en James Island.

USO DE SUELOS

La ciudad sigue manteniendo el UGB en el área suroeste de la isla. Con el fin de reforzar el propósito del UGB, el Plan de la Ciudad desplaza el límite ligeramente hacia el lado oeste de Folly Road para incluir áreas que tienen un contexto más suburbano dentro del UGB. Al permitir un desarrollo urbano de escala adecuada a lo largo de Folly Road, se alivia parte de la presión para urbanizar la zona de uso rural fuera del UGB.

Cuatro jurisdicciones gubernamentales y una entidad de servicio público operan en el área de James Island, por lo que es muy importante que la ciudad de Charleston coordine las decisiones de uso de suelos con cada una de ellas. El Plan Rethink Folly Road es un modelo de coordinación que funciona para esta área.

JOHNS ISLAND (16 MILLAS CUADRADAS)

Alrededor del 21% de Johns Island está dentro del UGB, quedando la mayor parte de esa área dentro de los límites de la ciudad. Las construcciones existentes dentro del UGB consisten en su mayoría de urbanizaciones residenciales (52%), usos agrícolas (20%) y zonas industriales (compuestas en su mayoría por el Aeropuerto Ejecutivo de Charleston). Es una de las áreas de más rápido crecimiento en la ciudad durante la última década, las tendencias de crecimiento indican el potencial de 2.000 nuevas unidades residenciales en los próximos diez años, pero se desarrolla con la menor densidad de todas las áreas de la ciudad.

La formación histórica del terreno en esta área dejó un patrón de dunas de zonas altas y bajas. Gran parte de las zonas altas (de 4,5 metros o más) se encuentran dentro del UGB a lo largo de Maybank Highway y están prácticamente delimitadas por Brownswood Road, Cane Slash Road, River Road y Bohicket Road. Es aquí donde se producirá la mayor parte del desarrollo urbano de Johns Island en las próximas décadas. El Mapa de uso futuro de suelos indica un patrón similar de desarrollo concentrado en tres nodos de Maybank, acompañado de un desarrollo menos intenso entre estos, con respecto a los conceptos apoyados en los planes originales y subsecuentes de Johns Island adoptados desde 1988.

La mayoría de las zonas bajas de la isla se encuentran a lo largo del río Stono y contienen algunas urbanizaciones residenciales de baja densidad. Al igual que en otras áreas de la ciudad, la categoría recomendada de Uso de Suelos de Bajo Impacto/Conservación para estas áreas desalienta el nuevo desarrollo urbano al tiempo que indica la necesidad de medidas de protección para las construcciones existentes.

PENÍNSULA DE CAINHOY (35 MILLAS CUADRADAS)

El área de Cainhoi está formada por Daniel Island y Wando, y consta de varias comunidades y vecindarios más pequeños que se extienden a lo largo de Clements Ferry Road, anexada en la década de 1990, Daniel Island fue una de las primeras grandes comunidades planificadas. Daniel Island fue una de las primeras grandes comunidades planificadas. Incluye un centro urbano, una gama de densidades residenciales, escuelas, parques y centros laborales. Aunque Daniel Island está en su mayor parte construida, a lo largo de Clements Ferry Road hacia el norte, existe

USO DE SUELOS

la oportunidad de desarrollo adicional bien planificado en algunas de las zonas más altas de toda la ciudad.

Las mayores elevaciones de Cainhoy se dan a lo largo de la "columna vertebral" de Clements Ferry Road y de la principal ruta de transporte que atraviesa la zona. Hacia el sur, las elevaciones descienden rápidamente y dejan poca superficie para un desarrollo responsable. Esta área de la ciudad también alberga grandes extensiones de un ecosistema inalterado de pinos de hoja larga. En un intento de equilibrar la necesidad de áreas elevadas para ubicar construcciones futuras y proteger nuestros valiosos recursos naturales, el mapa de uso de suelos propuesto en la actualidad, concentra los centros urbanos a lo largo de Clements Ferry Rd, pasando rápidamente a categorías de menor intensidad a medida que se aparta de la vía hacia el norte y el sur. Previendo el crecimiento en esta zona, se está llevando a cabo la ampliación de Clements Ferry Road.

En los límites de las zonas de Cainhoy y Wando que están en la ciudad, el límite de crecimiento urbano está reforzado por el Bosque Nacional Francis Marion y el río Wando.

OTROS PRINCIPIOS DE PLANIFICACIÓN

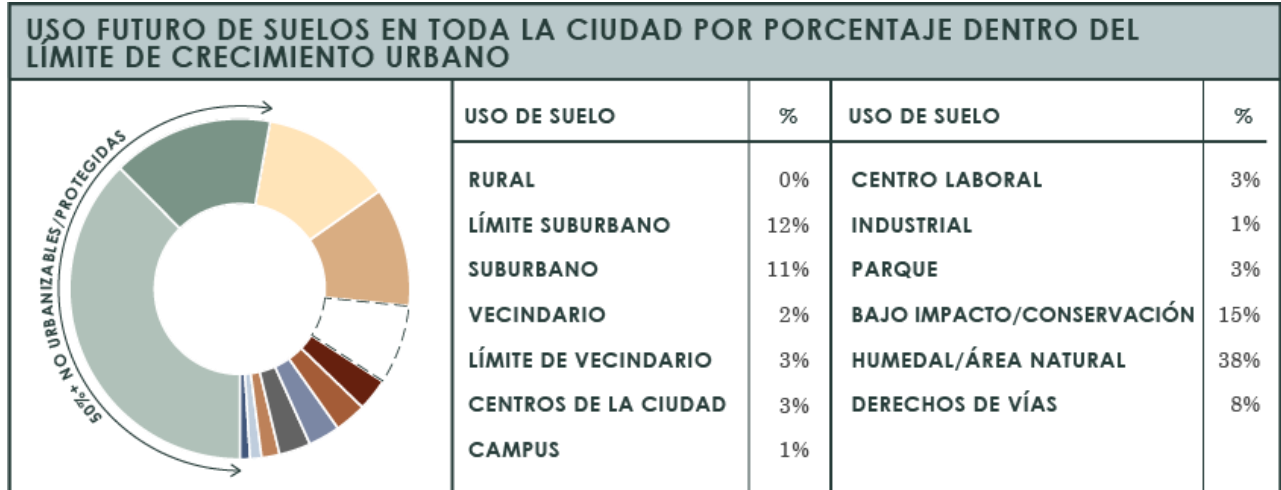
Otros principios de planificación esenciales para preservar y mejorar la calidad de vida son el buen diseño urbano y la coordinación interjurisdiccional.

Diseño urbano. La forma y el diseño son importantes para la sensación y el funcionamiento de un vecindario. Algunos de los vecindarios más queridos de la ciudad tienen patrones tradicionales de cuadras y calles, un uso eficiente de los suelos y una mezcla compatible de usos. La posibilidad de caminar y la conectividad son características mencionadas con frecuencia por los residentes como factores que contribuyen a la calidad de vida de un vecindario. Garantizar que todos los vecindarios tengan un acceso conveniente a los parques y servicios básicos es otra característica de un excelente vecindario. Estas características ofrecen a los residentes opciones de movilidad y la oportunidad de llevar un estilo de vida activo y saludable, a la vez que alivian el tráfico en las vías congestionadas. Los vecindarios deben estar conectados siempre a una red de transporte que incluya accesos para peatones y ciclistas y vías que incluyan rutas de tránsito.

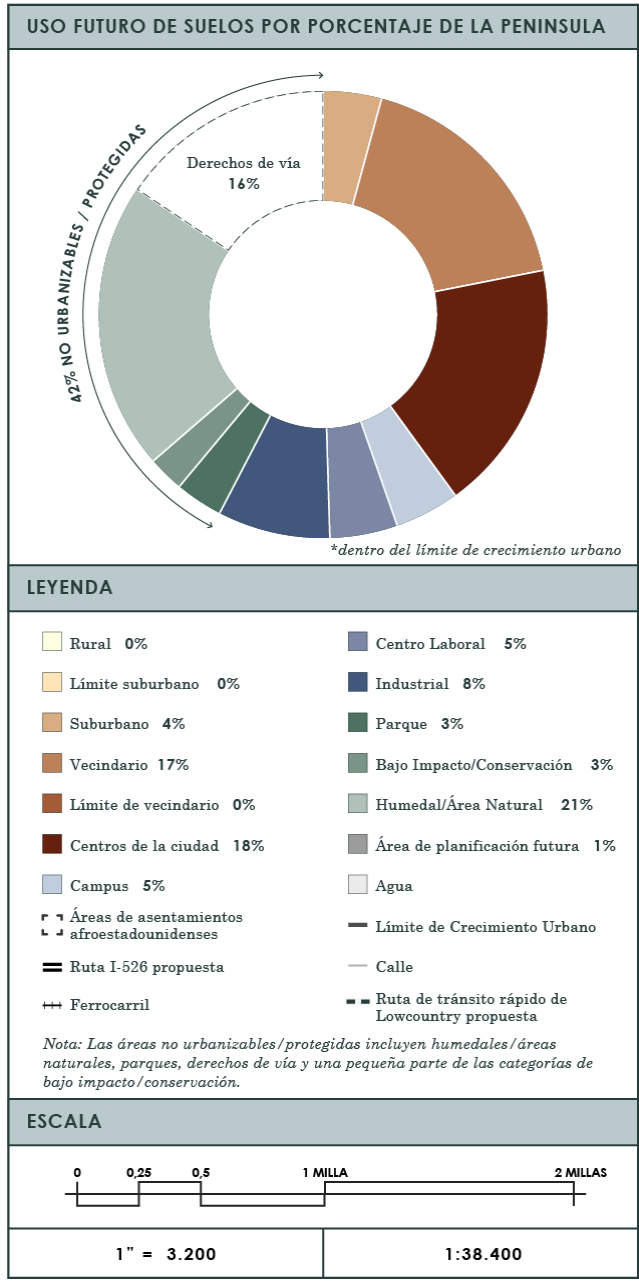
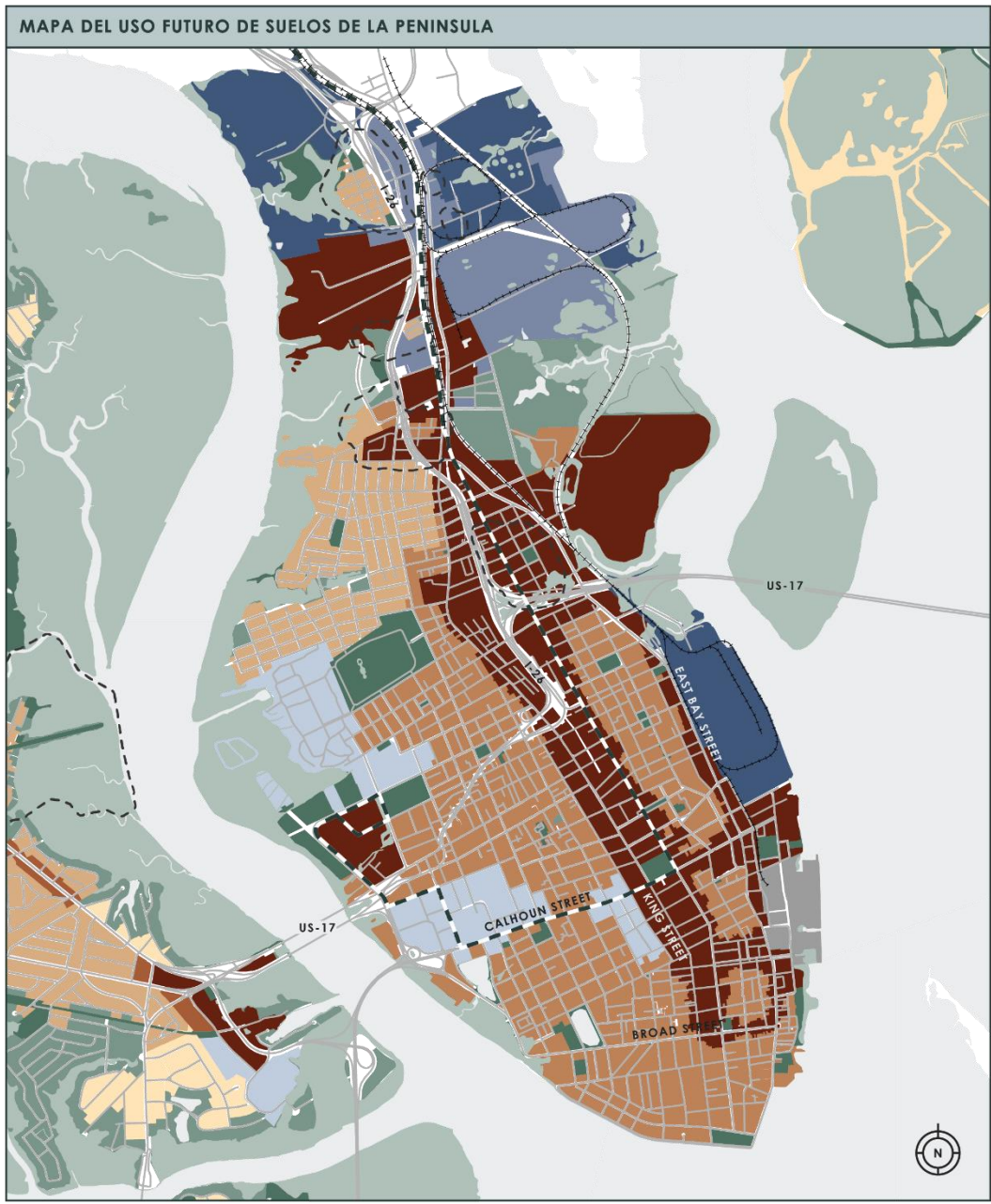
Coordinación interjurisdiccional. Otro aspecto importante de la planificación del uso de suelos en Charleston es la coordinación interjurisdiccional, la ciudad debe trabajar en paralelo con las jurisdicciones gubernamentales adyacentes y circundantes que tienen responsabilidades sobre el uso de suelos y la zonificación para tener éxito en las metas de gestión del uso de suelos. Todas las áreas de la ciudad requieren algún tipo de coordinación con los gobiernos municipales, del condado o del estado para responder de forma coherente al interés público y proteger los vecindarios afectados por las decisiones sobre el uso de suelos, tanto si se trata de crear planes locales con el condado de Charleston, tal como el Plan Dupont/Wappoo en West Ashley, o de ayudar a la ciudad de James Island con los

USO DE SUELOS

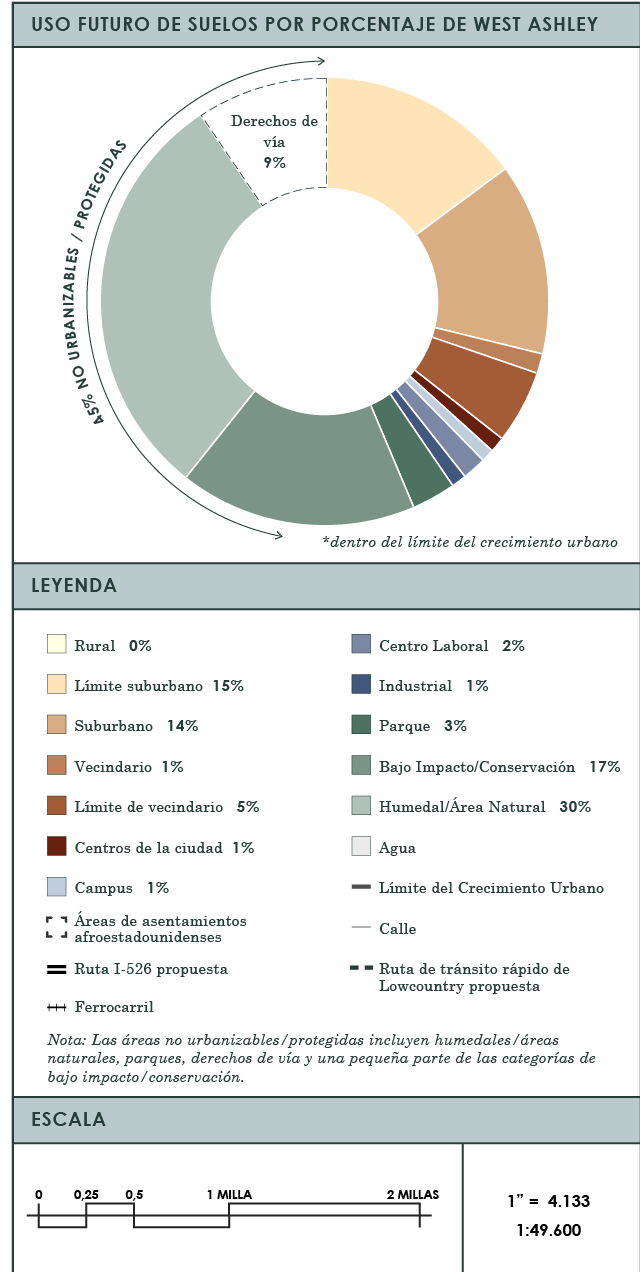
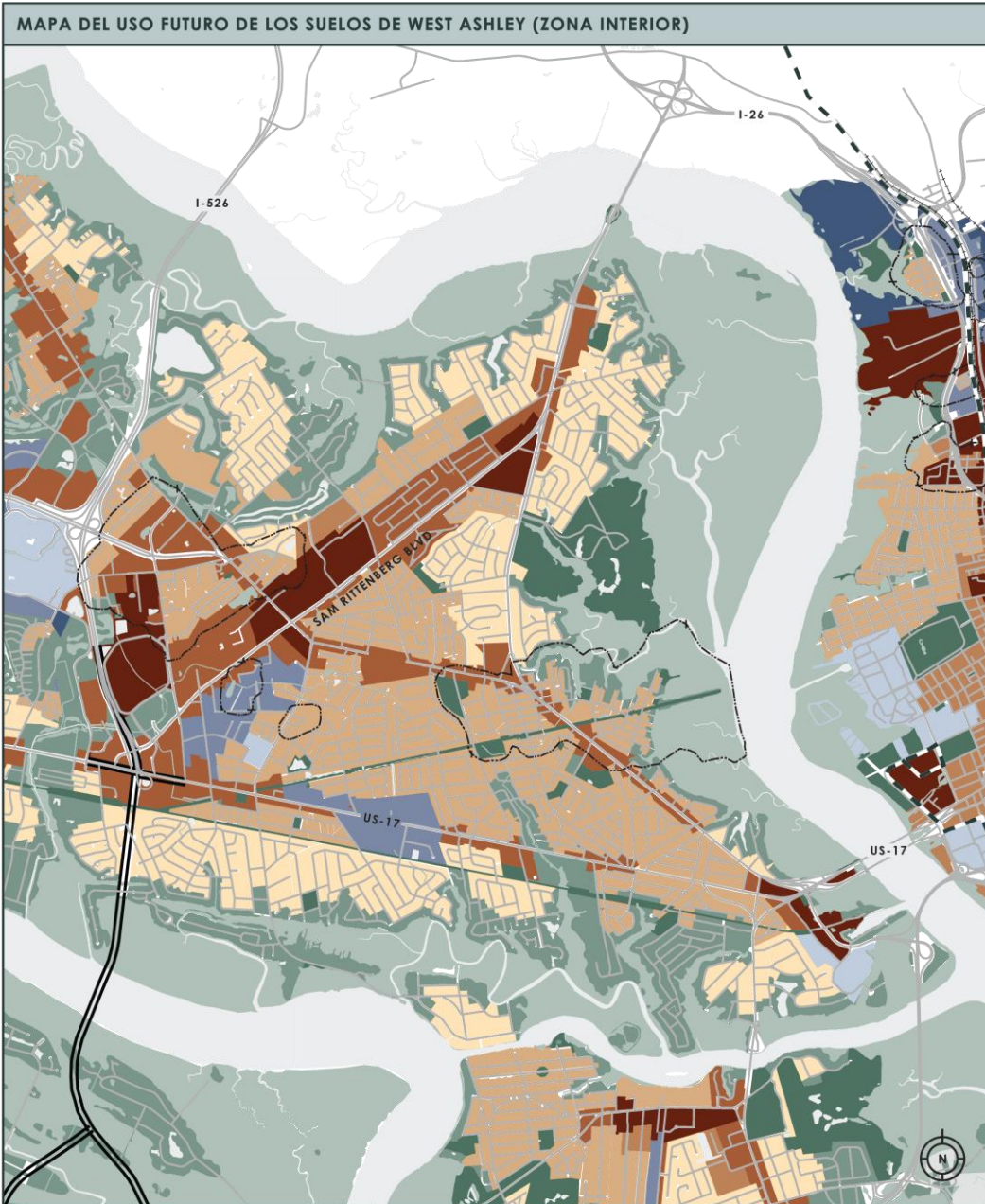
cambios en sus límites para servir mejor a todos sus habitantes, o de trabajar con la Autoridad Estatal de Puertos y las instituciones de educación superior del Estado en la planificación estratégica de la Península, la cooperación consigue los mejores resultados.



