

BORRADOR - MAYO 2021

East Boston Mañana



boston planning &
development agency

PLAN: East Boston es el resultado de un trabajo de colaboración con los miembros del grupo asesor, miembros de la comunidad en general, planificadores aficionados y un grupo de trabajo interdepartamental que representa los departamentos municipales y estatales. Este documento no sería posible sin la generosa contribución de estos participantes, su tiempo y su visión.

Grupo Asesor

MIEMBROS DESIGNADOS

Debra Cave
Mary Cole
Ernani DeAraujo
Frank Delmuto
Ana Gonzalez
Tanya Hahnel
Lisa Jacobson
Jim Kearney
Charlie LoGrasso
Theresa Malionek
Nicole Olivera
Kathy Orlando
Sarah Plowman
Angel Rodriguez
Casey Silvia
Kannan Thiruvengadam
Thomson Vou
John Walkey
Luz Zambrano

MIEMBROS EX OFFICIO

Joe Boncore, senador estatal
Adrian Madaro, diputado estatal
Lydia Edwards, miembro del Consejo Municipal
Michael Flaherty, miembro general del Consejo Municipal
Anissa Essaibi-George, miembro general del Consejo Municipal
Michelle Wu, miembro general del Consejo Municipal
Julia Mejia, miembro general del Consejo Municipal

Boston Planning & Development Agency (Agencia de Planificación y Desarrollo de Boston)

MIEMBROS DIRECTIVOS

Carol Downs, tesorera
Brian Miller, miembro
Michael P. Monahan, vicepresidente
Dr. Theodore C. Landsmark, miembro
Priscilla Rojas, presidente

DIRECCIÓN DE LA BPDA

Brian P. Golden, director
Lauren Shurtleff, directora de Planificación

EQUIPO A CARGO DEL PROYECTO

Meera Deean, subdirectora auxiliar de Diseño Urbano
Whitney Hansley, diseñadora urbana
Rosa Herrero de Andrés, planificadora sénior
Prataap Patrose, asesor principal de Planificación a Largo Plazo
Natalie Punzak, diseñadora urbana
Kristina Ricco, planificadora sénior
Jason Ruggiero, gerente de Participación Comunitaria
Nick Schmidt, planificador sénior de Transporte

OTROS MIEMBROS DEL EQUIPO

Chris Busch, subdirector auxiliar de Planificación para el Medioambiente y el Cambio Climático
Michael Cannizzo, subdirector de Diseño Urbano
Te-Ming Chang, gerente del Grupo de Tecnología para el Diseño Urbano
Michael Christopher, subdirector de Revisión de Desarrollo y Asuntos Gubernamentales
Raul Duverge, gerente sénior de proyecto
Bryan Glascock, subdirector de Planificación y Zonificación Reglamentaria
Jack Halverson, asistente de Planificación de Transporte
Christina Kim, subdirectora de Investigación
Naoise McDonnell, asistente de Planificación
Richard McGuinness, subdirector de Planificación para el Medioambiente y el Cambio Climático
Kayla Myros, gerente de Investigación
Grace Ng, arquitecto paisajista sénior
John (Tad) Read, subdirector sénior de Planificación de Infraestructura y Transporte
Kennan Rhyne, subdirector interino de Planificación Vecinal y Urbana
Michael Sinatra, gerente de proyectos
Jared Staley, planificador
Müge Ündemir, subdirectora auxiliar interino de Planificación Vecinal y Urbana
Jill Zick, arquitecto paisajista sénior
Alla Ziskin, especialista en SIG

Este documento presenta algunas de las recomendaciones preliminares preparadas en colaboración con PLAN: East Boston.

East Boston Mañana

Descripción	iv
Proceso de planificación	vi
Contexto cambiante	viii
Zonas características	x

Plazas y corredores

La red vecinal	4
Estrategias de planificación	6
Asignación de espacio público	8
Configuración de la forma de los edificios	10
Consideraciones de políticas	12
Maverick Square	18
Central Square	34
Day Square	36
Orient Heights Square	56
Suffolk Downs Square	70
Meridian Street / Border Street	80
Bennington Street	94

Zonas residenciales del vecindario

Próximamente

Frente costero y zonas industriales en desarrollo

Próximamente

Descripción

Este documento muestra las recomendaciones preliminares de una visión ambiciosa y emocionante para el futuro de East Boston.

PLAN: East Boston ofrece una oportunidad única para pensar el futuro de todo un vecindario y responder resueltamente a los desafíos que afronta. Se basa en la visión y los objetivos establecidos por "Imagine Boston 2030," el plan urbano que busca "impulsar la equidad, la resiliencia y la calidad de vida en cada uno de los vecindarios de la ciudad de Boston". Las recomendaciones de este plan documentan una visión para East Boston de los próximos 20 años.

Cinco objetivos de planificación de alto nivel conforman la dirección estratégica del plan.

Los objetivos de planificación reflejan valores comunes y conforman la dirección estratégica del plan. PLAN: East Boston se rige por cinco objetivos de alto nivel:

- » Expandir el acceso a opciones de vivienda asequibles, estables y capaces de cubrir las necesidades dinámicas de los hogares.
- » Avanzar en los preparativos para el cambio climático y potenciar un medioambiente sano.
- » Garantizar el acceso a opciones de transporte que conecten todas las partes del vecindario con todos los rincones de la ciudad de modo seguro y confiable.
- » Apoyar la economía de los vecindarios para satisfacer

las necesidades de las comunidades locales y las industrias regionales.

- » Guiar el crecimiento vecinal predecible y contextual que contribuya con un espacio público activo y conectado.

Las recomendaciones preliminares aplican las metas generales de planificación a áreas de características específicas.

Los objetivos de planificación están pensados para todo el vecindario y se organizan por tema de planificación. Las recomendaciones preliminares son enfoques que están destinados a cumplir un objetivo y se organizan por tipos de lugares dentro del vecindario, que aquí denominamos "zonas características". Todas las recomendaciones preliminares pueden vincularse a los objetivos de planificación que identificamos aquí.



ZONA DE ESTUDIO DE PLAN: EAST BOSTON

□ ÁREA DE ESTUDIO DE PLAN: EAST BOSTON

Proceso de planificación

Las recomendaciones preliminares se basan parcialmente en las opiniones comunitarias recibidas hasta la fecha y seguirán perfeccionándose mediante el proceso público.

La participación comunitaria se lanzó en septiembre de 2018 y tuvo tres fases: establecer las condiciones actuales, identificar los desafíos y las oportunidades e imaginar el futuro. La iniciativa fue organizada por la Agencia de Planificación y Desarrollo de Boston (Boston Planning & Development, BPDA) en colaboración con varias agencias estatales y municipales, y recibe el apoyo de un grupo asesor de veinte personas designado por funcionarios electos. Las actividades de las primeras dos fases están resumidas en el informe de condiciones actuales, "[East Boston Hoy](#)," La iniciativa de planificación ahora se encuentra en la tercera y última fase. En esta fase, se perfeccionan los objetivos de planificación de alto nivel y se identifican acciones y estrategias específicas.

Las recomendaciones preliminares se basaron parcialmente en las opiniones de la comunidad recogidas durante todo el proceso de planificación.