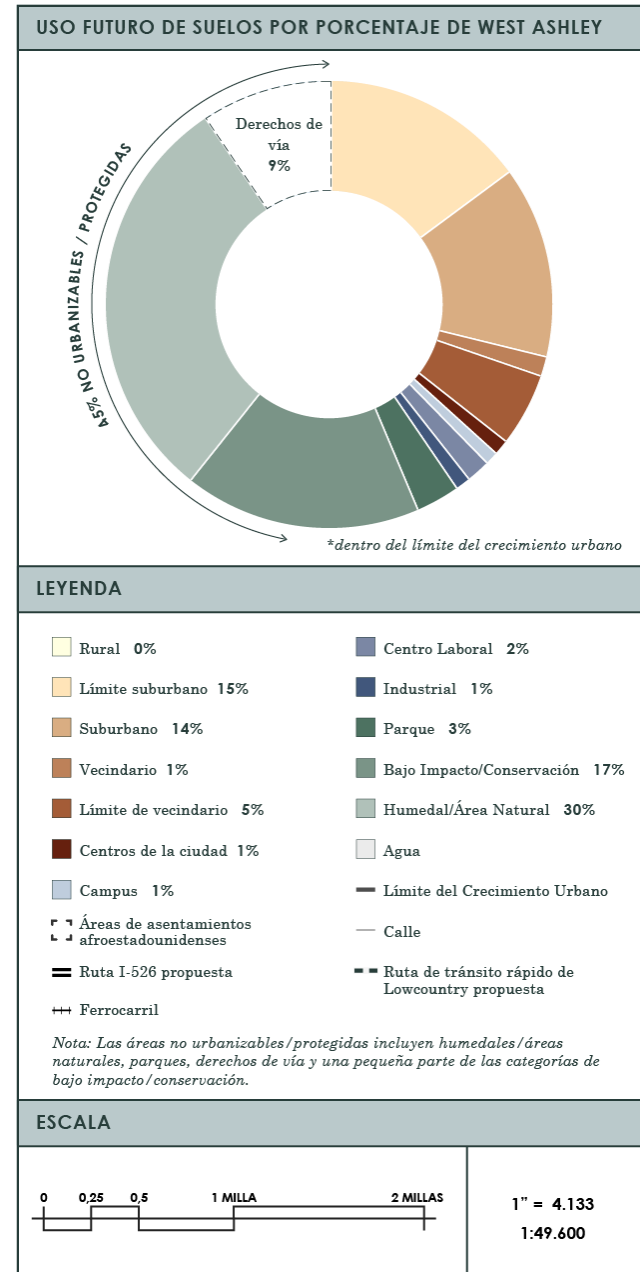
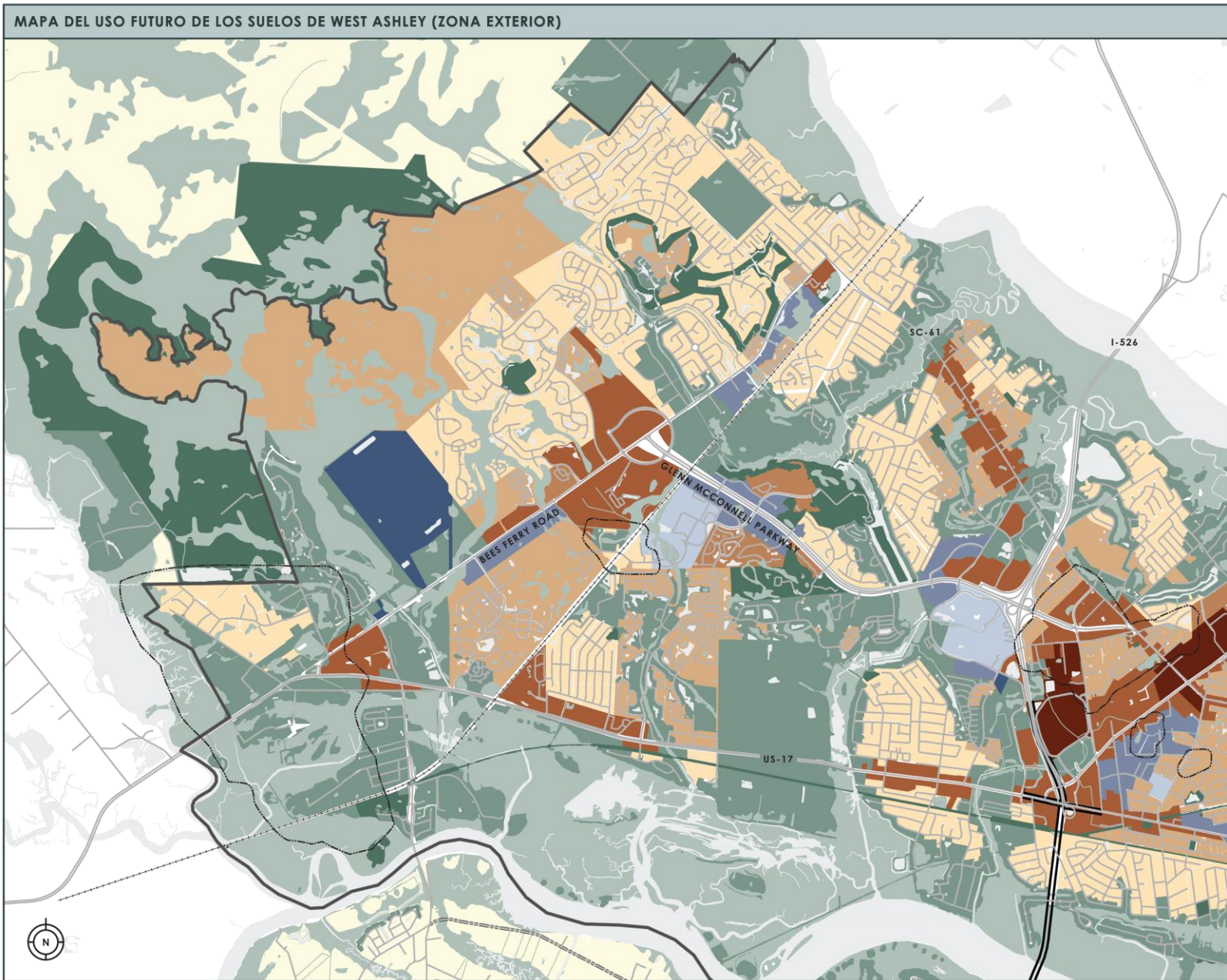
USO DE SUELOS



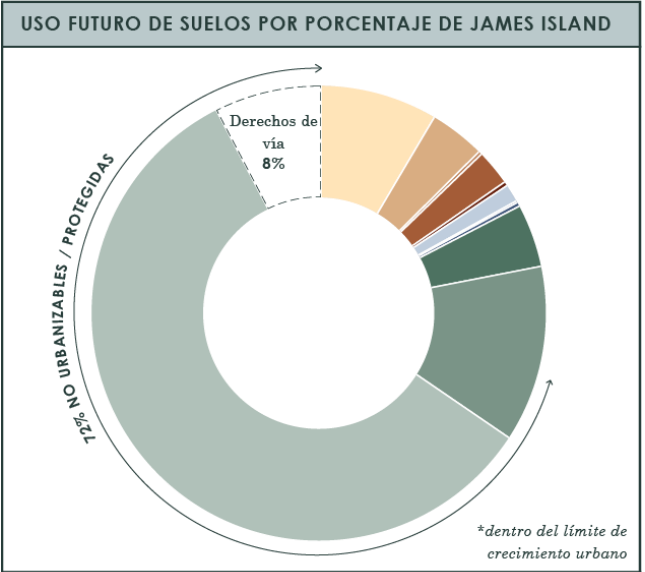
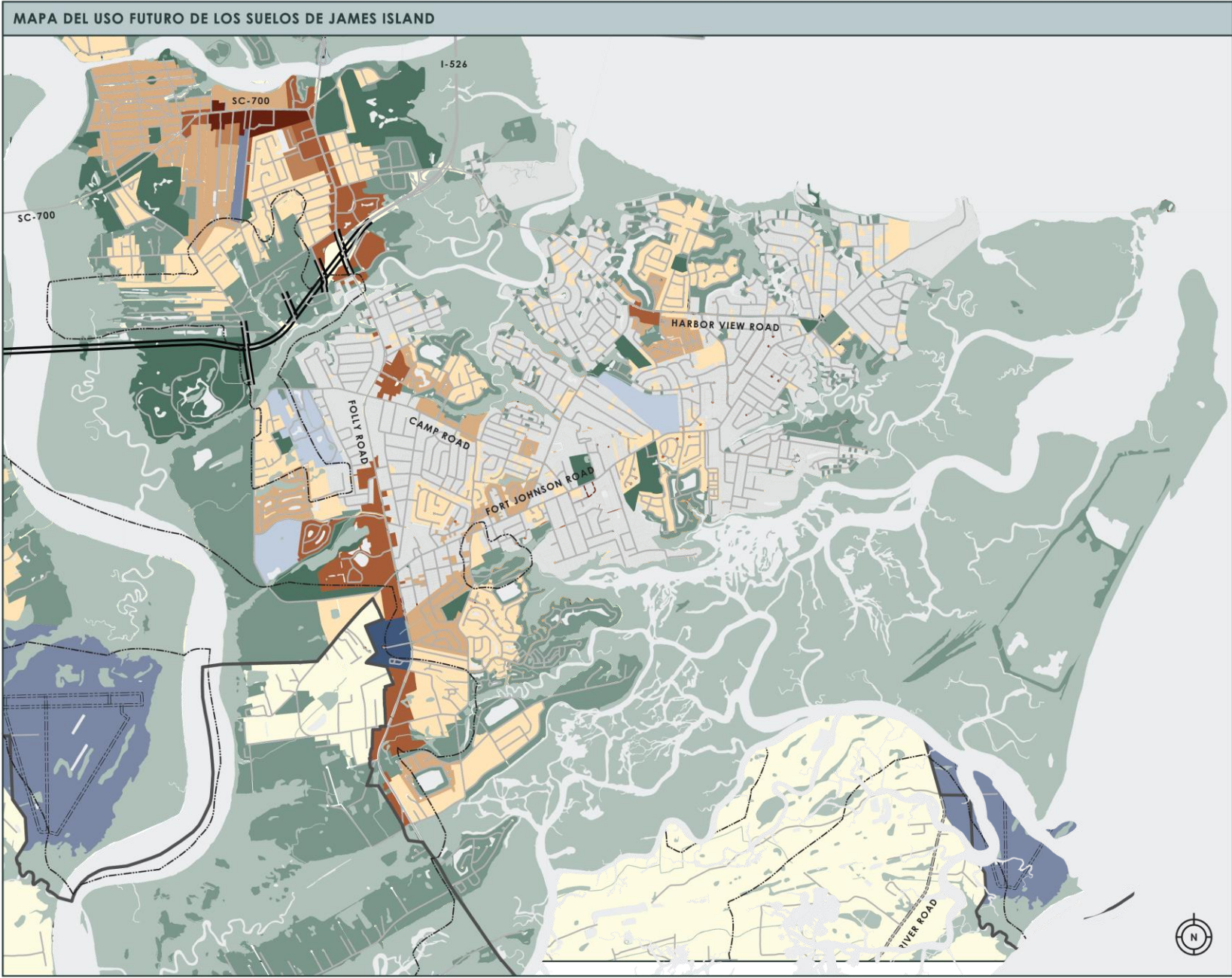
USO DE SUELOS



USO DE SUELOS



USO DE SUELOS



LEYENDA

| | |
|---|-------------------------------|
| Rural 0% | Centro Laboral 0% |
| Límite suburbano 9% | Industrial 0% |
| Suburbano 4% | Parque 5% |
| Vecindario 0% | Bajo Impacto/Conservación 13% |
| Límite de vecindario 3% | Humedal/Área Natural 58% |
| Centros de la ciudad 0% | Pueblo de James Island |
| Campus 1% | Agua |
| Áreas de asentamientos afroestadounidenses | Límite de Crecimiento Urbano |
| Ruta de tránsito rápido de Lowcountry propuesta | Calle |
| Ruta I-526 propuesta | Ferrocarril |

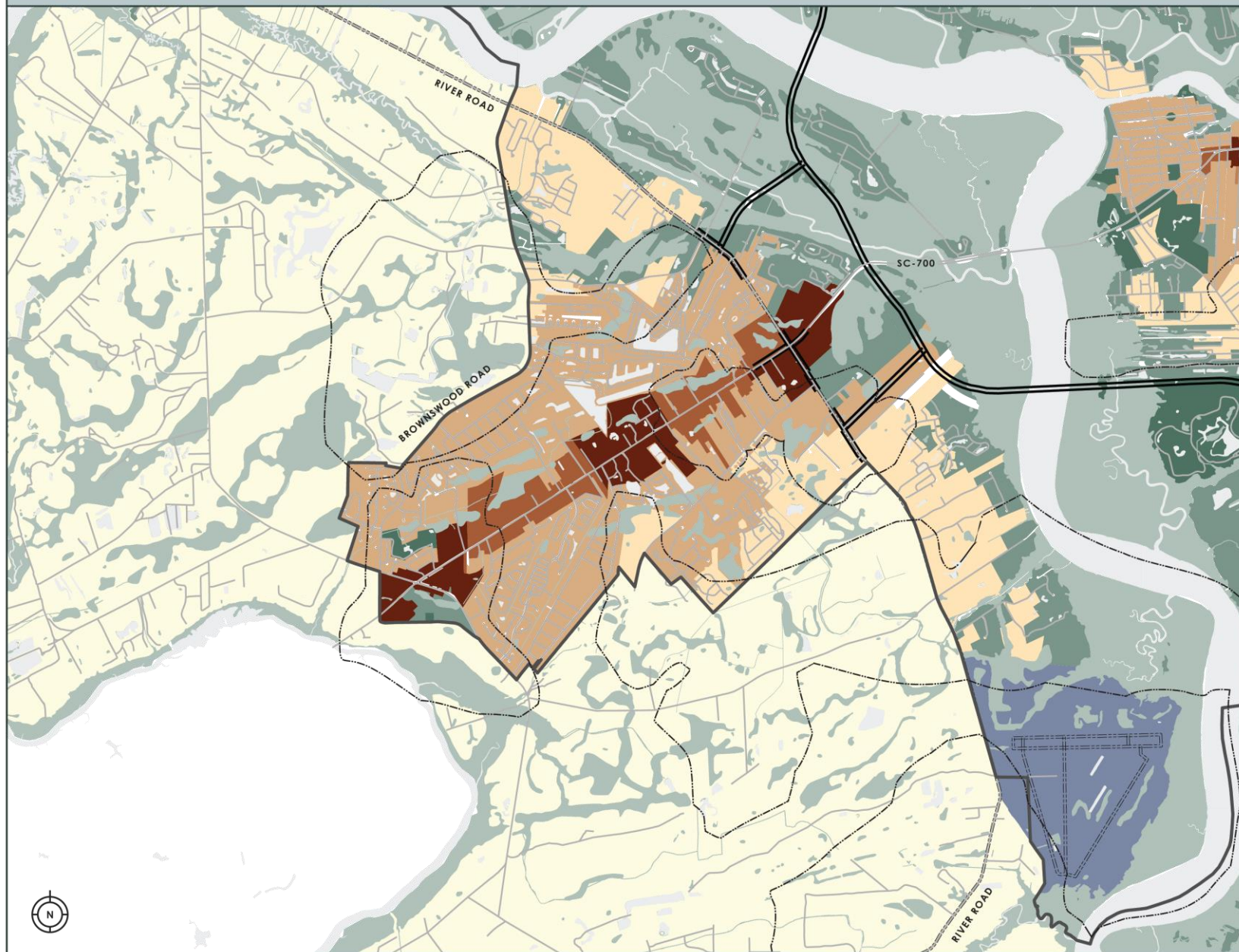
Nota: Las áreas no urbanizables/protegidas incluyen humedales/áreas naturales, parques, derechos de vía y una pequeña parte de las categorías de bajo impacto/conservación.