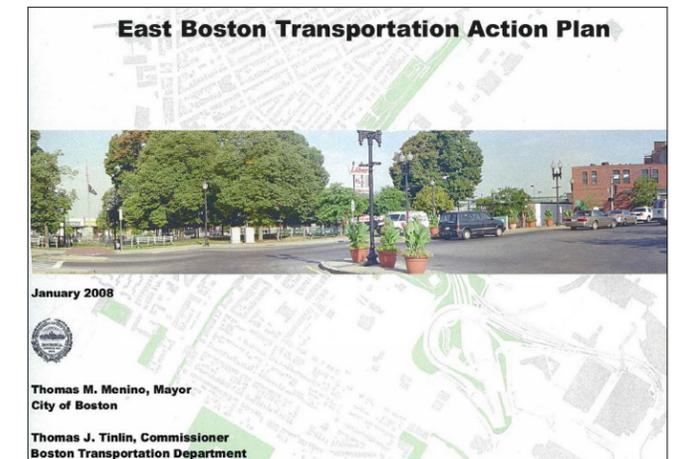
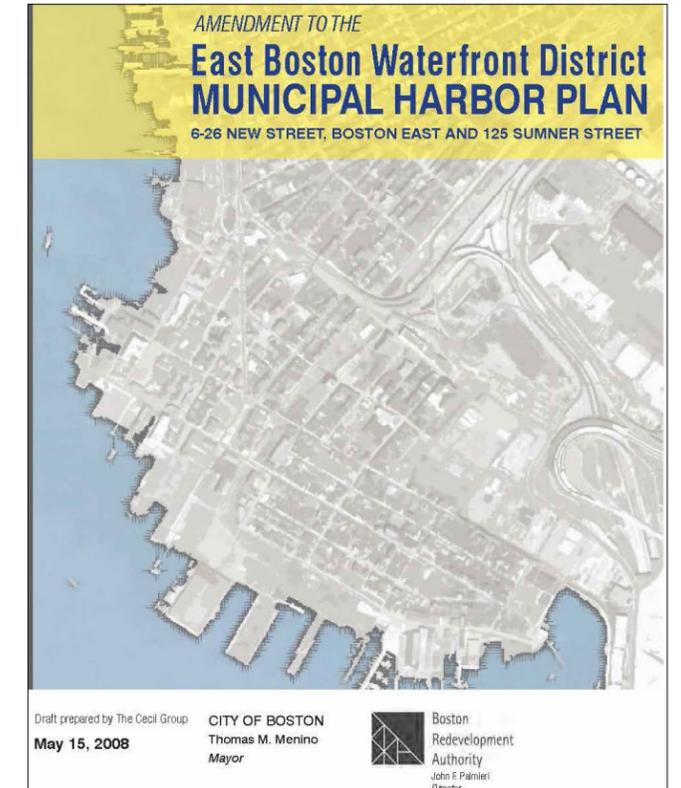
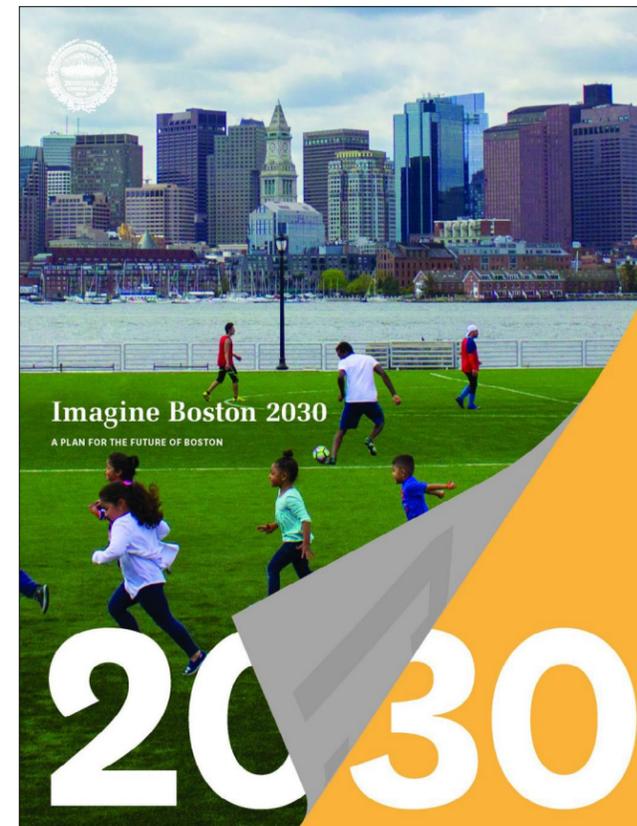
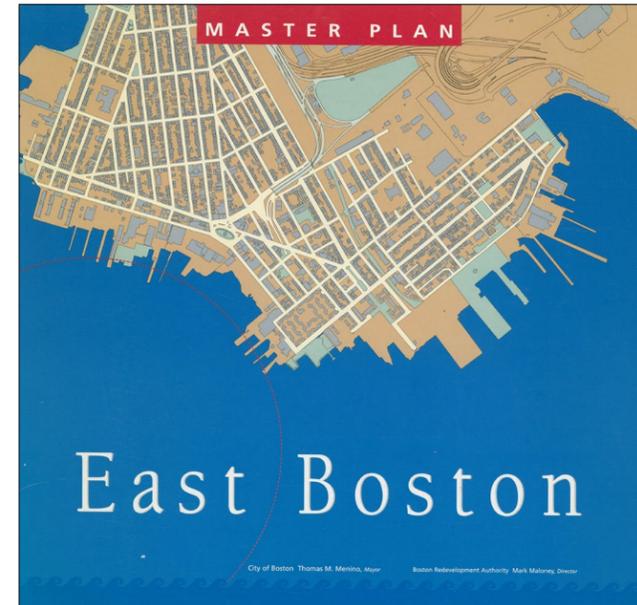
Las recomendaciones preliminares se basan en las opiniones recogidas en varios eventos, como talleres comunitarios y jornadas de puertas abiertas, eventos de "Charla con un planificador", caminatas vecinales, reuniones con grupos asesores y comentarios recibidos por correo electrónico y en el sitio web del proyecto. Este documento es un borrador y está diseñado para facilitar la continuidad de la participación pública. Se espera que las opiniones de la comunidad continúen dando forma a las ideas presentadas aquí.

Para transformar las recomendaciones preliminares en acciones específicas aplicables, será necesaria la colaboración continua.

Las recomendaciones preliminares incluidas en este documento presentan conceptos que se investigaron para garantizar su perfecta viabilidad. El proceso de investigación se llevó a cabo en estrecha colaboración con varios departamentos de la ciudad de Boston y socios estatales. Los conceptos preparados para este documento, a menudo, incluyen calles, infraestructura y servicios de transporte pertenecientes al Estado y gestionadas por él. Si bien la colaboración de los socios estatales no implica su aprobación, la BPDA sigue trabajando estrechamente con Massport, MassDOT y la MBTA para perfeccionar los conceptos.

Las recomendaciones preliminares han sido examinadas para determinar su viabilidad general, incluyendo la titularidad de la propiedad y el análisis preliminar de transporte y análisis geométrico.

El análisis de transporte y tráfico fue realizado por el equipo de consultores Toole Design Group. Las recomendaciones requerirán un análisis técnico adicional para realizar los proyectos. Los documentos de soporte técnico se publicarán como apéndices de "East Boston Mañana."



ARRIBA A LA IZQUIERDA El plan de vecindario más reciente, el "Plan Maestro de East Boston," se inició en 1998 y fue adoptado en 2000.

ARRIBA A LA DERECHA El "Plan del Puerto Municipal de East Boston" fue adoptado en 2002 y enmendado en 2008.

ABAJO A LA IZQUIERDA PLAN: East Boston se basa en la visión y los objetivos establecidos por "Imagine Boston 2030," para "impulsar la equidad, la resiliencia y la calidad de vida en cada uno de los vecindarios de la ciudad de Boston".

ABAJO A LA DERECHA El 2008 "Plan de Acción de Transporte de East Boston" se enumeran recomendaciones a corto y largo plazo para reforzar la seguridad de los peatones, mejorar el tráfico y disponer de más estacionamiento para los residentes.

Contexto cambiante

Las tendencias del contexto ayudan a resumir qué dicen los datos observables sobre East Boston en la actualidad. Las recomendaciones preliminares responden a esas tendencias.

Tres tendencias importantes ayudan a resumir los cambios en East Boston. “East Boston hoy,” el informe de condiciones actuales de PLAN: East Boston, documenta estas tendencias con mayor detalle.

Crece la marea

La topografía de East Boston consiste mayormente en tierra de relleno de baja elevación. El frente costero rodea todo el vecindario, salvo el límite con Revere, al norte. Estas características hacen que East Boston sea particularmente susceptible al cambio climático y al aumento del nivel del mar. Más de la mitad de la superficie terrestre del vecindario (58 %) podrá sufrir inundaciones ya en la década de 2070. El proyecto “Climate Resilient Solutions East Boston and Charlestown” (2017) identificó los recorridos de inundación críticos a lo largo del frente costero del Puerto Interior (Inner Harbor) en East Boston. La fase II del proyecto Climate Resilient Solutions East Boston and Charlestown está en marcha e identificará los recorridos de inundación críticos a lo largo de Chelsea Creek, Constitution Beach y Belle Isle Marsh.

Crece la población

Boston y su zona metropolitana se están transformando debido a su crecimiento. En 2018, el proyecto “Housing A Changing City: Boston 2030” descubrió que la población de

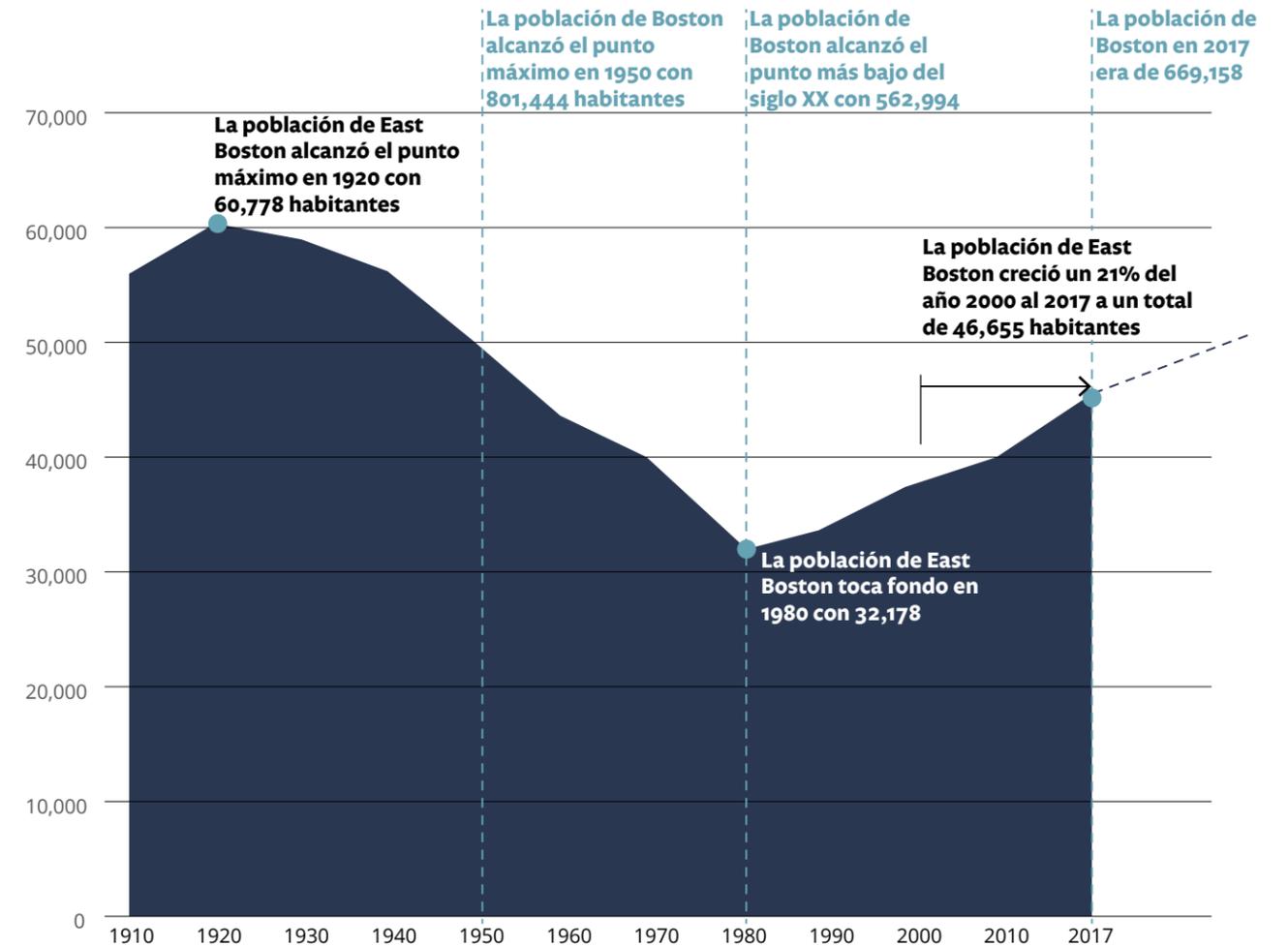
Boston crecía más rápido de lo que se había proyectado, con la estimación de 759 000 residentes en Boston para 2030. La tasa de crecimiento anual de la población de East Boston es del 2 %, el doble del promedio de toda la ciudad. Este es un indicador importante. A medida que llegan nuevos residentes a East Boston, aumenta la demanda de viviendas y otros recursos. Las viviendas se encarecieron, de 2000 a 2017, el alquiler promedio del vecindario aumentó un 42 %.

Un patrón de crecimiento descentralizado

El aumento progresivo de la población puede atribuirse, en parte, a otra tendencia importante: los centros de trabajo regionales de Cambridge, Somerville, Chelsea, Everett y el frente costero de South Boston descentralizaron los patrones de crecimiento de toda la ciudad. En el pasado, los patrones de desarrollo de East Boston estaban conectados con los trabajos del centro de la ciudad y del frente costero, los proyectos de desarrollo como Suffolk Downs han convertido a East Boston en un destino importante para la región.

Fuentes:
Oficina del Censo de los EE. UU., Censo decenal de 1950-2010, encuesta comunitaria estadounidense de 2006-2010 y encuesta comunitaria estadounidense de 2013-2017; División de Investigación de la BPDA.

La Superficie de Estudio de PLAN: East Boston es la superficie estimada de tierra susceptible a inundaciones, y no incluye Suffolk Downs ni el aeropuerto internacional de Logan.



POBLACIÓN DE EAST BOSTON, 1910-2017

Un extracto de “East Boston hoy”, el informe de condiciones existentes de PLAN: East Boston. La población de East Boston está creciendo dos veces más rápido que la ciudad.

Fuente: Oficina del Censo de EE. UU., Censo del decenio 1950-2010, NHGIS; encuesta de la comunidad americana 2013-2017; análisis de la División de Investigación de la BPDA.

Zonas características

Las zonas características ayudan a identificar los tipos de lugares del vecindario. Las recomendaciones preliminares se organizan por zonas características.

Si bien los objetivos de planificación fueron pensados para todo el vecindario, este está formado por diferentes tipos de lugares. East Boston tiene una geografía única y compleja, con varios tipos diferentes de espacios abiertos, calles y edificios. Las zonas características ayudan a identificar los tipos de lugares del vecindario. East Boston tiene tres zonas características primarias, y las recomendaciones se organizan por zona característica. Este documento presenta recomendaciones diseñadas para plazas y corredores. Como parte de la fase de participación comunitaria, se publicarán documentos similares sobre otras zonas características.

Los edificios y los espacios públicos de una zona característica determinada comparten usos y rasgos físicos similares. East Boston tiene tres zonas características primarias.

Zonas Residenciales del Vecindario

Estas zonas están destinadas principalmente al uso residencial, aunque no de manera exclusiva, y, en general, los edificios son de menor altura. Las calles de las zonas residenciales del vecindario suelen ser angostas, y el espacio abierto, por lo general, se limita a patios de escuelas y jardines comunitarios. En el estudio, las zonas residenciales del vecindario representan la mayor superficie de tierra.

Plazas y Corredores

Estas zonas asisten al resto del vecindario mediante el suministro de bienes y servicios imprescindibles para los residentes y de oportunidades de negocios para las empresas. Las calles y las intersecciones de estas zonas generalmente son muy anchas y ofrecen la posibilidad de reconsiderar la distribución del espacio público. East Boston tiene cuatro plazas principales: Maverick Square, Central Square, Day Square y Orient Heights Square. Se construirá una quinta plaza, aquí denominada Suffolk Downs Square, cuando comiencen las obras en el terreno en remodelación de Suffolk Downs. Todas las plazas están ubicadas cerca del transporte.

Frente Costero y Zonas Industriales en Desarrollo

En general, estas zonas dan prioridad a las actividades comerciales e industriales, aunque el uso de estas tierras está cambiando. Muchas de estas zonas requieren grandes inversiones en infraestructura pública, como calles, aceras, espacios abiertos y accesibles al público y, sobre todo, infraestructura de resistencia ante inundaciones. Muchas de estas zonas están en situación de riesgo de inundación y, a menudo, ofrecen oportunidades de primera línea para abordar el riesgo de inundación del vecindario.