ESCALA

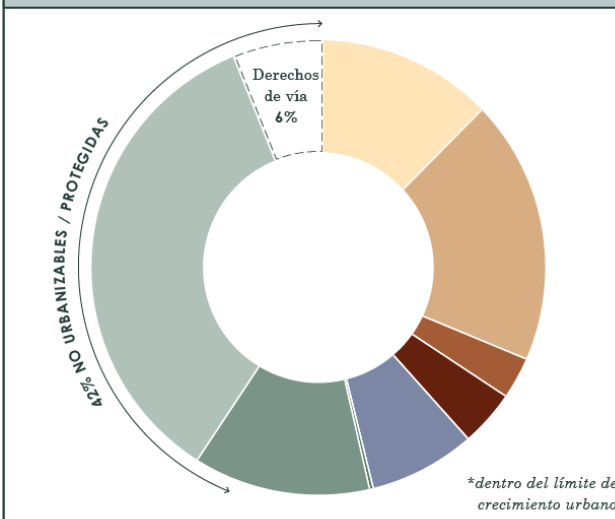
| | |
|--|------------------------|
| | 1" = 4.133 1:49.600 |
|--|------------------------|

USO DE SUELOS

MAPA DEL USO FUTURO DE LOS SUELOS DE JOHNS ISLAND



USO FUTURO DE SUELOS POR PORCENTAJE DE JOHNS ISLAND

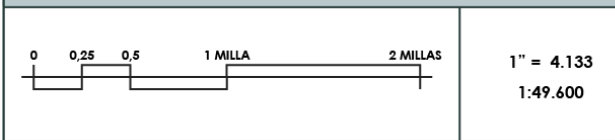


LEYENDA

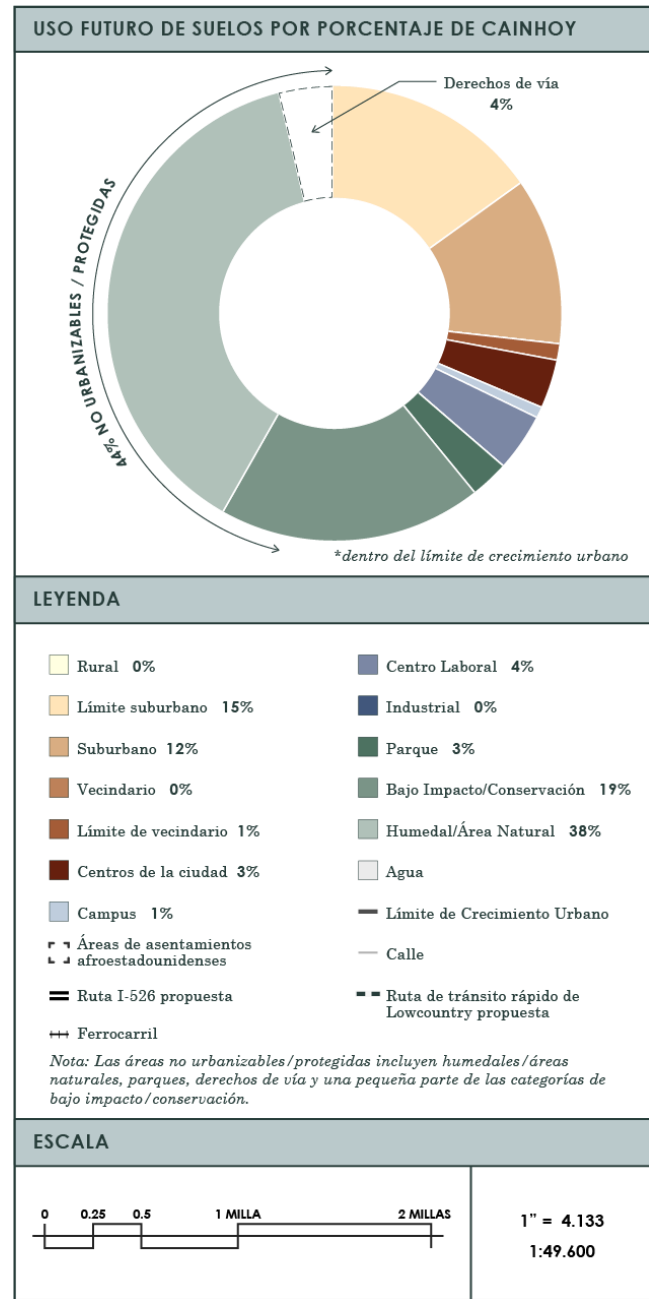
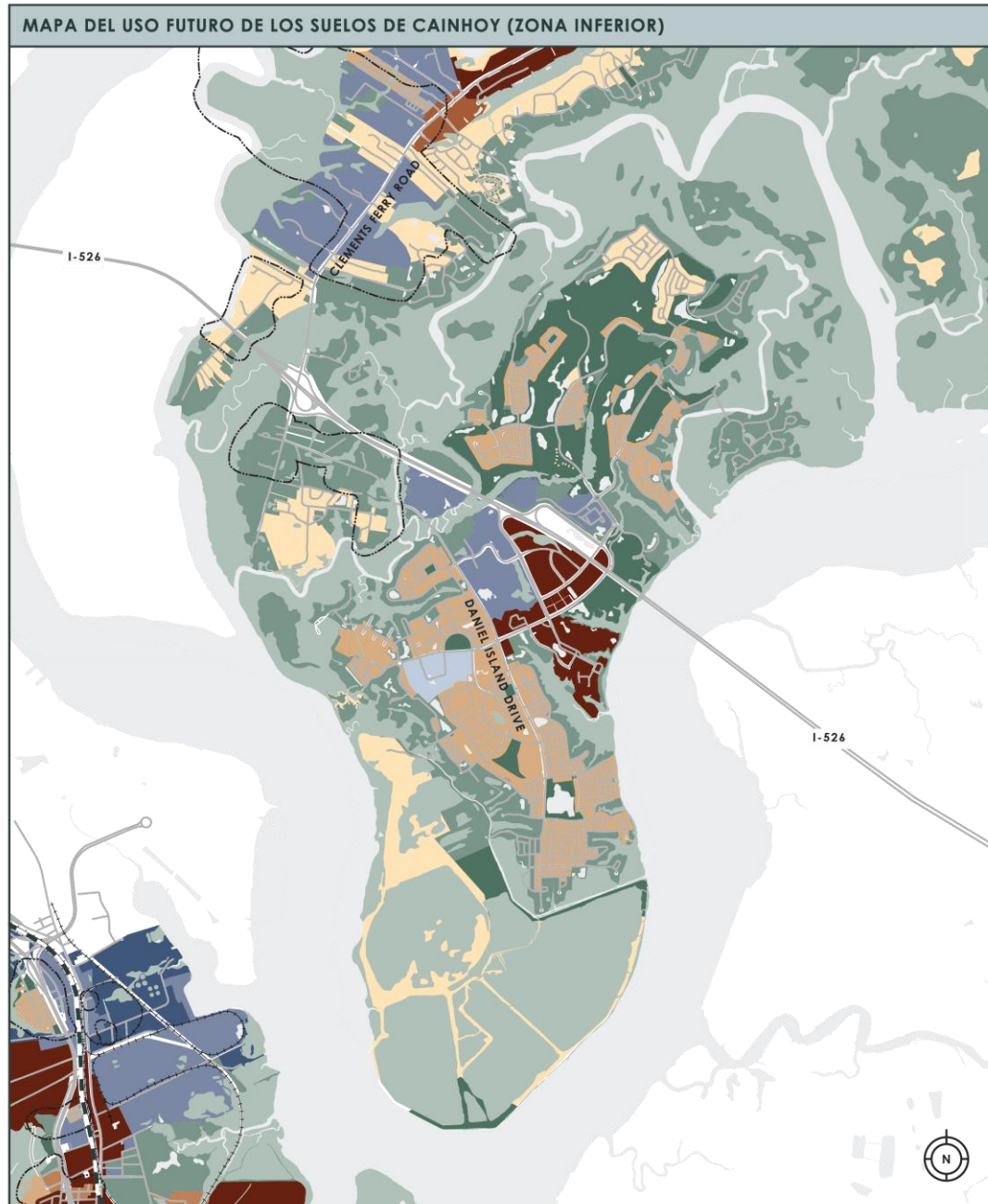
- Rural 0%
- Límite suburbano 12%
- Suburbano 19%
- Vecindario 0%
- Límite de vecindario 3%
- Centros de la ciudad 4%
- Campus 0%
- Áreas de asentamientos afroestadounidenses
- Ruta I-526 propuesta
- Ferrocarril
- Centro Laboral 8%
- Industrial 0%
- Parque 0%
- Bajo Impacto/Conservación 13%
- Humedal/Área Natural 35%
- Agua
- Límite de Crecimiento Urbano
- Calle
- Ruta de tránsito rápido de Lowcountry propuesta

Nota: Las áreas no urbanizables/protegidas incluyen humedales/áreas naturales, parques, derechos de vía y una pequeña parte de las categorías de bajo impacto/conservación.

ESCALA

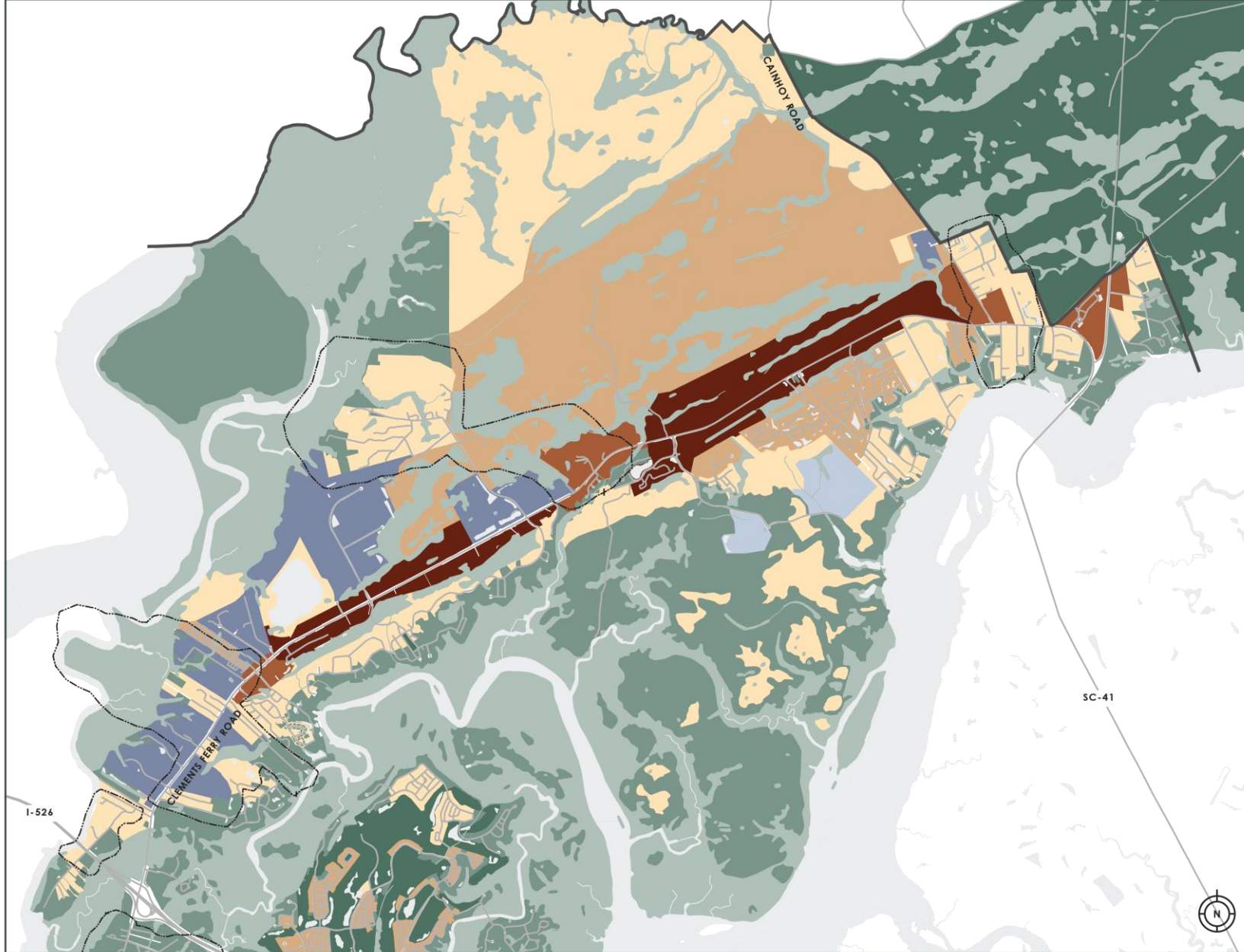


USO DE SUELOS

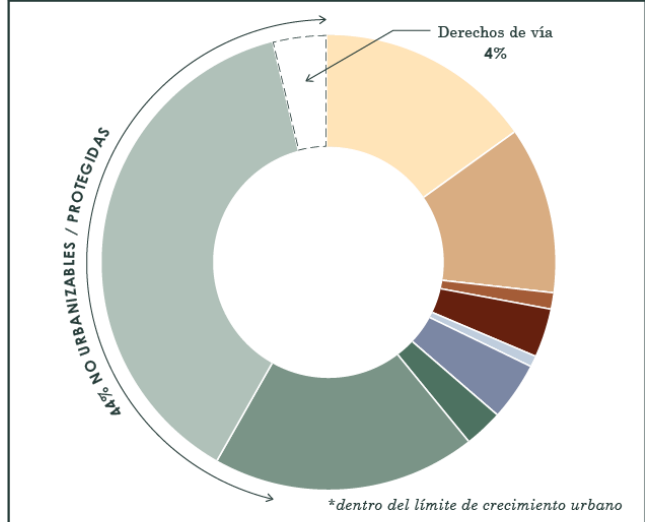


USO DE SUELOS

MAPA DEL USO FUTURO DE LOS SUELOS DE CAINHOY (ZONA SUPERIOR)



USO FUTURO DE SUELOS POR PORCENTAJE DE CAINHOY

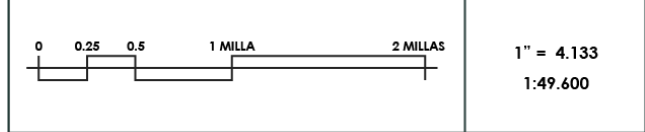


LEYENDA

- Rural 0%
- Límite suburbano 15%
- Suburbano 12%
- Vecindario 0%
- Límite de vecindario 1%
- Centros de la ciudad 3%
- Campus 1%
- Centro Laboral 4%
- Industrial 0%
- Parque 3%
- Bajo Impacto/Conservación 19%
- Humedal/Área Natural 38%
- Agua
- Límite de Crecimiento Urbano
- Calle
- Ruta I-526 propuesta
- Ruta de tránsito rápido de Lowcountry propuesta
- Áreas de asentamientos afroestadounidenses
- Ferrocarril

Nota: Las áreas no urbanizables/protegidas incluyen humedales/áreas naturales, parques, derechos de vía y una pequeña parte de las categorías de bajo impacto/conservación.

ESCALA





RECOMENDACIONES PARA EL USO DEL SUELOS

01.

Utilizar de la mejor manera posible los terrenos más altos de la ciudad para el desarrollo residencial, comercial y de uso mixto, especialmente las áreas alrededor de los corredores de transporte público actuales o futuros.

02.

Reducir las densidades en las zonas bajas que sean vulnerables a las inundaciones y eliminar el desarrollo urbanístico en las futuras zonas de migración de las marismas. Adaptar y defender las estructuras que actualmente se encuentran en estas zonas siempre que sea posible.

03.

Proseguir los estudios de las zonas intermedias (entre las zonas de riesgo de inundación por mareas y las zonas altas) y desarrollar estrategias de uso de suelos basadas en el análisis de las cuencas de drenaje individuales y las servidumbres de aguas pluviales.

04.

Desarrollar medidas proactivas para educar a los propietarios y a los posibles constructores sobre la elevación de las parcelas, las áreas de inundación conocidas, las cuencas de drenaje, los tipos de suelo y los desafíos relacionados con las servidumbres de drenaje que sirven de base para la gestión de las aguas pluviales en sus terrenos.

05.

Subrayar la responsabilidad que involucra la gestión efectiva de las aguas en los terrenos más altos de la ciudad para proteger mejor los terrenos medios y bajos situados aguas abajo.

06.

Fomentar el uso de infraestructuras verdes para el control de las aguas pluviales, incluyendo grupos de árboles, uso de superficies permeables, techos verdes, etc.

07.

Limitar aún más los métodos de construcción de relleno en zonas vulnerables a futuras inundaciones y a la posible migración de las marismas.

08.

Fomentar patrones de vecindario que sean caminables y eficientes, y que apoyen la conectividad, la movilidad y la salud a través de regulaciones e incentivos de desarrollo.

09.

Crear una nueva normativa de zonificación basada en la elevación, vinculada a la naturaleza dinámica de la subida del nivel del mar y otras implicaciones del cambio climático, y que aplique los principios de diseño de conservación y otras recomendaciones de este plan a todas las construcciones nuevas y de re-dedicación de espacios.

10.

Apoyar el Límite de Crecimiento Urbano (UGB) a través de regulaciones e incentivos para el uso de suelos, coordinación continua con las jurisdicciones adyacentes y mediante la protección de los terrenos fuera del UGB a través de la adquisición de tierras, creación de parques y servidumbres de conservación.

11.

Continuar trabajando en colaboración con el concejo de Gobierno de Berkeley Charleston Dorchester (BCDCOG) y North Charleston para proporcionar desarrollos urbanísticos orientados al tránsito a lo largo del corredor de tránsito rápido del Lowcountry.

12.

Trabajar con el condado de Charleston para implementar un distrito de superposición para las propiedades que dan frente a Ashley River Road entre Magwood Drive y Church Creek.

13.

Seguir mejorando la colaboración con las jurisdicciones adyacentes y con los desarrollos urbanísticos existentes para implementar las recomendaciones del Análisis de Suelos y Aguas del Plan de la Ciudad: utilizar de la mejor manera posible los terrenos altos, limitar el uso de las zonas bajas, crear densidades compatibles e incrementar la conectividad.

14.

Continuar los esfuerzos de investigación y difusión con las comunidades de asentamientos afroestadounidenses para garantizar que las recomendaciones de desarrollo y uso futuro de suelos estén en consonancia con las metas de las comunidades.

RESILIENCIA y EQUIDAD

La *resiliencia* tiene en cuenta los impactos de las inundaciones, la subida del nivel del agua y los peligros naturales sobre las personas, comunidades, instituciones, empresas, infraestructuras e instalaciones públicas, el desarrollo económico, y la salud, la seguridad y el bienestar públicos.

La *equidad* es la garantía de un trato justo, acceso, oportunidad y avance, al mismo tiempo que se esfuerza por identificar y eliminar las barreras que han impedido la plena participación de algunos grupos.

En muchos sentidos, la ciudad de Charleston ejemplifica el término "resiliencia". La ciudad ha soportado innumerables huracanes, recesiones económicas, terremotos, incendios, guerras devastadoras y, por supuesto, pandemias mundiales. Sin embargo, los impactos de estos desastres golpean a algunas comunidades más duramente que a otras, y la capacidad de superar estos retos depende con mucha frecuencia del estatus socioeconómico, que en Charleston está fuertemente correlacionado con la raza. En el pasado de Charleston ha habido múltiples ejemplos de catástrofes que han provocado el desplazamiento de comunidades, que no podían costear la reconstrucción de sus viviendas o no se les permitía hacerlo. Además, el racismo sistémico sigue perpetuando- disparidades raciales en materia de empleo, salarios, educación, salud y condiciones de vida. Estas desigualdades crean inestabilidad y amenazan la capacidad de nuestra comunidad para lograr resiliencia. Por lo tanto, hacer frente a la desigualdad y al racismo sistémico es fundamental para garantizar un crecimiento sostenible y para crear resiliencia. *La resiliencia está incluida en la lista de elementos requeridos en 2020, El plan de la Ciudad de Charleston también aborda la equidad como un elemento clave del plan. Tanto la resiliencia como la equidad se entrelazan en todo el plan y se resumen en la matriz de recomendaciones sobre resiliencia y equidad de la página 152.*

Las siguientes convicciones fundamentales conforman el *marco de resiliencia y equidad* que se entrelaza a lo largo de todo el Plan de la Ciudad de Charleston.

RESILIENCIA Y EQUIDAD

1. *Una planificación para desarrollar la resiliencia de una comunidad debe comenzar con el logro de la equidad a través de un enfoque de equidad racial; y todas las estrategias para generar resiliencia deben priorizar el hacer frente a las disparidades existentes y proteger a las comunidades vulnerables de cualquier impacto negativo involuntario causado por nuevas políticas o inversiones.*
2. *Hay disparidades existentes que niegan a ciertas comunidades la igualdad de acceso a las oportunidades y a beneficiarse de entornos saludables; y aumentan su vulnerabilidad a catástrofes y desplazamientos relacionados con el clima.*
3. *Las comunidades son intrínsecamente más fuertes y resistentes cuando podemos satisfacer las necesidades desatendidas de todos los miembros de la comunidad.*

El propósito de este marco de trabajo es destacar la naturaleza interrelacionada de la resiliencia y la equidad. Sin embargo, cada elemento sigue siendo distinto y ninguno es secundario al otro. Este capítulo sirve para presentar cada uno de estos elementos y resumir cómo se entrelazan a lo largo del plan. Las recomendaciones para ambos elementos se han combinado dada su superposición, y la matriz de recomendaciones sobre resiliencia y equidad que aparece al final ofrece un resumen de todas las propuestas del plan que sirven para promover estas metas en nuestra comunidad.

RESILIENCIA

CLIMA

Implementar políticas que reduzcan la huella de carbono total de la ciudad y se adapten a los efectos del cambio climático y los mitiguen.