ZONAS CARACTERÍSTICAS DE PLAN: EAST BOSTON

- ZONAS RESIDENCIALES DEL VECINDARIO
- ZONAS PLAZAS Y CORREDORES
- FRENTE COSTERO Y ZONAS INDUSTRIALES EN DESARROLLO
- ESPACIO ABIERTO

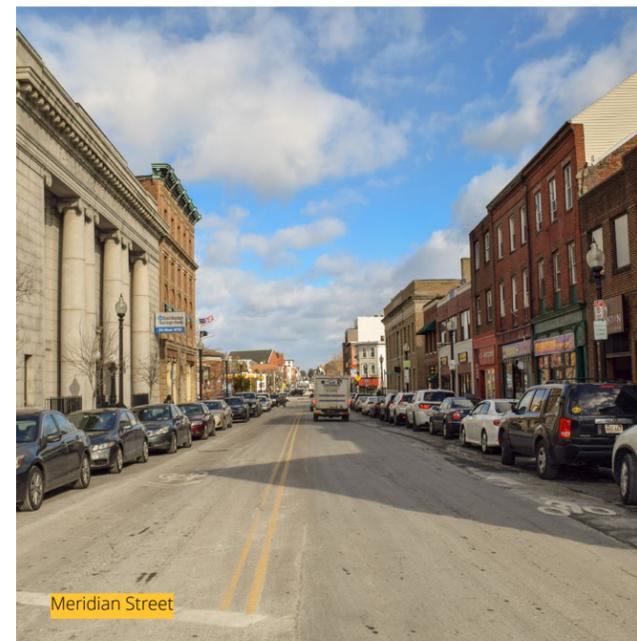
Plazas y corredores

Las plazas y los corredores son importantes puntos de reunión y conexión en todo vecindario. Ofrecen bienes y servicios imprescindibles para los residentes locales y crean oportunidades de empleo y negocio para toda la comunidad de East Boston. Las plazas y los corredores también funcionan como puertas de acceso que conectan East Boston con importantes destinos regionales.

Este documento incluye recomendaciones preliminares pensadas para las plazas y los corredores de East Boston.

En esta sección, descubra lo siguiente:

- » “La red vecinal” en la página 4
- » “Estrategias de planificación” en la página 6
- » “Asignación de espacio público” en la página 8
- » “Configuración de la forma de los edificios” en la página 10
- » “Maverick Square” en la página 18
- » “Central Square” en la página 34
- » “Day Square” en la página 36
- » “Orient Heights Square” en la página 56
- » “Suffolk Downs Square” en la página 70
- » “Meridian Street / Border Street” en la página 80
- » “Bennington Street” en la página 94



La red vecinal

East Boston está estructurada en base a cuatro plazas y tres corredores principales. Con el proyecto de Suffolk Downs, se propuso una quinta plaza.

East Boston tiene cuatro plazas principales: Maverick Square, Central Square, Day Square y Orient Heights Square. Se construirá una quinta plaza, aquí denominada Suffolk Downs Square, cuando comiencen las obras de la plaza adyacente Belle Isle Square en el terreno en remodelación de Suffolk Downs. Las conexiones principales entre las plazas son Meridian Street, Bremen Street y Bennington Street, y se creará otra conexión entre Orient Heights Square y Suffolk Downs Square por Walley Street. Si bien cada plaza y corredor tiene una identidad e historia únicas, también tienen varias características en común.

Todas las plazas y los corredores tienen acceso directo al transporte.

Maverick Square, Day Square, Orient Heights Square y Suffolk Downs Square se encuentran a cinco minutos a pie de la estación de Línea Azul de la MBTA. Maverick Square y Central Square son parte del recorrido de los Autobuses clave (Key Bus) de la MBTA. Con la excepción de Suffolk Downs Square, todas las plazas disponen de conexiones de autobuses locales. Maverick Square tendrá acceso a una terminal de ferri. Se instaló una terminal de ferry temporal en Lewis Mall en el 2020.

Las plazas y los corredores, y las redes que las asisten, son susceptibles a inundaciones.

Todas las cuadras y los corredores tienen partes que son susceptibles a inundaciones costeras vinculadas al aumento del nivel del mar y a las grandes tormentas. Se proyecta que esta susceptibilidad aumentará durante el próximo siglo. Un cuarto de las calles principales de East Boston y cuatro de las cinco estaciones de la Línea Azul de East Boston son susceptibles a inundaciones en la actualidad (Maverick Station, Airport Station, Wood Island Station y Orient Heights Station). En 2070, más del 80 % de las calles principales de East Boston y todas las estaciones de Línea Azul en East Boston correrán riesgo de inundarse.

A menudo, las plazas se convierten en islas de calor del vecindario.

Las islas de calor son áreas que, en promedio, tienden a ser más calurosas que las áreas circundantes. Debido a la falta de árboles y a las numerosas superficies pavimentadas, las plazas de East Boston son de las áreas más calurosas del barrio. La Ciudad está empezando un Plan de Bosque Urbano para establecer una visión y un plan de implementación que coordina los objetivos para los árboles de la Ciudad propuestos en "Imagine Boston 2030" y "Climate Ready Boston."



DIAGRAMA DE LAS ZONAS CARACTERÍSTICAS DE PLAZAS Y CORREDORES

La zonificación actual identifica estas zonas como Vecindario comercial (Neighborhood Shopping, NS), Vecindario residencial multifamiliar/de comercio local (Multi-family Residential/Local Shopping, MFR LS) y Vecindario comercial comunitario (Community Commercial, CC). Las recomendaciones de zonificación para estas áreas proponen clasificar las tres zonas como de uso mixto (Mixed-use, MU) y crear subdistritos según la altura de los edificios: subdistritos de tres pisos (MU3), de cuatro (MU4) y de cinco (MU5).

- ZONAS CARACTERÍSTICAS DE PLAZAS Y CORREDORES
- RADIO DE CAMINATA DE UN CUARTO DE MILLA
- ESPACIO ABIERTO

Estrategias de planificación

Estas estrategias transforman los objetivos de planificación de todo el vecindario en recomendaciones específicas para plazas y corredores.

Las plazas y los corredores asisten al resto del vecindario mediante el suministro de bienes y servicios imprescindibles para los residentes y de oportunidades de negocios para las empresas. Desde ese lugar, las plazas y los corredores funcionan como un tipo de espacio público, ya que generan oportunidades para que los miembros de la comunidad se reúnan.

Las recomendaciones preliminares se basan parcialmente en las prioridades comunitarias para las plazas y los corredores.

Tanto el Debate en mesa redonda de pequeñas empresas (25 de julio de 2019) como la serie de charlas "Converse con un planificador" (varias fechas) fueron oportunidades importantes para que el equipo de planificación recopilara información de primera mano sobre las plazas y los corredores de East Boston. Estas interacciones conformaron la base de un taller dedicado específicamente a estas plazas y corredores (Corredores y nodos de uso mixto, 6 de noviembre de 2019), en el que los participantes tuvieron que considerar los desafíos y las oportunidades específicas de estas zonas. Las opiniones dadas en estos eventos ayudaron a establecer las recomendaciones preliminares que se proponen en este capítulo.

Las estrategias para las plazas y los corredores se centran en lo siguiente:

- » Priorizar la calidad de la experiencia peatonal
- » Equilibrar y gestionar el espacio de la acera
- » Promover oportunidades en el ámbito público para incorporar infraestructura ecológica resistente.
- » Alentar el uso activo de la acera.
- » Ubicar la mayor altura y concentración cerca del transporte.