Charleston es un lugar en el que los efectos del cambio climático son tangibles y perceptibles. La subida del nivel del mar, el aumento de la frecuencia y la intensidad de las tormentas, el calor extremo, los incendios forestales y las sequías son impactos del cambio climático y tienen el potencial de afectar la salud y la seguridad pública, la equidad racial y económica, el desarrollo económico, los hábitats de plantas y animales y la calidad de vida en general de nuestra ciudad.

En 2019, la Oficina de Resiliencia y Gestión de Emergencias del Alcalde (OREM) actualizó la Estrategia para la Subida del Nivel del Mar de la ciudad, que sirve como plan estratégico para proteger de las inundaciones causadas por la subida del nivel del mar a los ciudadanos, los vecindarios, las empresas y las infraestructuras críticas de la ciudad. En 2020, la OREM completó la Evaluación de Riesgo y Vulnerabilidad a todas las Amenazas de la ciudad, que sirve como recurso para que los líderes de la ciudad evalúen continuamente y gestionen de la mejor manera posible los impactos de amenazas como inundaciones, aumento del nivel del mar, terremotos, calor extremo, escasez de agua y materiales peligrosos (*hazmat*). En 2021, la OREM actualizó el Plan de Acción Climática de la ciudad. Este plan

RESILIENCIA Y EQUIDAD

describe una estrategia para los programas, proyectos y políticas que la ciudad puede aplicar para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y mitigar el cambio climático. El Análisis de Suelos y Aguas del Plan de la Ciudad utilizó las proyecciones de la Estrategia para la Subida del Nivel del Mar para mostrar cómo las zonas de riesgo por elevación cambiarán con el tiempo a causa de la subida del nivel del mar:

INUNDACIONES

Implementar políticas que protejan a los miembros de la comunidad de los efectos de las inundaciones.

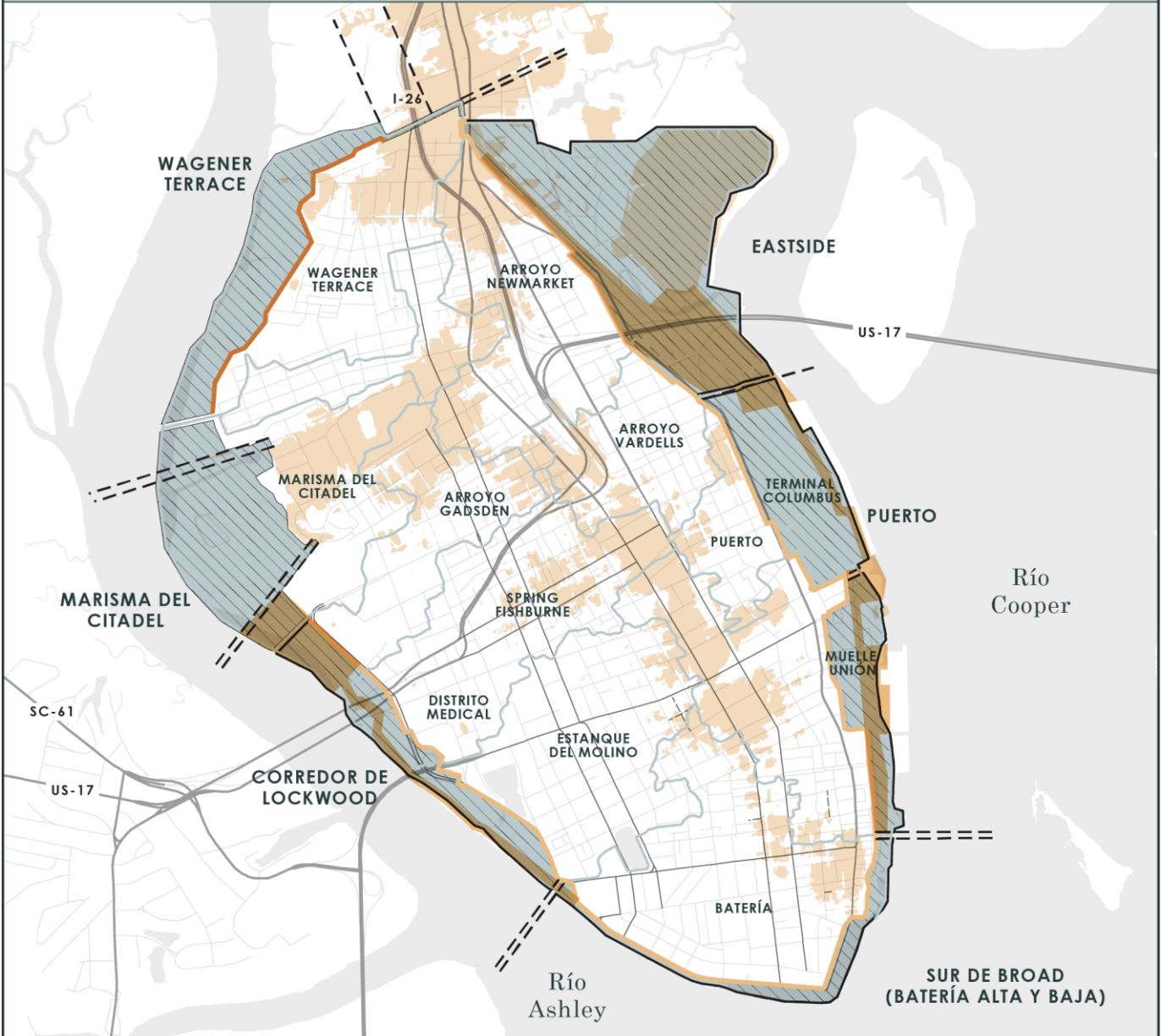
En 2015, Charleston recibió más de 20 pulgadas de lluvia en un evento conocido como la "Lluvia de los Mil Años", causando inundaciones generalizadas en toda la ciudad. Desde entonces, otros eventos de inundaciones importantes durante los huracanes Irma y Matthew han servido como recordatorios continuos de la vulnerabilidad de la ciudad a las inundaciones. Con la subida del nivel del mar y otros efectos del cambio climático, aumentará la superficie geográfica total afectada por las inundaciones y la intensidad y frecuencia de las mismas.







Estos antecedentes recientes y la amenaza inminente del aumento del nivel del mar han creado un mayor sentido de urgencia entre los políticos locales para comprender mejor y reimaginar la gestión del agua en la ciudad. En 2018, el alcalde Tecklenburg y el concejo de la Ciudad aprobaron la creación del primer Departamento de Aguas Pluviales de la ciudad con la misión de aliviar las inundaciones y mejorar el drenaje en toda la ciudad. La Ciudad también ha contratado a un grupo de ingenieros independientes altamente capacitados y expertos en la materia para formar el nuevo equipo de gestión del programa de aguas pluviales. Estos equipos han reforzado el Manual de Normas de Diseño de Aguas Pluviales de la ciudad para las nuevas urbanizaciones/reurbanizaciones y han completado y planificado docenas de proyectos de drenaje.

Estos proyectos de ingeniería incluyen infraestructuras de drenaje "grises", más tradicionales y hechas por el hombre, como el enorme proyecto de túnel y bombeo de Spring-Fishburne, con un pozo de caída de 30 pies de diámetro a 174 pies bajo tierra, e infraestructuras de aguas pluviales "verdes", como un simple árbol urbano, que puede interceptar entre 760 y 3.000 galones de aguas pluviales por árbol al año.⁴⁷ Además de la coordinación, la infraestructura y el alcance comunitario, la Estrategia para el Aumento del Nivel del Mar identificó la planificación del uso de suelos como una forma primordial para aliviar las inundaciones.

⁴⁷ United States. Green Infrastructure Center, City of Charleston, SC. Mayor's Office of Resilience and Sustainability, Department of Planning, Preservation, and Sustainability. *Trees to Offset Stormwater*. Septiembre 2018. Consultado en Mayo de 2021. <https://www.charleston-sc.gov/1567/Trees-to-Offset-Stormwater>.

OPCIONES DE ALINEACIÓN DEL SISTEMA DE PROTECCIÓN DE BARRERA DE LA PENÍNSULA
a partir del estudio en curso 3x3x3 del Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos (USACE)



| CLAVE | DEFENDIENDO LA PENÍNSULA |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none">  Opción de beneficios múltiples propuesta para un estudio futuro  Zona de alineación propuesta  12ft NAVD Elevación del terreno  Cuencas hidrográficas  Muro combinado  Muro en T | <p>Ninguna solución aislada es suficiente para proteger la Península de todas las amenazas de inundación. Es y seguirá siendo necesaria una variedad de estrategias y enfoques, ya que los activos e inversiones existentes dependerán cada vez más de ello. Tal y como se describe en los Diálogos Holandeses de Charleston, es probable que la Península acabe funcionando como una entidad autónoma de gestión del agua. Se necesitarán barreras para impedir el paso de las mareas altas y las mareas de tormenta, y se necesitarán bombas para controlar las aguas pluviales y subterráneas. En colaboración con el Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos (USACE), se está llevando a cabo un estudio sobre la viabilidad y los efectos de un sistema de protección de la península mediante barreras.</p> |

RESILIENCIA Y EQUIDAD

En 2019, la Fundación Historic Charleston se asoció con la ciudad para llevar a cabo el estudio de Diálogos Holandeses de Charleston. El equipo de Diálogos Holandeses trabajó con expertos locales, nacionales e internacionales con el fin de conceptualizar para Charleston un futuro de "vivir junto al agua", uno en el que el paisaje urbano funcione armoniosamente con el flujo natural del agua. Los Diálogos Holandeses proporcionaron orientación para lograr esta visión mediante el uso de la planificación, el diseño urbano, la gestión de las aguas pluviales y la planificación de los recursos naturales y la resiliencia. Para aprovechar el proceso de los Diálogos Holandeses, miembros de este equipo volvieron para realizar el Análisis de Suelos y Aguas del Plan de la Ciudad. Este estudio analizó las zonas de elevación, la sensibilidad medioambiental y de las cuencas hidrográficas para orientar las decisiones sobre el uso de suelos en el Plan de la Ciudad. El resultado es uno de los planes de uso futuro de suelos más completos e innovadores de todo el país en cuanto a la capacidad de resiliencia frente a las aguas pluviales y las inundaciones.

ECOLOGICA

Implementar políticas que protejan las plantas, los ecosistemas y los animales nativos que definen nuestra región.

Las plantas y los animales nativos, las vías fluviales y los paisajes son algunos de los rasgos más definitorios de Charleston y del Lowcountry en su conjunto. En el pasado, con frecuencia el desarrollo urbanístico se ha producido a expensas de valiosos recursos ecológicos. En la península, por ejemplo, solo el 17,4% de la tierra está cubierta por un dosel de árboles, y el 62,8% está cubierto por superficies impermeables, según el estudio de 2018 Árboles para Contrarrestar las Aguas Pluviales de la ciudad.⁴⁸ De 1992 a 2016, la ciudad de Charleston perdió alrededor del 5% de su dosel de árboles, según los investigadores del Centro de Riesgos de Lowcountry del College of Charleston.⁴⁹

Desde la década de 1990, la ciudad y el condado de Charleston han tomado medidas decisivas para preservar y proteger los recursos naturales. El Límite de Crecimiento Urbano es una importante herramienta de planificación implementada en la década de 1990 y reforzada con el tiempo, la cual reduce la creciente expansión del desarrollo suburbano y garantiza que las áreas que rodean los límites de la ciudad mantengan su carácter rural. La Junta Asesora del Cinturón Verde del condado de Charleston concede subvenciones continuamente con el propósito de preservar los espacios verdes para conservación y recreación pública.

El Departamento de Parques y Recreación de la ciudad está finalizando su primer Plan Maestro, el cual identificará las necesidades futuras en este ámbito, así como las estrategias para la mejora y creación de nuevos parques. El concejo de la Ciudad aprobó recientemente una ordenanza de Subdivisión de Conservación, que permite

⁴⁸ *Ibid.*

⁴⁹ *The Impact of Forest Cover on Flooding and Climate Change in Charleston County, SC.* College of Charleston Lowcountry Hazards Center. 2020. Consultado en mayo de 2021. <https://gis.cofc.edu/portal/apps/MapSeries/index.html?appid=8dd072b2b2774b83b4807c25f57ca8bd>.

RESILIENCIA Y EQUIDAD

a los constructores agrupar las edificaciones en áreas más pequeñas con el fin de preservar la mayor parte de la superficie del terreno como espacio verde permanente. Este es un ejemplo de un concepto conocido como "diseño de conservación". Al aplicar los principios del diseño de conservación a más políticas de zonificación y planificación en el futuro, la ciudad puede seguir desarrollándose de una manera más resiliente desde el punto de vista ecológico, garantizando que los preciados recursos naturales del Lowcountry estén a salvo en los años venideros.



Representación conceptual del Plan Maestro de Vías Verdes y Carriles para Bicicletas de West Ashley

SOCIAL

Implementar políticas que promuevan la salud y el bienestar de todos los ciudadanos, independientemente de su edad, raza o estatus socioeconómico.

Según la evaluación de riesgo y vulnerabilidad a todas las amenazas de 2020, los miembros de la comunidad que corren más riesgo de sufrir impactos ambientales suelen ser los más vulnerables desde el punto de vista social.⁵⁰ El Centro para el Control de Enfermedades define la vulnerabilidad social como "los posibles efectos negativos en las comunidades causados por tensiones externas sobre la salud humana. Tales tensiones incluyen desastres naturales o causados por el hombre, o brotes de enfermedades"⁵¹ Las comunidades de bajos ingresos, las comunidades

⁵⁰ United States. City of Charleston, SC. Mayor's Office of Resilience and Sustainability. *Evaluación de Riesgo y Vulnerabilidad a todas las Amenazas* Noviembre 2020. Consultado en mayo de 2021. <https://www.charleston-sc.gov/DocumentCenter/View/27994/All-Hazards-Vulnerability-Assessment-Full-Report>.

⁵¹ "CDC/ATSDR's Social Vulnerability Index (SVI)." Centros para el Control y la Prevención de Enfermedades 28 de abril de 2021 Consultado el 10 de mayo de 2021. <https://www.atsdr.cdc.gov/placeandhealth/svi/index.html>.

RESILIENCIA Y EQUIDAD

racializadas y las comunidades con altas concentraciones de personas mayores en la ciudad de Charleston son desproporcionadamente vulnerables al calor extremo y a la exposición a materiales peligrosos (hazmat).⁵²

La zonificación y la planificación del uso de suelos tienen un impacto directo sobre la salud pública. El marco de la Salud en Todas las Políticas (HiAP, por sus siglas en inglés) es un movimiento nacional para incorporar de mejor manera consideraciones de salud pública en las políticas y creación de programas de todo el amplio espectro de servicios públicos. Dado que las conductas y el entorno son los mejores determinantes de la salud y el bienestar, los programas que incentivan o permiten conductas saludables pueden tener importantes efectos preventivos en la salud. Los determinantes sociales de la salud incluyen "las condiciones en las que las personas nacen, crecen, trabajan, viven y envejecen, y el conjunto más amplio de fuerzas y sistemas que conforman las condiciones de la vida cotidiana".⁵³ Algunas políticas de planificación que pueden abordar los determinantes sociales de la salud son la creación de viviendas seguras y asequibles, las decisiones de zonificación y uso de suelos sobre la ubicación de los centros laborales, los supermercados y los espacios verdes, la creación de calles completas que incluyen instalaciones para peatones y ciclistas, y el desarrollo orientado al tránsito, que reduce la dependencia en vehículos con un solo ocupante, mejorando así la calidad del aire.

El acceso a alimentos saludables es un componente clave del marco HiAP. Debido a una serie de factores, muchos vecindarios predominantemente no blancos de nuestra región se consideran "desiertos alimentarios", ya que los residentes tienen poco o ningún acceso a supermercados con productos frescos y otros alimentos saludables. Una estrategia probada para hacer frente a los desiertos alimentarios consiste en apoyar la agricultura urbana y los huertos comunitarios de la localidad. Estos huertos suelen ser cuidados por voluntarios o trabajadores sin ánimo de lucro y proporcionan una fuente vital de producción de alimentos saludables y sostenibles durante todo el año.

EQUIDAD

La disciplina de la planificación urbana puede desempeñar un papel importante en el avance de la equidad en las ciudades, especialmente porque ha contribuido directamente a crear desigualdades en el pasado. Muchos de los primeros códigos de zonificación de las ciudades estadounidenses contenían un lenguaje explícito que prohibía a los no blancos habitar en áreas determinadas de la ciudad hasta que la zonificación racial específica fue declarada inconstitucional en 1917. A pesar de esta sentencia, las ciudades siguieron teniendo en cuenta la raza en las prácticas y

⁵² United States. City of Charleston, SC. Mayor's Office of Resilience and Sustainability. *Evaluación de Riesgo y Vulnerabilidad a todas las Amenazas* Noviembre 2020. Consultado en mayo de 2021. <https://www.charleston-sc.gov/DocumentCenter/View/27994/All-Hazards-Vulnerability-Assessment-Full-Report>.

⁵³ Whitehead, Sandra, Ph. D, MPA. "Healthy St. Pete: Health in All Policies for a Healthier Community." Conferencia.

RESILIENCIA Y EQUIDAD

decisiones de planificación. En el informe de 1931 de la Comisión de Planificación y Zonificación de la ciudad de Charleston, que proporcionó los planos de las primeras normas de zonificación de la ciudad, se delineaban distritos residenciales con base en la raza.⁵⁴ Estas y otras medidas más subversivas, como los pactos raciales en las escrituras, las prácticas excluyentes en la zonificación y uso de suelos y los programas de renovación urbana de la década de 1960, que eliminaron vecindarios enteros no blancos y de bajos ingresos para hacer sitio a las autopistas, tuvieron consecuencias devastadoras que siguen persistiendo en la actualidad. La práctica de segregación residencial (*redlining*) aplicada a los vecindarios mayoritariamente no blancos, llevada a cabo por los bancos y otras instituciones financieras, generó una mayor exclusión y socavó la capacidad de los habitantes no blancos de Charleston para crear patrimonio generacional.⁵⁵



La Septima P. Clark Parkway fue una autopista urbana construida en la década de 1960 que dividió un vecindario predominantemente negro y desplazó a muchos residentes en el proceso. *Imagen (izquierda) por cortesía de © 2019 Eagleview e imagen (derecha) por cortesía de Becca Hopkins.*

Estas desigualdades históricas en materia de planificación y propiedad inmobiliaria, junto con la creciente desigualdad racial en términos de riqueza, son algunas de las razones por las que la ciudad de Charleston ha experimentado un descenso en el número de residentes de bajos ingresos y no blancos durante la última década. Durante el proceso de participación pública del Plan de la Ciudad, muchos miembros de la comunidad lamentaron esta pérdida de diversidad socioeconómica y racial, y abogaron por más estrategias para mitigar la gentrificación y reducir el desplazamiento.