What would make them great is more diversity of food / coffee + retail options* + less traffic to make walking a better experience. Right now walking into Maverick during afternoon rush you breathe in tons of bus exhaust

Keeping existing mom & pop shops since a lot of directly are being displaced. Existing mom & pop shops should be prioritized when new buildings open... prioritization of ownership. Making sure ~~care~~ use is less ~~to~~ to meet potential ~~&~~ emission goal. Keeping food affordable with larger incomes moving into Eastie & displacing neighborhood members from buying food. (Shops is increasing prices)

October 08, 2019
bpdq



RECORRIDO A PIE POR LAS PLAZAS MAVERICK Y CENTRAL EL 22 DE JUNIO DE 2019

local businesses (not chains)
diversity (which requires low-income + mixed housing)

SELECCIÓN DE COMENTARIOS RECOGIDOS EN UN TALLER COMUNITARIO SOBRE ZONAS CARACTERÍSTICAS, EL 8 DE OCTUBRE DE 2019

Los participantes tuvieron que responder lo siguiente: "A menudo, hablamos sobre 'mejorar los distritos dinámicos de uso mixto en los nodos y corredores del vecindario'. ¿Qué características convierten a las plazas de East Boston en 'destinos dinámicos de uso mixto'?". Las respuestas se compartieron en un taller posterior dedicado a plazas y corredores, el 6 de noviembre de 2019.

Asignación de espacio público

Las plazas y los corredores son importantes puntos de reunión y conexión en todo vecindario. Básicamente, son un tipo de espacio público.

La mayor parte del espacio público de plazas y corredores se ve determinado por las calles y las aceras. En la designación de calles, Boston sigue un enfoque de calles completas. El enfoque da igual prioridad a peatones, ciclistas y transporte público, por un lado, y a automóviles, por el otro. Implementar estas pautas en plazas y corredores, a menudo, requiere la reorganización del espacio público.

Priorizar la calidad de la experiencia peatonal.

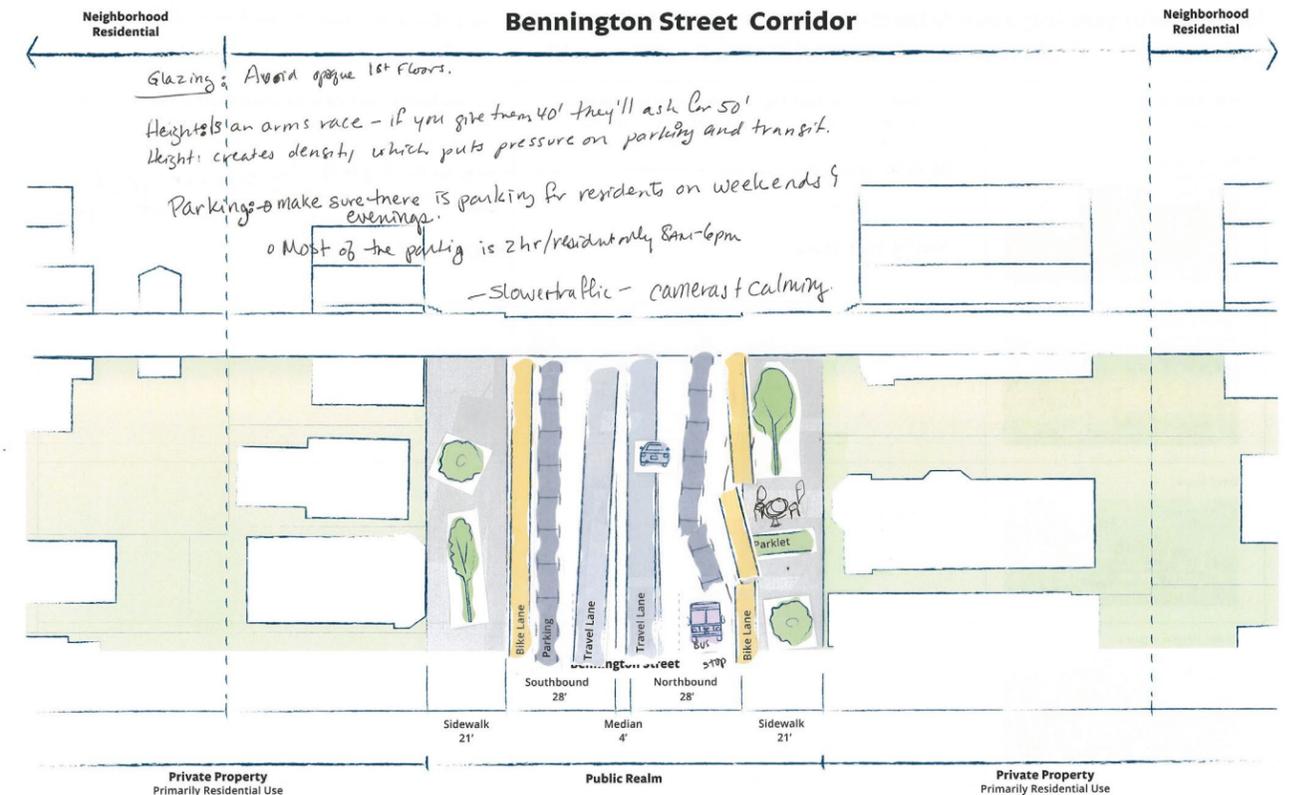
Las plazas y los corredores son lugares en los que la gente se reúne e interactúa, lo que facilita el intercambio social y crea valor económico. Son los lugares mejor preparados para el espacio público. Los espacios públicos eficaces se centran en la experiencia del peatón creando espacios de interacción, instalaciones cómodas y conexiones seguras a edificios con actividad cívica y comercios minoristas en planta baja. Recuperar superficies pavimentadas poco usadas, reducir la exposición del peatón a los automóviles e incorporar instalaciones como asientos, plantas y sombra puede ayudar a transformar las plazas y los corredores de East Boston en “salas de estar” públicas.

Equilibrar y gestionar el espacio de la acera.

El espacio de la acera es una mercancía valiosa y limitada, que genera competencia entre los residentes, los comercios, los autobuses y otros usuarios. Al mismo tiempo, el pavimento extra de las plazas y los corredores generó más superficies de estacionamiento de lo que es posible en una calle convencional. El espacio de la calle en las plazas y corredores de East Boston puede reajustarse para generar espacio con derecho de paso y ampliar el espacio público y el acceso del transporte. Nuevas políticas, reglamentaciones y tecnologías pueden ayudar a gestionar el espacio de la acera de manera más eficaz.

Promover oportunidades en el ámbito público para incorporar infraestructura ecológica.

Un enfoque de Calles completas permite pensar en estrategias de infraestructura resistente que ofrezcan protección contra inundaciones, la marea creciente y el calor extremo. Puesto que es fundamental para East Boston, las acciones coordinadas a corto y largo plazo pueden crear un sistema de protección contra inundaciones costeras integrado en una nueva red de espacios abiertos y conexiones de vías verdes.



ARRIBA Un ejemplo de visión para Bennington Street presentado por un miembro del público en un taller comunitario dedicado a los corredores y los nodos de uso mixto, realizado el 6 de noviembre de 2019. La mayoría de los participantes prefería tener menos carriles de tránsito y más áreas con plantas y ciclovías en Bennington Street.

ABAJO Estacionamiento de calle convertido en espacio para mesas, en La Hacienda en Central Square (Crédito de fotografía de Jacob Wessel)



Configuración de la forma de los edificios

Las plazas y los corredores están adaptados para el uso activo en planta baja, y respaldados por una gran concentración de personas y comercios.

Las pautas de diseño y de zonificación trabajan en conjunto para configurar la forma de los edificios, y son importantes herramientas de planificación. Las pautas de diseño y de zonificación deben reflejar las prioridades establecidas en los objetivos de planificación de nivel alto. Las siguientes estrategias son específicas para los edificios localizados en las plazas y los corredores del vecindario, y conforman las recomendaciones para las pautas de diseño y de zonificación en estas zonas.

Fomentar el uso activo de la acera.

Los usos de comercios minoristas y sus clientes contribuyen a crear calles y aceras activas. Además de ofrecer bienes y servicios imprescindibles, los comercios son importantes atractores y determinan considerablemente el carácter de plazas y corredores. Otros usos, como el residencial o el de estacionamiento, no aportan actividad a las calles y las aceras, y quizás, en las plazas y algunos corredores, no sean adecuados en planta baja. En estas áreas, la zonificación podría limitar los usos en planta baja a la actividad comercial.

Ubicar una mayor altura y concentración cerca del tránsito.