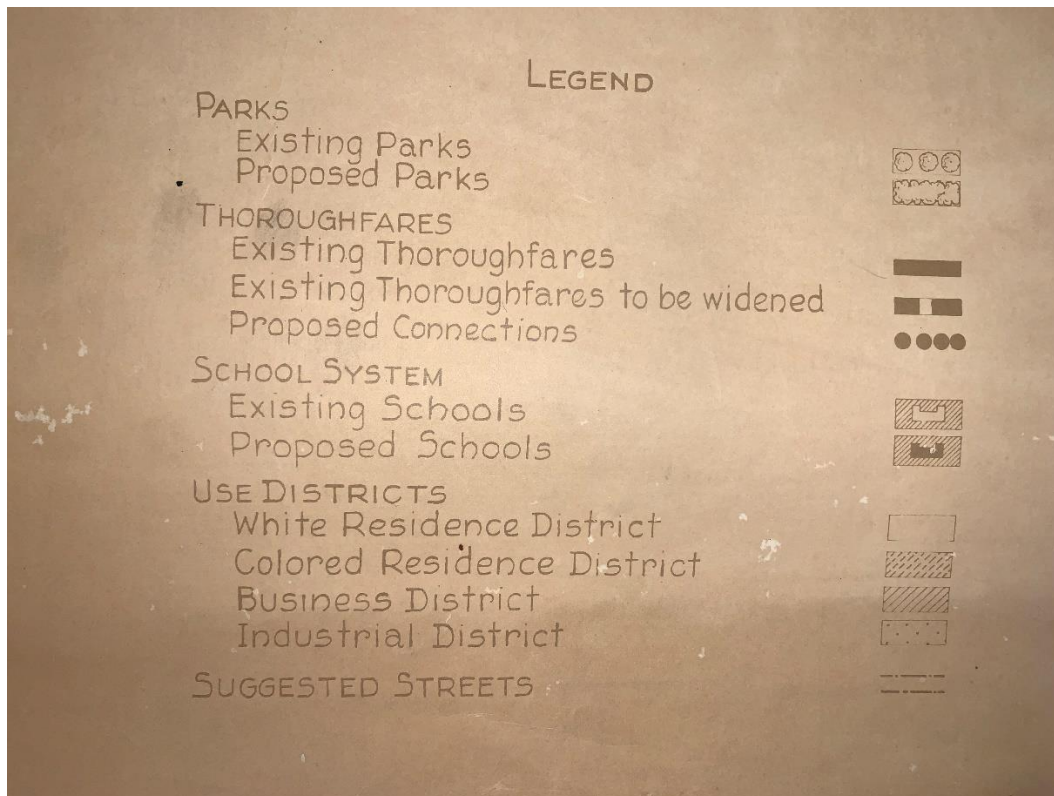
⁵⁴ “Report of the City Planning and Zoning Commission upon a program for the development of a city plan with specific study of certain features thereof.” Creado por Morris Knowles, Inc, 1931. Cortesía de la Charleston Library Society.

⁵⁵ Silver, Christopher (1997). *The Racial Origins of Zoning in American Cities*. Thousand Oaks: Sage Publications. p. 23.

RESILIENCIA Y EQUIDAD



Leyenda y parte del mapa del "Plan General de la Ciudad" del Informe Morris Knowles de 1931 que proporcionó los planos para la primera Ordenanza de Zonificación de la Ciudad de Charleston.



RESILIENCIA Y EQUIDAD

Además, la comunidad de Charleston se enfrenta a graves amenazas medioambientales y sociales que requerirán acciones audaces y estratégicas en el futuro. Sin mitigación o intervención, la adaptación puede dejar de lado a muchas personas, agravar las disparidades y contribuir a la gentrificación climática. Muchas estrategias de adaptación, como los códigos de construcción más sostenibles y la elevación de las viviendas históricas, requieren una importante inversión financiera y tienen el potencial de dejar atrás a los residentes con bajos ingresos. Es por esto que es fundamental garantizar que las cuestiones de equidad se incorporen a todos los planes, programas y estrategias que mejoran la calidad de vida y hacen que Charleston sea más resiliente.

El Departamento de Planificación, Conservación y Sostenibilidad (PPS) contó con el apoyo del Programa de Asistencia a la Comunidad (CAP) del College of Charleston para reforzar el trabajo del personal en la aplicación de un marco de equidad al Plan de la Ciudad de Charleston. Los asistentes de posgrado del programa compartieron investigaciones sobre las mejores prácticas, facilitaron las conversaciones con el personal y revisaron los materiales del borrador del plan en busca de oportunidades para seguir aplicando una perspectiva de equidad.

Simultáneamente, el CAP ayudó a la recién creada Comisión Especial de Equidad, Inclusión y Conciliación Racial (EIRC) de la ciudad a establecer su marco de equidad racial. La Comisión EIRC fue creada en junio de 2020 para establecer resultados medibles, promover una mayor responsabilidad y coordinar los esfuerzos de toda la comunidad para desmantelar el racismo sistémico y lograr la equidad racial en la comunidad de Charleston.

El Plan de la Ciudad de Charleston aborda la equidad racial y económica en todos sus elementos, al reconocer las disparidades raciales y socioeconómicas existentes y sus causas fundamentales, e incluir recomendaciones que priorizan las medidas de protección, las oportunidades y la mejora de la calidad de vida de aquellas comunidades que históricamente han experimentado situaciones desfavorables debido a su raza o situación socioeconómica.

Además de seguir las recomendaciones incluidas en este plan que promueven la equidad, todas las decisiones y acciones de planificación futuras deben seguir aplicando una perspectiva de equidad teniendo en cuenta las siguientes preguntas:

¿Las comunidades afectadas desempeñan un papel activo en el proceso de toma de decisiones?

¿Cómo aborda esta (política, proyecto, decisión o acción) las disparidades existentes y da prioridad a las comunidades desatendidas?

¿Qué medidas existen para garantizar que esto beneficie a todos los residentes de forma equitativa?

¿Cuáles son las posibles repercusiones negativas no previstas sobre las poblaciones vulnerables y cuáles son las estrategias para evitarlas?



RECOMENDACIONES PARA RESILIENCIA Y EQUIDAD

01.

Trabajar con otros departamentos de la Ciudad para implementar las recomendaciones de la Evaluación de Riesgo y Vulnerabilidad a todas las Amenazas, la Estrategia para la Subida del Nivel del Mar, el Plan de Acción Climático, Árboles para Contrarrestar las Aguas Pluviales y los Diálogos Holandeses de Charleston.

02.

Trabajar con otros departamentos de la Ciudad para implementar las recomendaciones de la Comisión Especial de Equidad, Inclusión y Conciliación Racial, cuando estén finalizadas.

03.

Actualizar el Plan del Centro de la Ciudad para aplicar plenamente las recomendaciones de varios planes y estudios que abordan la protección contra las inundaciones, el nuevo desarrollo, la reurbanización y la gestión del turismo.

04.

Desarrollar y financiar un programa para abordar la falta de acceso a la Agencia Federal de Gestión de Emergencias (FEMA) y a otras ayudas en caso de catástrofe para los hogares de menores ingresos y propiedades heredadas.

05.

Colaborar con aliados regionales y estatales para aumentar la preservación y restauración de los ecosistemas de agua salada, como nuestras marismas y humedales, ya que son activos clave para la captura de carbono.

06.

Crear directrices de diseño para los estándares de energía renovable en el distrito histórico, con medidas para evitar poner cargas adicionales en los hogares de menores ingresos.

07.

Ampliar los incentivos para la construcción sostenible y la energía renovable a través del código de zonificación, como los programas de certificación de edificaciones tales como Charleston RISES.

08.

Crear más incentivos que empoderen a los propietarios individuales y a los constructores a pequeña escala para que desempeñen un papel más prominente en los esfuerzos por aumentar la resiliencia y la asequibilidad en el área de Charleston.

09.

Seguir promoviendo la agricultura urbana y los huertos comunitarios, especialmente en las áreas consideradas como desiertos alimentarios.

10.

Reducir las emisiones un 50% por debajo de los niveles de 2018 para el año 2030 como forma de mitigar el impacto del cambio climático en la ciudad.

11.

Reducir las emisiones a Net Zero [cero] en 2050.

12.

Seguir estudiando los efectos del calor extremo y adoptar políticas que protejan a las personas de todas las zonas de la ciudad del calor extremo, especialmente a los miembros de la comunidad de menores ingresos y personas mayores que pueden tener una capacidad de adaptación más limitada.

13.

Dar prioridad a las recomendaciones del Plan de la Ciudad que promuevan la resiliencia y la equidad, incluidas en la matriz de recomendaciones sobre resiliencia y equidad de las páginas 152-162.

RESILIENCIA Y EQUIDAD

| TODAS LAS RECOMENDACIONES DEL PLAN DE LA CIUDAD QUE PROMUEVEN LA RESILIENCIA Y LA EQUIDAD | | |
|---|---|---|
| Otros planes, estudios e informes | Tipo de resiliencia/equidad | |
| DD <i>Informe de Diálogos Holandeses</i> SLR <i>Estrategia para la Subida del Nivel del Mar</i> VRA <i>Evaluación de Vulnerabilidad a todas las Amenazas</i> CTP <i>Plan de transporte para toda la ciudad</i> | CAP <i>Plan de Acción Climático</i> LWA <i>Análisis de suelos y aguas</i> HiAP <i>Salud en Todas las Políticas</i> | EQ <i>Equidad</i> S <i>Resiliencia social</i> E <i>Resiliencia ecológica</i> C <i>Resiliencia del clima</i> F <i>Resiliencia de inundaciones</i> |
| INSTALACIONES COMUNITARIAS E INVERSIONES PRIORITARIAS | | |
| Dar prioridad a las soluciones de aguas pluviales e inundaciones para las Áreas de Protección Especial (SPA), las comunidades más antiguas y los vecindarios existentes en las zonas de riesgo de inundación por marea. | TIPO DE RESILIENCIA / EQUIDAD EQ, S, E, C, F | OTROS PLANES, ESTUDIOS E INFORMES SLR, DD, LWA |
| Asignar prioridad a las zonas más necesitadas de mejoras en infraestructuras y servicios, en función de las disposiciones de protección contra el desplazamiento. | TIPO DE RESILIENCIA / EQUIDAD EQ, E, C, F | OTROS PLANES, ESTUDIOS E INFORMES SLR, DD, LWA, HFC |
| Incrementar la capacidad de la ciudad para mejorar el mantenimiento de las infraestructuras de drenaje existentes. | TIPO DE RESILIENCIA / EQUIDAD EQ, S, E, C, F | OTROS PLANES, ESTUDIOS E INFORMES SLR, DD, LWA |
| RECURSOS CULTURALES | | |
| Construir, mantener y preservar una serie de instalaciones y lugares culturales de alta calidad, haciendo hincapié en aumentar el acceso de las comunidades negras, latinas indígenas entre otras, y en las zonas de la ciudad con | TIPO DE RESILIENCIA / EQUIDAD EQ | OTROS PLANES, ESTUDIOS E INFORMES |
| Apoyar políticas, incentivos y planes que estimulen la preservación histórica, la restauración y la reutilización de los recursos culturales, especialmente los relacionados con el patrimonio y la historia afroestadounidense. | TIPO DE RESILIENCIA / EQUIDAD EQ, S, C | OTROS PLANES, ESTUDIOS E INFORMES |
| Identificar y proteger sitios significativos en toda la ciudad, incluyendo casas de oración históricas, cementerios y campos funerarios, que contribuyen a la identidad de Charleston y representan su historia; especialmente aquellos sitios significativos para el patrimonio y la historia afroestadounidense. | TIPO DE RESILIENCIA / EQUIDAD EQ, S, C | OTROS PLANES, ESTUDIOS E INFORMES |
| Actualizar y mantener un inventario de recursos culturales para evaluar el estado de los recursos culturales conocidos, identificar los recursos culturales poco documentados y/o amenazados, especialmente en las comunidades de asentamientos afroestadounidenses, y priorizar las necesidades de documentación y las recomendaciones de designación. | TIPO DE RESILIENCIA / EQUIDAD EQ, S, C | OTROS PLANES, ESTUDIOS E INFORMES |

RESILIENCIA Y EQUIDAD

| RECURSOS CULTURALES (CONT.) | | |
|--|---|---|
| Apoyar el desarrollo de planes comunitarios para las comunidades de asentamientos dentro de los límites corporativos de la ciudad, que describan las metas futuras relacionadas con la preservación, la inversión y el desarrollo; y las recomendaciones para las políticas y otras estrategias que permitan | TIPO DE RESILIENCIA / EQUIDAD EQ, S, E, C, F | OTROS PLANES, ESTUDIOS E INFORMES |
| Trabajar con las jurisdicciones vecinas para elevar las voces y las preocupaciones de las comunidades de asentamientos en las conversaciones en curso relacionadas con la preservación, la resiliencia, la gentrificación y el desplazamiento, así como el desarrollo futuro y los proyectos de infraestructura. | TIPO DE RESILIENCIA / EQUIDAD EQ, S, E, C, F | OTROS PLANES, ESTUDIOS E INFORMES |
| Aumentar la cantidad de señalizaciones y monumentos que documenten los lugares y las figuras más importantes desde el punto de vista cultural e histórico para las comunidades afroestadounidenses y otras comunidades poco representadas de Charleston. | TIPO DE RESILIENCIA / EQUIDAD EQ, S, C | OTROS PLANES, ESTUDIOS E INFORMES |
| DESARROLLO ECONÓMICO | | |
| Seguir creando programas de capacitación y apoyo personalizados para las empresas propiedad de mujeres y minorías. | TIPO DE RESILIENCIA / EQUIDAD EQ, S | OTROS PLANES, ESTUDIOS E INFORMES |
| Explorar oportunidades para apoyar nuevos desarrollos comerciales y de uso mixto para entrar en acuerdos de beneficio comunitario u otros compromisos para contratar residentes de los vecindarios circundantes. | TIPO DE RESILIENCIA / EQUIDAD EQ, S | OTROS PLANES, ESTUDIOS E INFORMES |
| Aumentar el acceso a alimentos frescos y de calidad atrayendo establecimientos de comestibles a los desiertos alimentarios, ampliando las oportunidades para los mercados de alimentos y promoviendo las pequeñas tiendas de comestibles del vecindario como las tiendas de esquina en la Península. | TIPO DE RESILIENCIA / EQUIDAD EQ, S | OTROS PLANES, ESTUDIOS E INFORMES HiAP |
| Desarrollar políticas, programas, herramientas y recursos para atraer y reclutar una fuerza de trabajo racialmente diversa en la ciudad de Charleston y promover una economía que proporcione una variedad de empleos con salarios dignos. | TIPO DE RESILIENCIA / EQUIDAD EQ, S | OTROS PLANES, ESTUDIOS E INFORMES |
| Centrarse en los incentivos comerciales orientados al tránsito para compensar las tarifas de estacionamiento, las tasas comerciales u otras tasas asociadas a la apertura de negocios. | TIPO DE RESILIENCIA / EQUIDAD S, E, C | OTROS PLANES, ESTUDIOS E INFORMES CTP, CAP, HiAP |

RESILIENCIA Y EQUIDAD

| TODAS LAS RECOMENDACIONES DEL PLAN DE LA CIUDAD QUE PROMUEVEN LA RESILIENCIA Y LA EQUIDAD | | |
|---|---|--|
| Otros planes, estudios e informes | Tipo de resiliencia/equidad | |
| DD <i>Informe de Diálogos Holandeses</i> CAP <i>Plan de Acción Climático</i> SLR <i>Estrategia para la Subida del Nivel del Mar</i> LWA <i>Análisis de suelos y aguas</i> VRA <i>Evaluación de Vulnerabilidad a todas las Amenazas</i> HiAP <i>Salud en Todas las Políticas</i> CTP <i>Plan de transporte para toda la ciudad</i> | EQ <i>Equidad</i> S <i>Resiliencia social</i> E <i>Resiliencia ecológica</i> C <i>Resiliencia del clima</i> F <i>Resiliencia de inundaciones</i> | |
| PARTICIPACIÓN | | |
| Dedicar fondos y recursos independientes a todos los departamentos para aumentar la accesibilidad y promover la integración de la comunidad en la planificación y otros procesos de toma de decisiones; incluyendo recursos adicionales para ampliar la capacidad de comunicación interna. | TIPO DE RESILIENCIA / EQUIDAD EQ | OTROS PLANES, ESTUDIOS E INFORMES |
| Establecer mecanismos para coordinar los esfuerzos de participación, educación y alcance comunitario en todos los departamentos. | TIPO DE RESILIENCIA / EQUIDAD EQ | OTROS PLANES, ESTUDIOS E INFORMES |
| Invertir en tecnología y otras herramientas para ampliar el acceso a las reuniones públicas y a las actividades de planificación en curso. | TIPO DE RESILIENCIA / EQUIDAD EQ | OTROS PLANES, ESTUDIOS E INFORMES |
| Aumentar la capacidad de la ciudad para proporcionar materiales e información en inglés y en español, y organizar de forma proactiva la interpretación del inglés al español en las reuniones públicas. | TIPO DE RESILIENCIA / EQUIDAD EQ | OTROS PLANES, ESTUDIOS E INFORMES |
| Continuar investigando y diversificando las fuentes de información para gestionar los datos de forma inteligente, apoyando así al personal en la formulación de políticas, procesos y desarrollo de normativas. | TIPO DE RESILIENCIA / EQUIDAD EQ | OTROS PLANES, ESTUDIOS E INFORMES |
| Desarrollar estrategias para garantizar la transparencia y la rendición de cuentas en la implementación de las recomendaciones del plan, incluyendo una metodología para comunicar el progreso de las recomendaciones planteadas en todas las secciones del Plan de la Ciudad. | TIPO DE RESILIENCIA / EQUIDAD EQ | OTROS PLANES, ESTUDIOS E INFORMES |
| VIVIENDA | | |
| Seguir implementando en su totalidad las recomendaciones del informe "Housing for a Fair Charleston" ("Vivienda para un Charleston justo"). | TIPO DE RESILIENCIA / EQUIDAD EQ, S, E, C, F | OTROS PLANES, ESTUDIOS E INFORMES HFC, HiAP |

RESILIENCIA Y EQUIDAD

| VIVIENDA (CONT.) | | |
|---|---|--|
| Continuar apoyando la creación de viviendas para personas mayores y viviendas asequibles en todas las zonas de la ciudad. | TIPO DE RESILIENCIA / EQUIDAD EQ, S | OTROS PLANES, ESTUDIOS E INFORMES HFC, HiAP |
| Crear incentivos y políticas para aumentar el inventario de viviendas disponibles, especialmente el de viviendas asequibles, mediante la reutilización y rehabilitación de las edificaciones existentes. | TIPO DE RESILIENCIA / EQUIDAD EQ, S | OTROS PLANES, ESTUDIOS E INFORMES HFC, HiAP |
| Implementar políticas y asignar recursos para reducir las barreras regulatorias que dificultan la creación de viviendas asequibles y que suponen una carga desproporcionada para las comunidades vulnerables y de bajos ingresos, incluyendo: agilización de revisiones y permisos, reducción de tarifas, estándares de materiales asequibles, flexibilidad para los estándares de diseño y arquitectura cuando sea apropiado, y asignación de personal dedicado a guiar los proyectos a lo largo del proceso de construcción. | TIPO DE RESILIENCIA / EQUIDAD EQ, S | OTROS PLANES, ESTUDIOS E INFORMES HFC, HiAP |
| Procurar estrategias (incentivos, políticas y programas educativos) para alentar la participación de los propietarios en la asistencia para el alquiler y otros programas comunitarios de vivienda; y establecer un programa de registro de alquileres. | TIPO DE RESILIENCIA / EQUIDAD EQ, S | OTROS PLANES, ESTUDIOS E INFORMES HFC, HiAP |
| Asignar recursos y personal dedicados a ayudar a los propietarios de viviendas de bajos ingresos y a los propietarios afroestadounidenses de casas históricas para la conservación, reinversión y reurbanización de sus propiedades con el fin de aumentar el inventario de viviendas asequibles de origen natural. | TIPO DE RESILIENCIA / EQUIDAD EQ, S | OTROS PLANES, ESTUDIOS E INFORMES HFC, HiAP |
| Fomentar activamente la construcción de viviendas en vecindarios compatibles con usos mixtos y de ingresos variados (unidades a precio de mercado y subvencionadas mezcladas dentro de la misma urbanización) y en las proximidades de parques, instalaciones para ciclistas y peatones, transporte público, escuelas, supermercados, centros laborales y de usos cívicos. Incentivar un desarrollo orientado al tránsito y la construcción de viviendas asequibles a lo largo de la futura ruta de Tránsito Rápido del Low Country y otros corredores clave de transporte público. | TIPO DE RESILIENCIA / EQUIDAD EQ, S | OTROS PLANES, ESTUDIOS E INFORMES HFC, HiAP |
| Cualquier aumento futuro de las densidades residenciales máximas dentro del código de zonificación debería estar condicionado a que un determinado porcentaje de las nuevas unidades se reserve para viviendas asequibles. | TIPO DE RESILIENCIA / EQUIDAD EQ, S | OTROS PLANES, ESTUDIOS E INFORMES HFC, HiAP |
| Crear un flujo de financiación dedicado a la construcción de viviendas asequibles a través de la zonificación y otras herramientas de planificación. | TIPO DE RESILIENCIA / EQUIDAD EQ, S | OTROS PLANES, ESTUDIOS E INFORMES HFC, HiAP |