Ubicar una mayor altura y concentración en las plazas y los corredores de East Boston está relacionado con la preservación del desarrollo a baja escala en las áreas residenciales del vecindario. La mayor altura y concentración en plazas y corredores son convenientes por dos razones. Primero, todas las plazas y los corredores de East Boston tienen buen acceso al transporte. Promover la altura, la concentración y un espacio público peatonal y acogedor cerca del transporte se denomina "desarrollo orientado al transporte". La mayor concentración cerca del transporte, en coordinación con menos requisitos de estacionamiento, ayuda a reducir la dependencia en los automóviles, lo que constituye una estrategia crucial para cumplir con los objetivos de seguridad, sostenibilidad y resistencia al clima. Segundo, los usos comerciales en planta baja, particularmente los comercios minoristas, en alguna medida, dependen de la concentración. Desde el punto de vista del edificio individual, los espacios de comercio minorista compiten con usos residenciales más rentables, y, a menudo, el uso residencial complementario sobre la planta baja les ofrece subsidios. Desde el punto de vista de la plaza en su conjunto, los usos comerciales minoristas dependen del aumento de la concentración para generar tráfico peatonal y, en última instancia, clientes. La mayor altura y concentración en plazas y corredores deberían alejarse de las áreas residenciales del vecindario.

So much opportunity to put density in these locations and alleviate the need for overly dense projects in the residential areas.
Allow for type 1 construction ^{over 20'} by right.

UNA SELECCIÓN DE LOS COMENTARIOS DE LOS RECORRIDOS A PIE POR EL VECINDARIO DURANTE ABRIL, MAYO Y JUNIO DEL 2019

4) Can we prioritize re-purposing buildings ^{US,} ~~to~~ demo
7) We are having proposals GROSSLY out of place
8) How can we combat these

• More density in Ott Square
• change flow to two way on Ashley off Beardman
• Bulb outs @ wide intersections
• Raised intersection @ ashley + breed Street.
• Need to clarify transition to Suffolk Downs development

Consideraciones de políticas para el apoyo a pequeñas empresas

Las empresas pequeñas y locales contribuyen considerablemente al carácter de las plazas y los corredores de East Boston.

La economía de East Boston se basa principalmente en dos escalas y usos comerciales diferentes: el transporte y las operaciones relacionadas con el aeropuerto, por un lado, y las pequeñas empresas con menos de 50 empleados, por el otro. Los microemprendimientos (cinco empleados o menos) representan el 49 % de todas las empresas de East Boston. Otro 42 % tiene entre 5 y 49 empleados.

Las pequeñas empresas están muy concentradas en áreas cercanas a la plaza y sus corredores, pero no exclusivamente. En estos puntos geográficos, la mayoría de las empresas sirven a los residentes mediante alojamientos, servicios de alimentos y comercios minoristas en planta baja. También existen varias oficinas profesionales pequeñas que ofrecen servicios financieros, de información o de seguros, o asistencia social o de cuidado médico. Estas empresas reflejan la población diversa de East Boston, donde hay varios establecimientos pertenecientes a inmigrantes e hispanohablantes.

A lo largo del proceso de planificación, los residentes sostuvieron la prioridad de mantener y apoyar a las pequeñas empresas existentes. Las nuevas inversiones en vecindarios pueden provocar cambios directos o indirectos que obliguen a personas y negocios a mudarse. Por ejemplo, la demolición de edificios o los aumentos rápidos

en los alquileres. Apoyar el crecimiento y la inversión en East Boston sin desplazamiento es un objetivo de la ciudad de Boston. La rápida escalada de los valores inmobiliarios y el alquiler comercial puede ser producto de una afluencia repentina de inversiones. En cambio, las mejoras graduales, continuas y de menor escala en los edificios y el espacio público a lo largo del tiempo respaldan un crecimiento estable y sostenible.

Las estrategias de zonificación (el enfoque de las recomendaciones de PLAN: East Boston), pueden aumentar las oportunidades para las operaciones comerciales en el vecindario, pero están limitadas en su capacidad de apoyar directamente a las empresas. Los ejemplos de estrategias de zonificación que se dirigen a las pequeñas empresas incluyen límites en el tamaño de la huella del edificio, requisitos para plantas bajas activas y la expansión de las zonas que permiten usos comerciales correctos. Estas medidas ayudan a facilitar la apertura de un negocio y fomentan el compromiso entre los espacios comerciales y el ámbito público.

Las políticas estratégicas pueden aplicarse directamente a empresas existentes. En la actualidad, la pequeña unidad comercial (SBU por sus siglas en inglés) de la Oficina de Desarrollo Económico apoya a las pequeñas empresas



mediante. La política relacionada con el desarrollo económico y el apoyo a las pequeñas empresas actúa a escala de la ciudad. Esta política es una prioridad en la que trabajan la SBU y la Oficina de Desarrollo Económico. La SBU invierte directamente en negocios existentes. Las inversiones a menor escala en empresas respaldan la visión de una inversión sostenible sin desplazamiento.

La SBU dispone de recursos de asistencia técnica para las pequeñas empresas que necesiten apoyo en cuestiones legales, de marketing, contabilidad y más. La SBU también ofrece subsidios y respaldo para el embellecimiento de tiendas, que incluyen mejoras de fachada y señalización. La SBU puede ayudar a las empresas con los requisitos de licencia y permisos, y con otros aspectos comerciales, como la certificación para empresas locales pertenecientes a mujeres, minorías y veteranos mediante la Unidad de Equidad e Inclusión.

PLAN: East Boston continúa coordinando con la Oficina de Desarrollo Económico para identificar estrategias de respaldo a pequeñas empresas y garantizar que los comercios minoristas satisfagan las necesidades de la diversa población de East Boston.



ARRIBA The facade transformation of 9-12 Central Square en el año 2018.
ABAJO 9-12 Central Square en el año 2017. A través de la Oficina de Desarrollo Económico, con la ayuda de los programas “Restore” y de las Calles Principales (“Main Streets”) de East Boston, el 9-12 de Central Square renovó su fachada y restauró el ladrillo y piedra ornamentales originales. El propietario del edificio, a través del programa “Restore”, recibió asistencia de diseño gráfico y arquitectónico para transformar la fachada comercial del primer piso del edificio además de \$55,000 de la Ciudad para construir el proyecto.

Consideraciones de políticas para mejorar el acceso a las opciones de transporte

Por ser puntos importantes de conexión, las plazas y los corredores son lugares ideales para expandir el acceso al transporte y a los automóviles y bicicletas compartidos.

En promedio, el 38 % de los hogares de East Boston no tiene acceso a un automóvil. La población del vecindario crece más rápido que el registro de vehículos de pasajeros, y un residente de East Boston tiene menos probabilidades de tener un automóvil que un residente típico de Boston. Los residentes de East Boston tienen más probabilidades de trasladarse en transporte público al trabajo que los residentes de cualquier otro vecindario de Boston, pero algunos centros de trabajo establecidos y emergentes son inaccesibles en transporte público en un tiempo razonable. East Boston necesita más y mejores opciones de transporte para la población existente, y debe promover alternativas al automóvil para los nuevos residentes.

El objetivo de la ciudad de Boston es garantizar que, para el 2030, todos los residentes vivan a diez minutos a pie de un lugar con transporte frecuente y automóviles y bicicletas compartidas. Los residentes también necesitan redes de transporte seguras, cómodas y confiables a fin de que estas alternativas sean opciones viables para los viajes diarios. Juntos estos objetivos normativos complementan el desarrollo de recomendaciones de PLAN: East Boston. Esto es especialmente cierto en el caso de plazas y corredores, que no solo son puntos importantes de conexión para el vecindario, sino que también son los lugares con la mayor congestión y número de accidentes que requieren respuesta de los servicios médicos de emergencia.

Además de desarrollar conceptos para la iniciativa PLAN: East Boston, la BPDA trabaja en estrecha colaboración con el Departamento de Transporte de Boston para brindar

opciones de transporte a las plazas y los corredores de East Boston mediante el programa GoHub!. GoHubs! facilita el transporte de las personas ofreciendo más opciones para circular, encontrarse y orientarse. Son lugares identificables en los que se combinan varias opciones de transporte, información y elementos agradables cerca de paradas de autobús, de estaciones de la Línea Azul y de bicicletas compartidas. GoHubs! incluye servicios como automóviles compartidos, movilidad automotriz personalizada, carga de automóviles eléctricos, centros de información, asientos y arte público.