RESILIENCIA Y EQUIDAD

| TODAS LAS RECOMENDACIONES DEL PLAN DE LA CIUDAD QUE PROMUEVEN LA RESILIENCIA Y LA EQUIDAD | | |
|--|--|--|
| Otros planes, estudios e informes | Tipo de resiliencia/equidad | |
| DD Informe de Diálogos Holandeses SLR Estrategia para la Subida del Nivel del Mar VRA Evaluación de Vulnerabilidad a todas las Amenazas CTP Plan de transporte para toda la ciudad | CAP Plan de Acción Climático LWA Análisis de suelos y aguas HiAP Salud en Todas las Políticas | EQ Equidad S Resiliencia social E Resiliencia ecológica C Resiliencia del clima F Resiliencia de inundaciones |
| VIVIENDA (CONT.) | | |
| Ampliar los incentivos para la construcción de viviendas asequibles en los distritos de zonificación más básicos, incluyendo bonificaciones por densidad de las unidades, reducción de los retranqueos y del tamaño de los lotes, y reducción o eliminación de los mínimos de estacionamiento cuando estén situados en las proximidades del transporte público. Incorporar una estructura de incentivos escalonados para los proyectos de vivienda asequible con base en el tipo y nivel de asequibilidad y en la ubicación geográfica, dando prioridad a los proyectos financiados por la Ciudad. | TIPO DE RESILIENCIA / EQUIDAD EQ, S | OTROS PLANES, ESTUDIOS E INFORMES HFC, HiAP |
| Ampliar la asociación con la Charleston Redevelopment Corporation (Palmetto Community Land Trust) y establecer un banco de tierras para la futura construcción de viviendas asequibles. | TIPO DE RESILIENCIA / EQUIDAD EQ, S | OTROS PLANES, ESTUDIOS E INFORMES HFC, HiAP |
| Adoptar políticas para aumentar la seguridad habitacional de los residentes actuales en áreas con riesgo de desplazamiento; incluyendo políticas adaptadas para preservar las comunidades históricas de asentamientos afroestadounidenses. | TIPO DE RESILIENCIA / EQUIDAD EQ, S | OTROS PLANES, ESTUDIOS E INFORMES HFC, HiAP |
| USO DE SUELOS | | |
| Utilizar de la mejor manera posible los terrenos más altos de la ciudad para el desarrollo residencial, comercial y de uso mixto, especialmente las áreas alrededor de los corredores de transporte público actuales o futuros. | TIPO DE RESILIENCIA / EQUIDAD F, C | OTROS PLANES, ESTUDIOS E INFORMES SLR, DD, LWA |
| Reducir las densidades en las zonas bajas que sean vulnerables a las inundaciones y eliminar el desarrollo urbanístico en las futuras zonas de migración de las marismas. Adaptar y defender las estructuras que actualmente se encuentran en estas zonas siempre que sea posible. | TIPO DE RESILIENCIA / EQUIDAD F, C, E | OTROS PLANES, ESTUDIOS E INFORMES SLR, DD, LWA, VRA |
| Proseguir los estudios de las zonas intermedias (entre las zonas de riesgo de inundación por mareas y las zonas altas) y desarrollar estrategias de uso de suelos basadas en el análisis de las cuencas de drenaje individuales y las servidumbres de aguas pluviales. | TIPO DE RESILIENCIA / EQUIDAD F, C, E | OTROS PLANES, ESTUDIOS E INFORMES SLR, DD, LWA, VRA |
| Desarrollar medidas proactivas para educar a los propietarios y a los posibles constructores sobre la elevación de las parcelas, las áreas de inundación conocidas, las cuencas de drenaje, los tipos de suelo y los desafíos relacionados con las servidumbres de drenaje que sirven de base para la gestión de las aguas pluviales en sus terrenos. | TIPO DE RESILIENCIA / EQUIDAD F, C, E | OTROS PLANES, ESTUDIOS E INFORMES SLR, DD, LWA, VRA |

RESILIENCIA Y EQUIDAD

| USO DE SUELOS (CONT.) | | |
|--|---|---|
| Subrayar la responsabilidad que involucra la gestión efectiva de las aguas en los terrenos más altos de la ciudad para proteger mejor los terrenos medios y bajos situados aguas abajo. | TIPO DE RESILIENCIA / EQUIDAD E, C, F | OTROS PLANES, ESTUDIOS E INFORMES SLR, DD, LWA, |
| Fomentar el uso de infraestructuras verdes para el control de las aguas pluviales, incluyendo grupos de árboles, uso de superficies permeables, techos verdes, etc. | TIPO DE RESILIENCIA / EQUIDAD S, E, C, F | OTROS PLANES, ESTUDIOS E INFORMES DD, LWA, SLR, |
| Limitar aún más los métodos de construcción de relleno en zonas vulnerables a futuras inundaciones y a la posible migración de las marismas. | TIPO DE RESILIENCIA / EQUIDAD E, C, F | OTROS PLANES, ESTUDIOS E INFORMES SLR, DD, LWA |
| Fomentar patrones de vecindario que sean caminables y eficientes, y que apoyen la conectividad, la movilidad y la salud a través de regulaciones e incentivos de desarrollo. | TIPO DE RESILIENCIA / EQUIDAD EQ, S, E, C, F | OTROS PLANES, ESTUDIOS E INFORMES DD, LWA, SLR, |
| Crear una nueva normativa de zonificación basada en la elevación, vinculada a la naturaleza dinámica de la subida del nivel del mar y otras implicaciones del cambio climático, y que aplique los principios de diseño de conservación y otras recomendaciones de este plan a todas las construcciones nuevas y de re-dedicación de espacios. | TIPO DE RESILIENCIA / EQUIDAD E, C, F | OTROS PLANES, ESTUDIOS E INFORMES SLR, DD, LWA, |
| Apoyar el Límite de Crecimiento Urbano (UGB) a través de regulaciones e incentivos para el uso de suelos, coordinación continua con las jurisdicciones adyacentes y mediante la protección de los terrenos fuera del UGB a través de la adquisición de tierras, creación de parques y servidumbres de conservación. | TIPO DE RESILIENCIA / EQUIDAD EQ, S, E, C, F | OTROS PLANES, ESTUDIOS E INFORMES SLR, DD, LWA, |
| Continuar trabajando en colaboración con el concejo de Gobierno de Berkeley Charleston Dorchester (BCDCOG) y North Charleston para proporcionar desarrollos urbanísticos orientados al tránsito a lo largo del corredor de tránsito rápido del Lowcountry. | TIPO DE RESILIENCIA / EQUIDAD EQ, S, E, C, F | OTROS PLANES, ESTUDIOS E INFORMES DD, LWA, SLR, VRA, CTP, HiAP |
| Trabajar con el condado de Charleston para implementar un distrito de superposición para las propiedades que dan frente a Ashley River Road entre Magwood Drive y Church Creek para enfatizar la reducción de las densidades residenciales y fomentar el desarrollo de nuevos negocios a lo largo del corredor. | TIPO DE RESILIENCIA / EQUIDAD E, C, F | OTROS PLANES, ESTUDIOS E INFORMES CTP, DD, LWA |
| Seguir mejorando la colaboración con las jurisdicciones adyacentes y con los desarrollos urbanísticos existentes para implementar las recomendaciones del Análisis de Suelos y Aguas del Plan de la Ciudad: utilizar de la mejor manera posible los terrenos altos, limitar el uso de las zonas bajas, crear densidades compatibles e incrementar la conectividad. | TIPO DE RESILIENCIA / EQUIDAD E, C, F | OTROS PLANES, ESTUDIOS E INFORMES SLR, DD, LWA, VRA |

RESILIENCIA Y EQUIDAD

| TODAS LAS RECOMENDACIONES DEL PLAN DE LA CIUDAD QUE PROMUEVEN LA RESILIENCIA Y LA EQUIDAD | | |
|--|--|--|
| Otros planes, estudios e informes | Tipo de resiliencia/equidad | |
| DD Informe de Diálogos Holandeses SLR Estrategia para la Subida del Nivel del Mar VRA Evaluación de Vulnerabilidad a todas las Amenazas CTP Plan de transporte para toda la ciudad | CAP Plan de Acción Climático LWA Análisis de suelos y aguas HiAP Salud en Todas las Políticas | EQ Equidad S Resiliencia social E Resiliencia ecológica C Resiliencia del clima F Resiliencia de inundaciones |
| USO DE SUELOS (CONT.) | | |
| Continuar los esfuerzos de investigación y difusión con las comunidades de asentamientos afroestadounidenses para garantizar que las recomendaciones de desarrollo y uso futuro de suelos estén en consonancia con las metas de las comunidades. | TIPO DE RESILIENCIA / EQUIDAD EQ, S | OTROS PLANES, ESTUDIOS E INFORMES |
| RECURSOS NATURALES | | |
| Desarrollar políticas y procesos para ampliar las consideraciones de justicia ambiental en la planificación del uso de suelos, infraestructuras y recursos naturales; incluyendo la priorización de las comunidades de justicia ambiental en las mejoras medioambientales y el análisis de los posibles impactos negativos de los proyectos sobre las comunidades de justicia ambiental. | TIPO DE RESILIENCIA / EQUIDAD EQ, S, E, C, F | OTROS PLANES, ESTUDIOS E INFORMES CAP |
| Desarrollar un plan de priorización del Greenbelt ("Cinturón verde") y trabajar con las jurisdicciones circundantes para preservar más espacios verdes, particularmente a lo largo del Límite de Crecimiento Urbano. | TIPO DE RESILIENCIA / EQUIDAD S, E, C, F | OTROS PLANES, ESTUDIOS E INFORMES TOS, LWA, DD, CAP, SLR |
| Apoyar la conservación de tierras alrededor de los bordes del Límite de Crecimiento Urbano, específicamente a lo largo del corredor de Brownswood Road y al sur de Cane Slash y Plow Ground Roads en Johns Island; a lo largo de la parte sur de Folly Road en James Island; y las áreas adyacentes al UGB en West Ashley y el área de Wando en la península de Cainhoy. | TIPO DE RESILIENCIA / EQUIDAD E, C | OTROS PLANES, ESTUDIOS E INFORMES TOS, LWA, DD, CAP, SLR |
| Continuar proporcionando y ampliando el sistema de parques para incluir parques grandes y pequeños y promover el acceso equitativo y la conectividad alternativa segura a los espacios verdes y al agua en toda la ciudad. | TIPO DE RESILIENCIA / EQUIDAD EQ, S, E, C | OTROS PLANES, ESTUDIOS E INFORMES TOS, CAP, HiAP |
| Dedicar personal y recursos para apoyar la colaboración entre Gestión de Aguas Pluviales, Parques y Planificación para supervisar la preservación, creación y mantenimiento de la infraestructura verde. | TIPO DE RESILIENCIA / EQUIDAD E, C, F | OTROS PLANES, ESTUDIOS E INFORMES TOS, LWA, DD, SLR |
| Aumentar los incentivos y las oportunidades educativas para que los residentes aumenten y mantengan la infraestructura verde en sus propiedades. | TIPO DE RESILIENCIA / EQUIDAD EQ, S, E, C, F | OTROS PLANES, ESTUDIOS E INFORMES TOS, LWA, DD, CAP, HiAP |

RESILIENCIA Y EQUIDAD

| RECURSOS NATURALES (CONT.) | | |
|--|---|--|
| Implementar las recomendaciones del estudio Árboles para Contrarrestar las Aguas Pluviales, incluyendo la actualización de la Normativa de Protección de Árboles de la Ciudad para preservar grupos de árboles durante el proceso de desarrollo, hacer seguimiento y aumentar los porcentajes de dosel de árboles alrededor de la ciudad, y priorizar las áreas desatendidas o con inventario envejecido para la plantación de árboles. | TIPO DE RESILIENCIA / EQUIDAD EQ, S, E, C, F | OTROS PLANES, ESTUDIOS E INFORMES TOS, LWA, DD, CAP, HiAP |
| Continuar promoviendo políticas de planificación y zonificación que se alineen con el "enfoque de vivir con el agua" descrito en el estudio de Diálogos Holandeses de Charleston, incluyendo el fomento del uso de infraestructura verde en las prácticas de paisajismo y la gestión de las aguas pluviales. La infraestructura verde incluye características como los bio-canales, pavimentos porosos, jardines de lluvia y zonas de transición de humedales; así como otras prácticas que no alteran las características naturales y los ecosistemas existentes. | TIPO DE RESILIENCIA / EQUIDAD S, E, C, F | OTROS PLANES, ESTUDIOS E INFORMES TOS, LWA, DD, CAP, SLR |
| Garantizar que las normativas para el desarrollo de suelos protejan adecuadamente las granjas de la ciudad, los suelos de primera calidad para la agricultura, los recursos naturales y las zonas rurales. | TIPO DE RESILIENCIA / EQUIDAD S | OTROS PLANES, ESTUDIOS E INFORMES HiAP |
| Crear incentivos para el uso de derechos de vía para la conservación, incluyendo la creación de un conjunto de herramientas para la preservación de espacios verdes. | TIPO DE RESILIENCIA / EQUIDAD S, E, C, F | OTROS PLANES, ESTUDIOS E INFORMES TOS, LWA, DD, |
| Implementar estrategias de planificación de uso de suelos y transporte que tengan en cuenta la migración de las marismas y humedales debido al aumento del nivel del mar, como zonas de separación vegetal para dejar espacio a la migración de las marismas o humedales y restringir el desarrollo urbanístico y las vías de comunicación en las zonas de riesgo de inundación por mareas. | TIPO DE RESILIENCIA / EQUIDAD E, C, F | OTROS PLANES, ESTUDIOS E INFORMES TOS, LWA, DD, CAP, SLR |
| RESILIENCIA Y EQUIDAD | | |
| Trabajar con otros departamentos de la Ciudad para implementar las recomendaciones de la Evaluación de Riesgo y Vulnerabilidad a todas las Amenazas, la Estrategia para la Subida del Nivel del Mar, el Plan de Acción Climático, Árboles para Contrarrestar las Aguas Pluviales y los Diálogos Holandeses de Charleston. | TIPO DE RESILIENCIA / EQUIDAD S, E, C, F | OTROS PLANES, ESTUDIOS E INFORMES |
| Actualizar el Plan del Centro de la Ciudad para aplicar plenamente las recomendaciones de varios planes y estudios que abordan la protección contra las inundaciones, el nuevo desarrollo, la reurbanización y la gestión del turismo. | TIPO DE RESILIENCIA / EQUIDAD S, E, C, F | OTROS PLANES, ESTUDIOS E INFORMES SLR, DD, LWA |
| Ampliar los incentivos para la construcción sostenible y la energía renovable a través del código de zonificación, como los programas de certificación de | TIPO DE RESILIENCIA / EQUIDAD E, C, F | OTROS PLANES, ESTUDIOS E INFORMES CAP |

RESILIENCIA Y EQUIDAD

| TODAS LAS RECOMENDACIONES DEL PLAN DE LA CIUDAD QUE PROMUEVEN LA RESILIENCIA Y LA EQUIDAD | | |
|---|--|--|
| Otros planes, estudios e informes clave | Tipo de resiliencia/equidad | |
| DD Informe de Diálogos Holandeses SLR Estrategia para la Subida del Nivel del Mar VRA Evaluación de Vulnerabilidad a todas las Amenazas CTP Plan de transporte para toda la ciudad | CAP Plan de Acción Climático LWA Análisis de suelos y aguas HiAP Salud en Todas las Políticas | EQ Equidad S Resiliencia social E Resiliencia ecológica C Resiliencia del clima F Resiliencia de inundaciones |
| RESILIENCIA Y EQUIDAD (CONT.) | | |
| Colaborar con aliados regionales y estatales para aumentar la preservación y restauración de los ecosistemas de agua salada, como nuestras marismas y humedales, ya que son activos clave para la captura de carbono. | TIPO DE RESILIENCIA / EQUIDAD EQ, S, E, C | OTROS PLANES, ESTUDIOS E INFORMES SLR, DD, LWA, |
| Crear directrices de diseño para los estándares de energía renovable en el distrito histórico, con medidas para evitar poner cargas adicionales en los hogares de menores ingresos. | TIPO DE RESILIENCIA / EQUIDAD EQ, S, E, C | OTROS PLANES, ESTUDIOS E INFORMES CAP |
| Reducir las emisiones un 50% por debajo de los niveles de 2018 para el año 2030 como forma de mitigar el impacto del cambio climático en la ciudad. | TIPO DE RESILIENCIA / EQUIDAD FUNDAMENTAL C | OTROS PLANES, ESTUDIOS E INFORMES CAP |
| Reducir las emisiones a Net Zero [cero] en 2050. | TIPO DE RESILIENCIA / EQUIDAD C | OTROS PLANES, ESTUDIOS E INFORMES CAP |
| Trabajar con otros departamentos de la Ciudad para implementar las recomendaciones de la Comisión Especial de Equidad, Inclusión y Conciliación Racial, cuando estén finalizadas. | TIPO DE RESILIENCIA / EQUIDAD EQ, S | OTROS PLANES, ESTUDIOS E INFORMES |
| Desarrollar y financiar un programa para abordar la falta de acceso a la Agencia Federal de Gestión de Emergencias (FEMA) y a otras ayudas en caso de catástrofe para los hogares de menores ingresos y propiedades heredadas. | TIPO DE RESILIENCIA / EQUIDAD EQ, E, C, F | OTROS PLANES, ESTUDIOS E INFORMES SLR |
| Crear más incentivos que empoderen a los propietarios individuales y a los constructores a pequeña escala para que desempeñen un papel más prominente en los esfuerzos por aumentar la resiliencia y la asequibilidad en el área de Charleston. | TIPO DE RESILIENCIA / EQUIDAD EQ, E, C, F | OTROS PLANES, ESTUDIOS E INFORMES |
| Seguir estudiando los efectos del calor extremo y adoptar políticas que protejan a las personas de todas las zonas de la ciudad del calor extremo, especialmente a los miembros de la comunidad de menores ingresos y personas mayores que pueden tener una capacidad de adaptación más limitada. | TIPO DE RESILIENCIA / EQUIDAD EQ, S, C | OTROS PLANES, ESTUDIOS E INFORMES HiAP |