La implementación de GoHubs! es una estrategia clave para lograr los ambiciosos objetivos de igualdad y transporte de la ciudad para el 2030. En 2020, el Departamento de Transporte de Boston lanzó una versión piloto del programa GoHub! en East Boston, y para eso estableció instalaciones y servicios de transporte en ocho ubicaciones basándose en aportes comunitarios, en la cercanía a las paradas de autobús y las estaciones de la Línea Azul, y en los huecos existentes en el acceso al transporte. Las ubicaciones y los servicios están marcados en la siguiente página. Como parte de la estación GoHub! ubicada en Gove Street, cerca de la vía Mary Ellen Welch Greenway, se añadirán semáforos en la intersección de Gove Street y Orleans Street.



GOHUB! UBICACIONES PILOTO

En East Boston, el programa piloto GoHubs! añadió tres estaciones de bicicletas compartidas (33 nuevas bicicletas compartidas), 14 estacionamientos de bicicletas, 14 espacios nuevos para automóviles compartidos, así como cuatro bancos con wifi y carga de dispositivos. Las opciones de transporte fueron acompañadas de letreros informativos para que los lugares sean de fácil identificación. El Departamento de Transporte de Boston está evaluando el programa piloto para ayudar al ayuntamiento a comprender los resultados y la eficacia de GoHubs! en el cumplimiento de sus objetivos. Para obtener más información, ingrese a www.boston.gov/gohubs (Crédito del mapa: Departamento de Transporte de Boston)

Consideraciones de políticas para establecer los requisitos del estacionamiento de calle

La disponibilidad de espacio para el estacionamiento está vinculada al aumento de automóviles, costos de viviendas y emisiones de gas invernadero.

Aunque las reglamentaciones de la acera modifiquen el uso del espacio, la cantidad de espacios de estacionamiento de calle es relativamente estable. Los factores que determinan esta cantidad raramente cambian, como el largo de la cuadra o el ancho de la calle. Sin embargo, se puede aumentar el estacionamiento fuera de la calle con la reestructuración de los terrenos. El código de zonificación actual de East Boston exige este aumento. La zonificación establece cuántos espacios de estacionamiento fuera de la calle se requieren en diferentes distritos. Los usos residenciales generalmente necesitan 1 o 2 espacios por unidad, mientras que los usos comerciales pueden necesitar 2 para 1000 pies cuadrados en comercios minoristas o 0,3 espacios por asiento en un restaurante, por ejemplo.

El estacionamiento fuera de la calle puede ser conveniente para algunos, pero aumentar la cantidad de espacio puede traer consecuencias negativas. Construir estacionamientos fuera de la calle cuesta entre \$28 000 y \$53 000 por espacio en Boston, y más aún si es subterráneo o de techo cubierto y varios pisos.¹ Los costos de estacionamiento se trasladan a los ocupantes de los edificios, independientemente de si tienen automóvil, y sus usuarios pueden pagar hasta \$1700 adicionales por año en costos de vivienda.² El estacionamiento fuera de la calle usa espacio que podría usarse para viviendas, para activar el uso de plantas bajas o para crear espacio abierto.

¹ Rider Levett Bucknall. Primer trimestre de 2020: Informe de costos de construcción trimestral (Quarterly Construction Cost Report).

² Gabbe, C. J. & Pierce, G.. (2016). Costos ocultos y pérdidas irreversibles: estacionamiento incluido en el alquiler, y alquileres residenciales en las metrópolis de los Estados Unidos. (Hidden Costs and Deadweight Losses: Bundled Parking and Residential Rents in the Metropolitan United States).

El *Phase II Report* (Informe de Fase II, 2019) de la iniciativa Perfect Fit Parking Initiative del Consejo de Planificación del Área Metropolitana (Metropolitan Area Planning Council, MAPC) descubrió que el estacionamiento de calle es sobredimensionado en la región de Boston. En Boston, el MAPC investigó 55 edificios y descubrió un 50 % de exceso en estacionamiento fuera de la calle (estacionamiento promedio de aproximadamente 0,75 espacios por unidad y demanda promedio de estacionamiento de aproximadamente 0,5 espacios por unidad). En East Boston, el MAPC descubrió un 31 % de exceso de estacionamiento fuera de la calle en The Eddy y 245 Sumner Street.

El estacionamiento suele ser un asunto controvertido para los residentes que tienen automóvil, y además depende de la disponibilidad del estacionamiento de calle. Sin embargo, muchos hogares de East Boston no tienen acceso a un automóvil. Desde 2018, los residentes de East Boston superan en número a los automóviles de pasajeros registrados con una proporción de 3 a 1. Como parte de PLAN: East Boston, el proceso puede reconsiderar cuánto espacio de estacionamiento es necesario para usos comerciales, residenciales y otros. El proceso también puede considerar un enfoque que otras ciudades ya están probando: requisitos de estacionamiento máximos, en lugar de mínimos. El Departamento de Transporte de Boston ya incorporó una tasa máxima de estacionamiento para grandes construcciones (≥50 000 pies cuadrados brutos o GSF). Los requisitos también podrían variar según la distancia a las estaciones de Línea Azul, una estrategia que el Mayor's Housing Innovation Lab utiliza para las construcciones del programa Compact Living Pilot.



ÁREAS A 5 MINUTOS A PIE DE UNA ESTACIÓN DE LÍNEA AZUL

La mayoría de los residentes de East Boston tienen acceso a opciones de transporte como los trenes, los autobuses clave (Key Buses) y las bicicletas y automóviles compartidos. Sin embargo, el código de zonificación de East Boston no tiene en cuenta las opciones de transporte cuando define las proporciones mínimas de estacionamiento fuera de la calle. Esto significa que la zonificación exige que todo edificio tenga una cantidad constante de espacios de estacionamiento fuera de la calle, ya sea que esté ubicado en Maverick Square, que es un sitio con gran acceso a la Línea Azul, o en Harbor View, un sitio con poco acceso a la Línea Azul.

■ ÁREAS A 5 MINUTOS A PIE DE UNA ESTACIÓN DE LÍNEA AZUL

Maverick Square

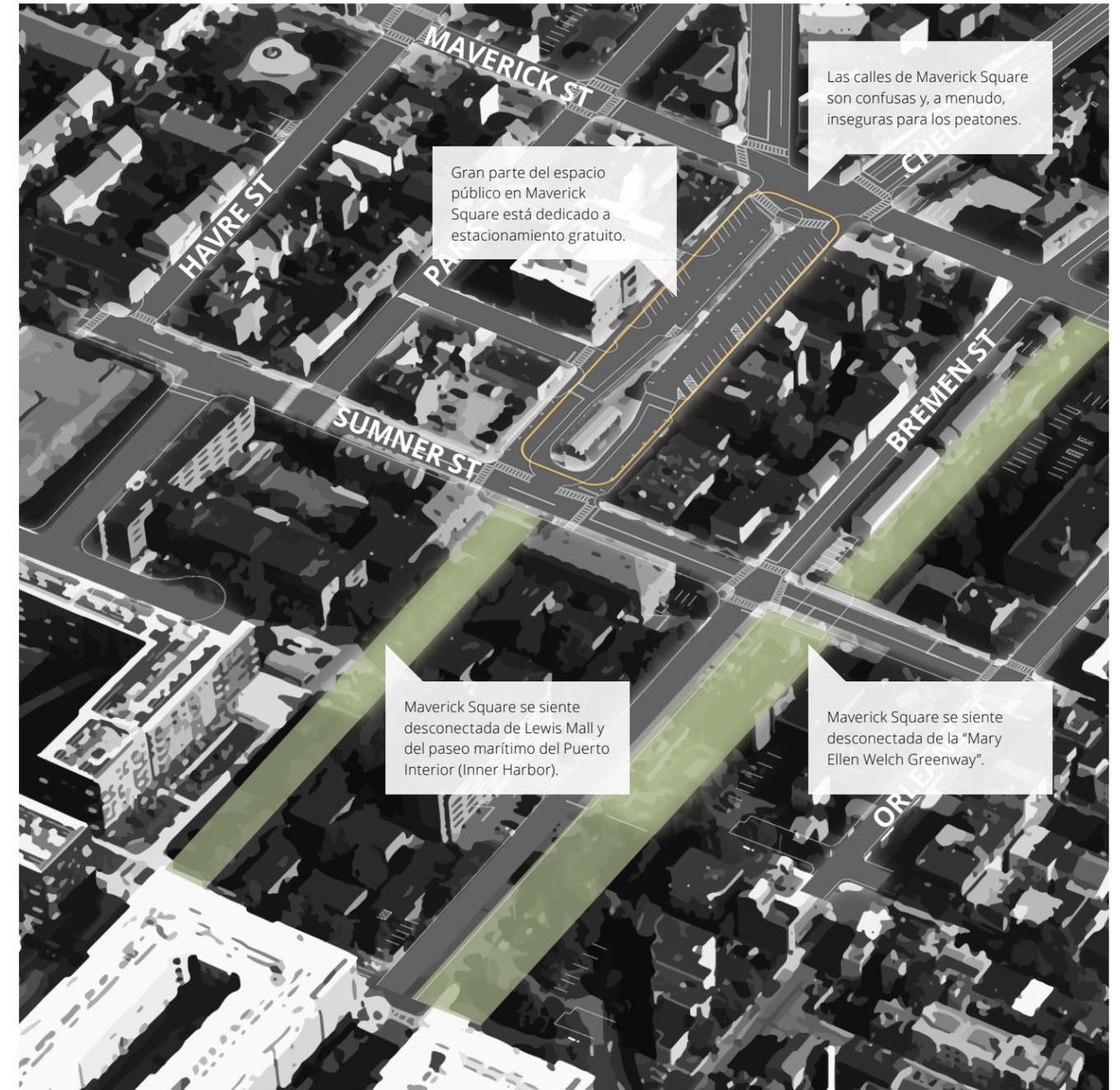
Maverick Square es una importante vía de acceso regional y debería funcionar como destino vecinal y como intercambiador.