RESILIENCIA Y EQUIDAD

| RESILIENCIA Y EQUIDAD (CONT.) | | |
|--|---|---|
| Seguir promoviendo la agricultura urbana y los huertos comunitarios, especialmente en las áreas consideradas como desiertos alimentarios. | TIPO DE RESILIENCIA / EQUIDAD EQ, S, E, C | OTROS PLANES, ESTUDIOS E INFORMES HiAP |
| TRANSPORTE | | |
| Continuar implementando las recomendaciones del Plan de Transporte de la Ciudad. | TIPO DE RESILIENCIA / EQUIDAD EQ, S, C, F | OTROS PLANES, ESTUDIOS E INFORMES CTP, HiAP |
| Trabajar con el BCDCOG y las jurisdicciones vecinas para avanzar en los planes existentes de proporcionar sistemas de taxis acuáticos/transbordadores (ferry) de alta velocidad como opción de transporte público. | TIPO DE RESILIENCIA / EQUIDAD EQ, S, C, F | OTROS PLANES, ESTUDIOS E INFORMES CTP, HiAP |
| Abogar por estrategias que mejoren la fluidez y la seguridad del tráfico en vías muy congestionadas (como la autopista 61 en West Ashley), incluyendo la instalación de dispositivos avanzados de control de tráfico y otros métodos que puedan encajar dentro de los derechos de vía existentes, y que prioricen la transitabilidad y la preservación de los recursos naturales y culturales. | TIPO DE RESILIENCIA / EQUIDAD S, E | OTROS PLANES, ESTUDIOS E INFORMES CTP |
| Trabajar para mejorar el acceso y la comodidad de las estaciones de CARTA en la ciudad de Charleston a través de conexiones con los vecindarios y la ampliación del mobiliario urbano y otros servicios proporcionados en las paradas. | TIPO DE RESILIENCIA / EQUIDAD EQ, S | OTROS PLANES, ESTUDIOS E INFORMES CTP, HiAP |
| Promover políticas e incentivos creativos para estimular la creación de carriles multiusos más amplios en los casos en que se considere la creación de nuevas vías, o la ampliación de las vías existentes cuando sea factible; y promover directrices de diseño que se adhieran a las mejores prácticas en materia de seguridad para ciclistas y peatones (es decir, separación del tráfico vehicular y carriles exclusivos para ciclistas y peatones cuando sea viable). | TIPO DE RESILIENCIA / EQUIDAD S | OTROS PLANES, ESTUDIOS E INFORMES CTP, HiAP |
| Conectar más escuelas y centros laborales a los vecindarios a través de vías peatonales y caminos multiusos, y ampliar las oportunidades para los sistemas de bicicletas compartidas. | TIPO DE RESILIENCIA / EQUIDAD S, E, C | OTROS PLANES, ESTUDIOS E INFORMES CTP, CAP, HiAP |
| Crear una fuente de financiación permanente para la construcción y el mantenimiento de aceras y otras infraestructuras para peatones y ciclistas en toda la ciudad. | TIPO DE RESILIENCIA / EQUIDAD S, E, C | OTROS PLANES, ESTUDIOS E INFORMES CTP, CAP, HiAP |

RESILIENCIA Y EQUIDAD

| TODAS LAS RECOMENDACIONES DEL PLAN DE LA CIUDAD QUE PROMUEVEN LA RESILIENCIA Y LA EQUIDAD | | |
|--|---|---|
| Otros planes, estudios e informes | Tipo de resiliencia/equidad | |
| DD <i>Informe de Diálogos Holandeses</i> SLR <i>Estrategia para la Subida del Nivel del Mar</i> VRA <i>Evaluación de Vulnerabilidad a todas las Amenazas</i> CTP <i>Plan de transporte para toda la ciudad</i> | CAP <i>Plan de Acción Climático</i> LWA <i>Análisis de suelos y aguas</i> HiAP <i>Salud en Todas las Políticas</i> | EQ <i>Equidad</i> S <i>Resiliencia social</i> E <i>Resiliencia ecológica</i> C <i>Resiliencia del clima</i> F <i>Resiliencia de inundaciones</i> |
| TRANSPORTE (CONT.) | | |
| Trabajar con CARTA para apoyar el aumento del número de pasajeros y, en consecuencia, mejorar las opciones de tránsito, incluyendo el fomento de programas de tránsito patrocinados por el empleador y el aumento de las opciones de movilidad para las personas mayores y las personas con discapacidad. | TIPO DE RESILIENCIA / EQUIDAD EQ, S, E, C | OTROS PLANES, ESTUDIOS E INFORMES CTP, CAP, HiAP |
| Continuar promoviendo la creación de calles completas en las vías nuevas o rediseñadas, proporcionando medios de transporte seguros y alternativos, especialmente en las áreas designadas como Límites de vecindario. | TIPO DE RESILIENCIA / EQUIDAD EQ, S, C | OTROS PLANES, ESTUDIOS E INFORMES CTP, CAP, HiAP |
| Abogar por rutas adicionales de tránsito rápido a lo largo del corredor Sam Rittenberg, Savannah Highway, Glenn McConnell Parkway, Folly Road y Clements Ferry Road. | TIPO DE RESILIENCIA / EQUIDAD S, E, C | OTROS PLANES, ESTUDIOS E INFORMES CTP, CAP, HiAP |
| Coordinar con el condado de Charleston, Berkeley y el Departamento de Transporte de Carolina del Sur la adaptación de los derechos de vía públicos existentes y el diseño de los nuevos derechos de vía para aumentar la movilidad durante las inundaciones y maximizar las oportunidades para interceptar, infiltrar, almacenar y drenar el agua. | TIPO DE RESILIENCIA / EQUIDAD F | OTROS PLANES, ESTUDIOS E INFORMES CTP, DD, LWA |
| Ampliar la infraestructura de recarga de vehículos eléctricos (EV) de acceso público, especialmente para el uso compartido, en los centros de movilidad, en las calles de acceso a la península y en las instalaciones de estacionamiento de la ciudad, así como explorar la creación de requisitos para la infraestructura de recarga de vehículos eléctricos en las nuevas construcciones. | TIPO DE RESILIENCIA / EQUIDAD S, E, C | OTROS PLANES, ESTUDIOS E INFORMES CTP, CAP, HiAP |
| Adecuar los códigos de estacionamiento, incluyendo la implementación de topes de estacionamiento, y explorar las oportunidades para permitir que los urbanizadores paguen en un fondo de estacionamiento sustitutivo. | TIPO DE RESILIENCIA / EQUIDAD S, E, C | OTROS PLANES, ESTUDIOS E INFORMES CTP, CAP, HiAP |

GLOSARIO DE TÉRMINOS CLAVE

Las palabras pueden tener a menudo múltiples significados y el lenguaje de la planificación está lleno de jerga confusa. Los términos clave definidos a lo largo del plan y en el Glosario del Plan de la Ciudad pretenden aportar claridad e informar a los lectores de la definición específica que se utiliza en el contexto del Plan de la Ciudad. Las fuentes de los términos clave se citan al final del glosario. Si no se citan las fuentes, la definición ha sido creada por el personal de la ciudad o adaptada a partir de una definición del diccionario.

ACCESO EQUITATIVO significa que los espacios y los servicios públicos, así como las oportunidades de participación, se diseñan de manera que respondan a las necesidades de todos los miembros de la comunidad y garanticen un acceso justo, sin importar la raza o la situación socioeconómica.

ACTORES INTERESADOS incluyen a todos los individuos u organizaciones que tienen un interés o preocupación en las decisiones que se toman, incluso aquellos que pueden no ser residentes actuales.

AGRICULTURA URBANA incluye la producción (más allá de la que se destina estrictamente al consumo doméstico o a fines educativos), la distribución y la comercialización de alimentos y otros productos dentro de los núcleos de las áreas metropolitanas y en sus bordes.

AGUAS PLUVIALES es el agua que se acumula como resultado de la lluvia u otras precipitaciones y la escorrentía se crea cuando las aguas pluviales fluyen sobre las superficies del suelo que no permiten que el agua se absorba en el suelo.

ALCANCE COMUNITARIO INCLUSIVO Y PARTICIPACIÓN PÚBLICA es cuando los procesos de alcance y participación incluyen a personas de diversas razas, culturas, identidades de género, orientaciones sexuales y estatus socioeconómico.

ÁRBOLES DE CALLE son árboles que se plantan dentro del derecho de paso público.

BRECHA DE ASEQUIBILIDAD se refiere al déficit total del inventario de viviendas que es asequible para los hogares que ganan dentro de un rango de ingresos específico.

CALLES COMPLETAS son aquellas que ofrecen apoyos y comodidades para todos los modos de transporte, incluidos los desplazamientos a pie, en bicicleta y en vehículo. Están diseñadas para ser espacios públicos que cubran las necesidades de movilidad y promuevan un acceso equitativo.

GLOSARIO DE TÉRMINOS CLAVE

CAMBIO CLIMÁTICO se refiere a los cambios en los patrones climáticos que se atribuyen principalmente al aumento de los niveles de dióxido de carbono atmosférico producido por el uso de combustibles fósiles.

CENTROS DE USO MIXTO es un área donde hay una mezcla de usos residenciales y comerciales, y a veces también culturales, institucionales y de entretenimiento.

CENTROS LABORALES son áreas principalmente comerciales, con un enfoque específico en las industrias que generan una amplia variedad de puestos de trabajo, como la fabricación, el almacenamiento, la oficina y algunos comerciales. Estas áreas sirven también como incubadoras para negocios pequeños y emprendedores.

COBERTURA DE LA COPA DE LOS ÁRBOLES es definida por el Departamento de Agricultura de los Estados Unidos (USDA, por sus siglas en inglés) como la capa de hojas, ramas y tallos que cubren el suelo cuando se ve desde arriba.

COMUNIDADES DE ASENTAMIENTO se establecieron durante los años de la Reconstrucción (1865-1877) y hasta principios del siglo XX por personas liberadas de Gullah Geechee y sus descendientes, definidas por sus conexiones ancestrales con la tierra y su historia, identidad e instituciones culturales compartidas, como escuelas, iglesias y negocios.

COMUNIDADES DE JUSTICIA AMBIENTAL son definidas por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos (EPA, por sus siglas en inglés) como comunidades con una exposición desproporcionada a los peligros ambientales y una mayor vulnerabilidad a dichos peligros.

CONNECTIVIDAD se refiere a las conexiones de las calles que proporcionan a los viajeros, ya sea en automóvil, en bicicleta o a pie, oportunidades seguras y eficientes para realizar viajes mediante múltiples opciones.

COSTO DE VIDA incluye la cantidad de dinero que un hogar necesita para cubrir los gastos básicos como la vivienda, los servicios públicos, el transporte, la atención sanitaria, la alimentación y otras necesidades

CUENCAS DE BIORRETENCIÓN, DRENAJES SOSTENIBLES Y JARDINES INFILTRANTES son zonas deprimidas de diversos tamaños y grados diseñadas para retener o detener las aguas pluviales antes de que se infiltren o se descarguen aguas abajo.

CUENCA HIDROGRÁFICA es una zona de tierra que canaliza las precipitaciones hacia arroyos, riachuelos y ríos, y finalmente hacia puntos de desagüe como embalses, bahías y el océano.

DEMOGRAFÍA se refiere al perfil socioeconómico de una población según factores como el empleo, la educación, los ingresos, la raza, el origen étnico, la edad, el sexo, el tamaño de la familia y otros.

DENSIDAD (DENSIDAD DE LA POBLACIÓN) es un indicador del grado de aglomeración, o dispersión, de una población. En la planificación del uso del suelos, la expresión

GLOSARIO DE TÉRMINOS CLAVE

más común es el número de unidades de vivienda por acre (du/ac, por sus siglas en inglés), (por ejemplo, 1,5 du/ac es una zona de baja densidad y 26,4 du/ac es una zona de alta densidad).

DERECHO DE VÍA PÚBLICO (ROW, por sus siglas en inglés) se refiere a la zona sobre, debajo o encima de una calzada pública, bicicarril, acera u otra estructura que se reserva expresamente para la provisión y el mantenimiento de la infraestructura de transporte.

DESARROLLO ORIENTADO AL TRÁNSITO es un estilo de desarrollo que hace énfasis en el transporte masivo como su principal característica de diseño. Las urbanizaciones tienden a ser de mayor intensidad y densidad, con un menor número de aparcamientos para vehículos personales. Están situadas a lo largo de rutas fijas de transporte de masas, como el transporte rápido de autobuses, las líneas de ferrocarril o el transporte acuático. Su tamaño y tipos de usos pueden variar, aunque suelen centrarse en una mayor densidad de vida o en una alta intensidad del centro de trabajo.

DESARROLLO SOSTENIBLE es un concepto que describe el desarrollo que satisface las necesidades de una comunidad y, al mismo tiempo, sostiene los recursos naturales y los ecosistemas de los que dependen la economía y la sociedad.

DESIERTOS ALIMENTARIOS son definidos por el Departamento de Agricultura de EE.UU. (USDA, por sus siglas en inglés) como áreas en las que un número o una parte sustancial de los habitantes tienen un bajo nivel de acceso a puntos de venta de alimentos saludables y asequibles.

DESPLAZAMIENTO es cuando los habitantes que llevaban mucho tiempo en la zona ya no pueden permanecer en sus comunidades debido al aumento de los costos de la vivienda, las catástrofes u otros factores.

DISEÑO DE CONSERVACIÓN se refiere a las técnicas innovadoras de planificación del sitio que restringen los edificios, las estructuras y las superficies impermeables dentro de áreas específicas de un desarrollo para preservar las características naturales más valiosas de un sitio y aumentar la cantidad de espacio abierto común.

DISPARIDAD son las diferencias en los ámbitos de la vida (como la formación, la riqueza, la propiedad de viviendas y negocios, la educación y la salud) que hacen que un grupo tenga una carga desproporcionada de resultados vitales negativos.

DIVERSIDAD se refiere a las diferencias psicológicas, físicas y sociales que se dan entre todos y cada uno de los individuos; lo que incluye, pero no se limita, a la raza, la etnia, la nacionalidad, la religión, el estado socioeconómico, la educación, el estado civil, el idioma, la edad, el género, la orientación sexual, la capacidad mental o física y los estilos de aprendizaje.⁵⁶

⁵⁶ College of Charleston Community Assistance Program. *Racial Equity Framework Glossary*.

GLOSARIO DE TÉRMINOS CLAVE

ECOSISTEMA se refiere a las interrelaciones e interacciones entre plantas, animales y otros organismos, así como el clima y el paisaje dentro de un área geográfica determinada.

EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO se refiere a la producción de cualquier compuesto gaseoso que atrapa y mantiene el calor en la atmósfera, o crea el "efecto invernadero".

ENERGÍA RENOVABLE es la energía creada a partir de una fuente que no se agota cuando se utiliza, como la energía eólica o solar.

ESCRITURACIÓN RESTRINGIDA en este contexto significa que los costos de la vivienda están subsidiados a través de fuentes de financiamiento federales, estatales y/o locales (privadas o públicas) y los residentes deben cumplir con los requisitos de elegibilidad de ingresos para comprar o alquilar.

ESPACIO VERDE es una zona de césped, árboles u otra vegetación apartada con fines recreativos o estéticos en un entorno normalmente urbano.

EQUIDAD (VS. IGUALDAD) implica comprender y dar a las personas lo que necesitan para disfrutar de una vida plena y saludable. La igualdad, por el contrario, pretende garantizar que todos reciban lo mismo para disfrutar de una vida plena y saludable. El principio de equidad reconoce que hay poblaciones históricamente desatendidas y subrepresentadas, y que la justicia respecto a estas condiciones desequilibradas es necesaria para ayudar a la igualdad en la provisión de oportunidades efectivas a todos los grupos.⁵⁷

EQUIDAD ECONÓMICA o crecimiento inclusivo, es la plena inclusión de todos los grupos en el crecimiento económico y la prosperidad de una zona, independientemente de la situación socioeconómica; lo que requiere abordar las injusticias económicas en sus causas fundamentales y crear oportunidades para todos.

EQUIDAD RACIAL es la condición en la que la identidad de la raza de una persona no influye en su posición en la sociedad, es una parte de la justicia racial y debe ser abordada en sus causas fundamentales y no sólo en sus manifestaciones. Esto incluye la erradicación o el fracaso de eliminar políticas, prácticas, actitudes y mensajes culturales que refuerzan los resultados diferenciados por raza.⁵⁸

FAMILIA incluye la persona a cargo del hogar y todas las demás personas (una o más) que viven en el mismo hogar y que están relacionadas con la persona a cargo del hogar por sangre, matrimonio o adopción (según la Oficina del Censo de EE.UU.).

⁵⁷ The Final Report of the Special Commission on Equity, Inclusion and Racial Conciliation and the "Racial Equity Framework Glossary" provided by the College of Charleston Community Assistance Program.

⁵⁸ Definitions were either directly copied or incorporated language from the "Racial Equity Framework Glossary" provided by the College of Charleston Community Assistance Program.

GLOSARIO DE TÉRMINOS CLAVE

GENTRIFICACIÓN fue definida como "la pérdida de la diversidad del vecindario a través del desplazamiento y la exclusión de escuelas, iglesias, viviendas asequibles y negocios tradicionales del vecindario" en el Informe del equipo de trabajo sobre Gentrificación de la Ciudad de Charleston al concejo de la Ciudad de 2001⁵⁹. El Instituto Avery define la gentrificación como "el proceso de desmantelamiento de los vecindarios urbanos existentes y el desplazamiento de la gente pobre, racializada para dar paso a nuevos habitantes, en su mayoría blancos y más ricos".⁶⁰

GENTRIFICACIÓN CLIMÁTICA es un término relativamente nuevo que ha surgido a medida que el cambio climático empieza a tener repercusiones en el mercado inmobiliario. Describe el proceso por el que poblaciones más ricas, a menudo más blancas, se trasladan a zonas menos expuestas a los efectos del cambio climático que antes estaban ocupadas por residentes de bajos ingresos y comunidades racializadas, agravando así los desplazamientos y las disparidades.⁶¹

GULLAH GEECHEE es un pueblo descendiente de africanos que fueron esclavizados en las plantaciones de arroz, índigo y algodón de Sea Island en la costa baja del Atlántico. La naturaleza de su esclavitud en las plantaciones aisladas de la isla y de la costa creó una cultura única con profundas retenciones africanas que son claramente visibles en las artes, la artesanía, la gastronomía, la música y la lengua distintivas del pueblo Gullah Geechee.⁶² Muchos Gullah Geechee de Lowcountry sostienen también que algunos de sus antepasados llegaron antes que los colonos europeos y nunca fueron esclavizados.⁶³

HAZMAT en inglés es la abreviatura de *hazardous materials* (materiales peligrosos), definidos por la Administración Nacional Oceánica y Atmosférica (NOAA, por sus siglas en inglés) como las sustancias que suponen un riesgo razonable para la salud, la propiedad o el medio ambiente, como los productos químicos tóxicos, los combustibles, los residuos nucleares y los agentes biológicos, químicos y radiológicos.

HISTÓRICAMENTE SUBREPRESENTADO se refiere a cuando un grupo ha estado inadecuadamente representado en investigaciones importantes, así como en las decisiones de planificación y políticas, como resultado de la discriminación

⁵⁹ City of Charleston. 2001. "City of Charleston Gentrification Task Force Report to City Council." Charleston, SC.

⁶⁰ Patton, Stacey. 2017. *The State of Racial Disparities in Charleston County, South Carolina, 2000-2015*. Charleston, SC: Avery Research Center for African American History and Culture, The College of Charleston.

⁶¹ Beeman, Anna. 2019. "Climate Gentrification and Resilience Planning: What is at stake for at-risk communities?" *Vibrant Environment Blog, Environmental Law Institute*, September 18. <https://www.eli.org/vibrant-environment-blog/climate-gentrification-and-resilience-planning-what-stake-risk-communities#:~:text=In%20some%20cases%2C%20such%20as,by%20lower%2Dincome%20residents%20and>

⁶² "The Gullah Geechee People." Gullah Geechee Cultural Heritage Corridor Commission. Access May 2021. <https://gullahgeecheecorridor.org/thegullahgeechee/>

⁶³ Interview with J. Martin-Carrington, Board Member of the Gullah Society.

GLOSARIO DE TÉRMINOS CLAVE

institucional histórica y otros factores que han negado o limitado el acceso a esos grupos.

HOGAR se refiere a todas las personas que ocupan la misma unidad de vivienda. Esto incluye familias con hijos, parejas casadas y no casadas, compañeros de residencia que viven juntos o individuos que viven solos.

HOGARES SOBRECARGADOS POR EL COSTO DE VIDA son aquellos que gastan más del 30% de sus ingresos brutos anuales en costos de vivienda.

HUELLA DE CARBONO se refiere a la cantidad de dióxido de carbono y otros compuestos de carbono que una persona o grupo concreto emite debido al consumo de combustibles fósiles.

HUMEDALES son clasificados por el Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos como una zona con plantas hidrofíticas (amantes del agua), suelos que soportan el crecimiento de plantas hidrofíticas y agua (los humedales pueden a veces carecer de agua estancada).

INFRAESTRUCTURA describe las estructuras físicas básicas y los sistemas que apoyan las necesidades básicas de una comunidad, como los sistemas de transporte, las redes de comunicación, el alcantarillado, el agua y la electricidad.

INFRAESTRUCTURA VERDE se define en la Ordenanza de Zonificación de la Ciudad de Charleston como un término adaptable utilizado para describir una serie de materiales, tecnologías y prácticas que utilizan sistemas naturales o sistemas de ingeniería que imitan los procesos naturales para mejorar la calidad general del medio ambiente y proporcionar servicios de utilidad. Como principio general, las técnicas de infraestructura verde utilizan los suelos y la vegetación para infiltrar, evapotranspirar y/o reciclar la escorrentía de las aguas pluviales.

INGRESO PROMEDIO DEL ÁREA (AMI, por sus siglas en inglés) es el número determinado por el Departamento de Vivienda y Desarrollo Urbano de los Estados Unidos (HUD, por sus siglas en inglés) que representa el ingreso promedio del hogar para una región específica. El plan de la ciudad utilizará el AMI para la región de Greater Charleston porque el HUD no proporciona un AMI para la propia ciudad de Charleston. Esa cifra es de \$81,000 por año para una familia de cuatro personas.

INGRESOS DEL HOGAR son los ingresos brutos en efectivo combinados de todos los miembros de un hogar, definido como un grupo de personas que viven juntas, mayores de 15 años.

INGRESOS PROMEDIO DEL HOGAR se refiere a la mediana -o media- de los ingresos del hogar en una región. Si se alinean todos los hogares de la zona en orden de menor a mayor ingreso, el hogar que se encuentra en el medio de la línea sería el hogar mediano. La cantidad de dinero que gana ese hogar sería la renta mediana del hogar.

GLOSARIO DE TÉRMINOS CLAVE

INSEGURIDAD EN LA VIVIENDA es definida por el Departamento de Vivienda y Desarrollo Urbano de los Estados Unidos (HUD, por sus siglas en inglés) como un término general que abarca varias dimensiones de los problemas de vivienda que las personas pueden experimentar, tales como la asequibilidad, la seguridad, la calidad, la inseguridad y la pérdida de la vivienda.

INSTALACIONES COMUNITARIAS son las instalaciones e infraestructuras que satisfacen las necesidades de salud y ocio de los residentes de una comunidad.

INTEGRACIÓN COMUNITARIA es cuando los sistemas y procesos apoyan las oportunidades regulares para la retroalimentación y la cooperación continua entre el personal de la ciudad, el liderazgo de la ciudad y la comunidad en la creación de políticas, planes y programas.

INUNDACIÓN POR MAREAS se refiere a las inundaciones causadas en zonas bajas como resultado del flujo y reflujos naturales de las mareas, pueden ocurrir independientemente de las lluvias o las tormentas.

INVERSIÓN PRIORITARIA determina la financiación de las instalaciones e infraestructuras para satisfacer las necesidades existentes y las demandas futuras de la ciudad.

JUSTICIA AMBIENTAL hace referencia al trato justo y la participación significativa de todas las personas, independientemente de su raza, color, nacionalidad o ingresos; en el desarrollo, la aplicación y el cumplimiento de las leyes, reglamentos y políticas ambientales.⁶⁴

LGBTQIA son las siglas que comprenden personas Lesbianas, Gays, Bisexuales, Transexuales, Queer, Intersexuales y Asexuales y a menudo se utiliza como un término general para referirse a la comunidad de individuos que se identifican con uno o más de estos adjetivos/experiencias.

LÍMITE DE CRECIMIENTO URBANO (UGB, por sus siglas en inglés) es una línea fronteriza que rodea la ciudad de Charleston, desalentando el crecimiento suburbano o urbano en las áreas rurales fuera de él.

LLANURA ALUVIAL DE 100 AÑOS se refiere a las áreas con un 1% o más de probabilidad de inundación superficial cada año, con una profundidad media que oscila entre 1 y 3 pies.⁶⁵

⁶⁴ "Environmental Justice." EPA. May 03, 2021. Consultado el 12 de mayo de 2021. <https://www.epa.gov/environmentaljustice>.

⁶⁵FEMA Flood Zone Designations. *Federal Emergency Management Agency (FEMA)*.

Consultado en **MIEMBROS DE LA COMUNIDAD** se refiere a todos los individuos que forman parte de la gran comunidad de Charleston, incluidas las áreas fuera del área del plan, ya sea como habitante permanente, dueño de un negocio o propiedad,

GLOSARIO DE TÉRMINOS CLAVE

MAPA DE USO FUTURO DE SUELOS es un componente importante del plan de la ciudad que reúne varios aspectos de este en una guía visual para el uso de suelos y el desarrollo de la ciudad. El mapa es una articulación de la visión de la comunidad sobre cómo se desarrolla la ciudad, dónde es apropiado expandirse, dónde deberíamos reducir la escala y, aunque no es un mapa de zonificación, ayuda a la comunidad a tomar decisiones sobre el uso del suelo y la gestión del crecimiento ahora y en el futuro. Es una guía general y no una herramienta reguladora, por lo que el mapa no es específico para cada parcela y sus límites no son exactos.

MAREA DE TORMENTA es el aumento anormal del nivel del agua del mar causado únicamente por los vientos de una tormenta que empujan el agua hacia la costa, medido como la altura del agua por encima de la marea normal prevista.

MEJORAS DE CAPITAL incluye la construcción de nuevas instalaciones o infraestructuras de la ciudad; o actualizaciones de las instalaciones o infraestructuras existentes de la ciudad.

MIGRACIÓN es cuando un individuo o un hogar traslada su lugar de residencia de una zona a otra.

MIGRACIÓN DE LA MARISMA es cuando la marisma existente se desplaza gradualmente hacia el interior, hacia tierras anteriormente secas, como resultado de la subida del nivel del mar.

MITIGACIÓN es la acción de reducir la severidad, gravedad o dolor de algo; reducir sus efectos.

MOVILIDAD se define como el potencial de movimiento y la capacidad de ir de un lugar a otro utilizando uno o más modos de transporte para satisfacer las necesidades diarias.

MULTIMODAL se refiere a tener acceso a múltiples maneras (modos) de moverse por una zona, entre ellas el vehículo personal, la bicicleta, el transporte público, los desplazamientos a pie y otros modos.

NET ZERO [CERO] se refiere a la consecución de un equilibrio global entre las emisiones producidas y las emisiones eliminadas de la atmósfera.

NO BINARIO en el contexto de este texto se refiere a todas las demás identidades de género no incluidas en las categorías de género proporcionadas por el censo: hombre y mujer.

PARTICIPACIÓN es el acto de unirse o tomar parte en un evento o actividad.

estudiante o visitante. mayo de 2021.

https://efotg.sc.egov.usda.gov/references/public/NM/FEMA_FLD_HAZ_guide.pdf

GLOSARIO DE TÉRMINOS CLAVE

PARTICIPACIÓN COMUNITARIA (también conocida como participación cívica) es la colaboración entre la ciudad y los miembros de su comunidad en torno a oportunidades específicas para dar forma a políticas, planes y programas.

PARTICIPACIÓN SIGNIFICATIVA es cuando: 1) los habitantes de la comunidad potencialmente afectados y las comunidades más afectadas por las desigualdades tienen oportunidades apropiadas y culturalmente receptivas para participar en las decisiones sobre una actividad propuesta que afectará a su medio ambiente y/o a su salud; 2) la contribución del público puede influir en la decisión de la agencia o de la jurisdicción; 3) las preocupaciones de todos los participantes implicados se tendrán en cuenta en el proceso de toma de decisiones (y se tomarán medidas para documentar cómo se tuvieron o no en cuenta).⁶⁶

PATRONES TRADICIONALES DE BLOQUES se refiere a los patrones tradicionales (históricos) en los que los bloques de la ciudad están formados y dispuestos, de acuerdo con el tamaño, la forma y los patrones de las calles circundantes.

PERSPECTIVA DE LA EQUIDAD es el proceso de prestar un atención especial a la raza, el origen étnico y otras características socioeconómicas que son predictores de resultados dispares, mientras se analizan los problemas, se buscan soluciones y se define el éxito. La aplicación de la perspectiva de la equidad pone de manifiesto los resultados dispares, las pautas de desventaja y las causas profundas.⁶⁷

PROPIEDAD DE LOS HEREDEROS hace referencia a la tierra que se ha transmitido sin testamento y que todavía está titulada a nombre de alguien que murió hace más de diez años. Poseer tierras "en común" -como herederos- es inestable y supone un alto riesgo de pérdida para la familia. Además, la propiedad de los herederos no puede obtener una hipoteca o un préstamo ni acceder a los programas de ayuda para renovar las viviendas, recuperarse tras una catástrofe o mejorar el terreno familiar.⁶⁸

PUEBLOS INDÍGENAS se refiere a los pueblos con soberanía preexistente que vivían juntos como una comunidad antes del contacto con las poblaciones de colonos.⁶⁹

RACISMO SISTÉMICO, también denominado racismo institucional o estructural, es una red de estructuras, políticas y prácticas institucionales que crean (aunque sea de manera involuntaria) ventajas para las personas blancas, y discriminación, opresión y desventajas para las personas racializadas.

RECONSTRUCCIÓN se refiere al periodo posterior a la Guerra Civil, 1865-1877, durante el cual los afroestadounidenses anteriormente esclavizados obtuvieron considerables beneficios económicos y políticos. Terminó después de que años de disturbios

⁶⁶ College of Charleston Community Assistance Program. *Racial Equity Framework Glossary*.

⁶⁷ *Ibid.*

⁶⁸ Adapted definition from the Center for Heirs Property.

⁶⁹ "Native American and Indigenous Peoples FAQs." UCLA Equity, Diversity and Inclusion. Accessed May 2021. <https://equity.ucla.edu/know/resources-on-native-american-and-indigenous-affairs/native-american-and-indigenous-peoples-faqs/#whoareind>

GLOSARIO DE TÉRMINOS CLAVE

políticos e intimidación de los votantes encabezados por el Ku Klux Klan devolvieran el poder político a una mayoría política supremacista blanca en los Estados del Sur. ⁷⁰

RE-DEDICACIÓN DE ESPACIOS se refiere al desarrollo de parcelas vacías o subdesarrolladas dentro de las áreas urbanas y suburbanas existentes mejor construidas.

RESIDENTE se refiere a cualquier individuo que resida en el área del plan, incluidos los que actualmente no tienen vivienda.

RESILIENCIA puede definirse como la capacidad de una comunidad de superar los retos a los que se enfrenta y de sobrevivir en periodos de dificultad. ⁷¹

SALARIO DIGNO es el salario por hora que debe ganar un individuo de un hogar para mantenerse a sí mismo y a su familia, suponiendo que el único proveedor trabaja a tiempo completo (2.080 horas al año).

SALARIO MEDIO es el salario promedio (lo que se paga a alguien por su trabajo) en una región, basado en los informes salariales anuales. Si se alinean todos los salarios ganados en orden de menor a mayor, la cantidad salarial en el medio de la línea sería el salario medio.

SEGREGACIÓN RESIDENCIAL (REDLINING) se refiere a la práctica de la Administración Federal de la Vivienda en los años 30, que se negaba a asegurar hipotecas en y cerca de los vecindarios afroestadounidenses, subvencionando al mismo tiempo la construcción de subdivisiones con pactos raciales que excluían a cualquier hogar que no fuera blanco.

SESIÓN DE ESCUCHA se refiere a una reunión con miembros de la comunidad en la que la comunicación por parte del personal de la ciudad u otros dirigentes es mínima y cuyo objetivo principal es que los participantes tengan la oportunidad de compartir sus historias y ser escuchados.

SOCIOECONÓMICO se refiere a la clase social de un individuo o grupo basada en una combinación de educación, ingresos y ocupación.

SUBIDA DEL NIVEL DEL MAR es un aumento del nivel de los océanos del mundo debido a los efectos del calentamiento global.

SUPERFICIE IMPERMEABLE en la Ordenanza de Zonificación de la Ciudad de Charleston se define como una superficie que está compactada o cubierta con material que es resistente a la infiltración del agua, esto incluye, pero no se limita a, la mayoría de

⁷⁰ Foner, E.. "Reconstruction." Encyclopedia Britannica, September 10, 2020. <https://www.britannica.com/event/Reconstruction-United-States-history>.

⁷¹ Cox, R.W. and Miller, D.Y. 2014. *Governing the metropolitan region: America's new frontier*. New York: M.E. Sharpe.

GLOSARIO DE TÉRMINOS CLAVE

las calles con superficies convencionales, techos, aceras, estacionamientos y otras estructuras similares.

TRANSITABILIDAD es la medida de lo amigable que es un área para caminar. Los factores que influyen en la transitabilidad pueden ser las aceras, las condiciones del tráfico y los pasos de peatones, entre otros.

TRANSPARENCIA se consigue cuando los residentes y otros miembros de la comunidad pueden acceder a información importante sobre cómo se llevan a cabo los asuntos públicos y cómo se gastan los fondos públicos de una manera que esté disponible y sea fácilmente comprensible.

ÚLTIMA MILLA se refiere no a una distancia específica, sino a la conexión entre un centro de transporte y el destino final del viajero (y viceversa).

UNIDAD DE VIVIENDA significa una casa, un apartamento, un grupo de habitaciones o una única habitación destinada a ser ocupada como alojamiento independiente.

UNIDAD DE VIVIENDA (*Dwelling Unit* en inglés) es un término legal que se utiliza a menudo en el uso de suelos para describir cualquier habitación o grupo de habitaciones situadas dentro de una estructura y que forman una única unidad habitable con instalaciones que se utilizan, o están destinadas a utilizarse, para vivir, dormir, cocinar y comer.

USO DEL SUELOS es el término utilizado para describir el uso humano de la tierra. Representa las actividades económicas y culturales (por ejemplo, agrícolas, residenciales, industriales, recreativas, etc.) que se practican en un lugar determinado.⁷²

USOS COMPATIBLES son usos que se complementan entre sí cuando están cerca, a diferencia de los usos incompatibles que presentan problemas ambientales o de otro tipo como el ruido, el olor, la seguridad y la contaminación.

VIVIENDA ASEQUIBLE se utiliza en diversos contextos con varias definiciones. La asequibilidad es un término relativo que depende de los ingresos. A efectos de este análisis, el término general "vivienda asequible" se refiere a todas las viviendas asequibles (con un precio igual o inferior al 30% de los ingresos familiares antes de impuestos) para los hogares que ganan entre el 0% y el 120% del Ingreso Promedio del Área (AMI). Esto incluye viviendas en todo el espectro de asequibilidad, desde las de bajos ingresos hasta las de mano de obra.

VIVIENDA ASEQUIBLE DE ORIGEN NATURAL (NOAH, por sus siglas en inglés) se refiere a la vivienda que es asequible sin una subvención para los hogares que ganan hasta el 120% del AMI.

⁷² Land Use. *US Environmental Protection Agency (EPA)*. Accessed May 2021. <https://www.epa.gov/report-environment/land-use>

GLOSARIO DE TÉRMINOS CLAVE

VIVIENDA DE "ZONA INTERMEDIA" se refiere a las diversas opciones de vivienda entre los dos extremos de la vivienda unifamiliar (aislada) y los apartamentos de mediana altura, incluidas las viviendas como los dúplex, los tríplex, los condominios y las casas adosadas - cómo los estadounidenses solían construir y vivir antes de que el automóvil y otras estructuras de financiación favorecieran la construcción constante y la expansión suburbana.

ZONA DE CONTENCIÓN DE HUMEDALES es una concentración de árboles, arbustos y otras plantas autóctonas y una orilla de pendiente gradual adyacente a un humedal.

ZONAS DE SEPARACIÓN VEGETAL son secciones de terreno plantadas situadas entre el desarrollo y la zona de protección.

ZONIFICACIÓN se refiere a las regulaciones del gobierno local que hacen cumplir las normas de uso y diseño de las parcelas individuales.

ZONIFICACIÓN EXCLUYENTE comprende los reglamentos de zonificación que impiden la ubicación de viviendas asequibles para las comunidades de ingresos bajos y moderados fuera de ciertos barrios mediante el uso de suelos y los requisitos del código de construcción. Aunque la zonificación excluyente casi nunca es explícitamente discriminatoria, da lugar a la perpetuación de la segregación racial y socioeconómica.

APÉNDICE

Visite charlestoncityplan.com/view para ver y descargar los elementos del Apéndice o envíe un correo electrónico a cityplan@charleston-sc.gov para solicitar copias impresas. Los materiales del Apéndice sólo están disponibles en inglés.

DATOS COMPLEMENTARIOS

Business License Clustering
Retail Sales Chart October 2019-2020
ESRI Business Analyst Data
2020 Q4 Charleston Office Report
Capital Improvement Plan Funding Sources

PARTICIPACIÓN EN EL PLAN DE LA CIUDAD

City Plan community survey
City Plan Public Input by Element
Community Engagement Reports (Combined)

INFORMES DE ANÁLISIS SOBRE EL PLAN DE LA CIUDAD

City Plan Land and Water Analysis
Community Data Platforms Methods Summary
Community Data Platforms Data Dictionary

PROGRAMA DE ASISTENCIA COMUNITARIA (CAP, POR SUS SIGLAS EN INGLÉS)

Partnership Overview
Presentation: Defining Racial Equity in Comparable Cities' Plans
Assessment of Racial Equity in Comprehensive Plans of Peer Cities
Feedback on Draft Segments of City Plan (April 2021)
Racial Equity Framework Glossary

OTROS PLANES Y ESTUDIOS DE REFERENCIA

Climate Action Plan (2021)
All Hazards and Vulnerability Assessment (2020)
Housing and Community Development Consolidated Plan (2020)
Housing for a Fair Charleston (2020)
Dutch Dialogues Report (2019)
Sea Level Rise Strategy (2019)
Citywide Transportation Plan (2018)
People Pedal Plan (2018)

Plan West Ashley (2018)
Trees to Offset Stormwater Study (2018)
The State of Racial Disparities in Charleston County, South Carolina 2000-2015 (2017)
Rethink Folly Road Report (2016)
Dupont Wappoo Community Plan (2016)
Walk Bike Berkeley-Charleston-Dorchester (BCD) (2016)
Johns Island Community Greenways Plan (2010)
Preservation Plan (2008)
Johns Island Community Plan (2007)