Maverick Square siempre fue la puerta de entrada de East Boston. En 1833, la East Boston Company estableció un servicio de ferri que iba a Rhowes Wharf. La inauguración del East Boston Tunnel en 1904, que abrió una ruta bajo el puerto de Boston para que los tranvías accedieran al centro de la ciudad, consolidó Maverick como intercambiador regional. Hoy en día, casi la mitad de todos los recorridos de autobús y transporte subterráneo de East Boston comienzan en Maverick Square.

El distrito Main Streets de East Boston se concentra en la calle Meridian Street, desde Maverick Square hasta Central Square. Las plantas bajas del distrito están destinadas principalmente al uso comercial y ofrecen una combinación de locales, como restaurantes, peluquerías y tiendas de conveniencia vecinales, aunque también hay algunas oficinas. La altura de los edificios es variable y, en la plaza, hay varios edificios comerciales de uno o dos pisos, a pesar de estar cerca de Maverick Station.

El centro de la plaza no ha tenido mucho desarrollo. En 2010, el Centro de Salud Comunitario de East Boston impulsó la reconstrucción de 79 Paris Street, el antiguo emplazamiento de Sturtevant House, y se liberaron 49 000 pies cuadrados para uso clínico, de oficina, y comercial en la planta baja. Es un recurso invaluable para el barrio. En 2019, la BPDA aprobó dos proyectos, 9 Chelsea Street y 2-10 Maverick Square, que combinados liberarán aproximadamente 50 000 pies cuadrados de espacio comercial, que incluyen comercios en la planta baja.

BORRADOR - MAYO 2021



LO QUE HEMOS ESCUCHADO

Los miembros de la comunidad de East Boston identificaron los siguientes desafíos en Maverick Square.

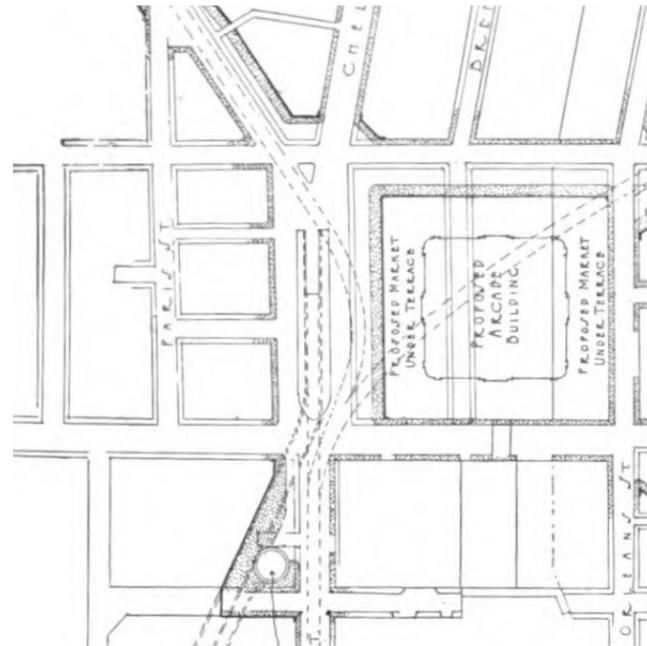
IZQUIERDA Maverick Square mirando al sur hacia la Maverick Station en el año 2020. A menudo están en conflicto los vehículos, los autobuses públicos y privados, los peatones y ciclistas debido a las limitaciones para cruzar, las ambiguas marcas de los carriles y la abundancia de estacionamiento y las actividades de carga y descarga.

BORRADOR - MAYO 2021



La Maverick Square del ayer

Maverick Square, antes llamada Hotel Square, es el centro comercial más antiguo de East Boston. La Comisión Histórica de Massachusetts describe Maverick Square del siguiente modo: “Maverick Square ha sido el sitio de mayor construcción comercial e institucional, de importancia tanto local como regional, aunque hoy apenas sobreviven restos. Si bien no es un parque verde como Central Square, que está ubicado hacia el norte, Maverick Square es un espacio abierto del plan original de East Boston de 1833 que sobrevivió hasta hoy”. Para “formar un espacio abierto, digno y aceptable”, un plan de 1915 propuso disponer del terreno entre Maverick Square y Orleans Street y pavimentar sobre las vías del tren de Boston & Albany Railroad para crear un “centro” de 400 pies cuadrados. El plan nunca se llevó a cabo, pero proyectó una galería “destinada a pequeños puestos y tiendas”.



ARRIBA Maverick Square, 1918. Fuente: Historic New England.

DEBAJO Plan para la extensión de Maverick Square y sus rutas de acceso en el año 1915

Fuente: Ciudad de Boston, Consejo de Planificación de la Ciudad, “East Boston, a Survey and a Comprehensive Plan”.



La Maverick Square de la actualidad

Maverick Square es un destino importante para el vecindario. La plaza está rodeada de comercios que sirven al vecindario, en tanto que Maverick Station (Línea Azul), las líneas clave de autobús (Key Bus: 116/117), las líneas de autobuses locales (114, 120 y 121) y el sistema de bicicletas compartidas generan actividad durante todo el día.

Hoy Maverick Square ofrece prioridad a autobuses y automóviles en el interior de la plaza, y garantiza servicios públicos en los comercios de la plaza. Los peatones suelen entrar en conflicto con los automóviles debido al cruce dificultoso y a la enorme actividad de carga y de estacionamiento. El espacio en la acera es limitado para el abordaje de autobuses y, a menudo, otros automóviles obstruyen a los autobuses.

La terminal de ferri Lewis Mall Ferry Terminal (en construcción) y la vía verde Mary Ellen Welch Greenway se encuentran a dos bloques/cuadras, pero ambas carecen de claras conexiones con Maverick Square. Todas las calles que conectan con Maverick Square se consideran de mucho estrés e inadecuadas para ciclistas de todas las edades, sin importar su destreza.



ARRIBA Vista de Maverick Square desde Meridian Street y Maverick Street, con dirección a Maverick Station en el año 2021.

DEBAJO Maverick Square carece de conexiones claras hacia la vía verde Greenway y Lewis Mall, a pesar de su cercanía. Fuente: Google Earth (2019)

Maverick Square del mañana

Esta lista resume las recomendaciones para Maverick Square como ilustra el plan de visión de la página siguiente. La visión para Maverick Square propone estrategias para:

- » **Respaldar un distrito con desarrollo de uso mixto de mediana altura en Maverick Square.** (Diríjase a la página 26 para más información)
 - » Permitir una mayor altura (de hasta siete pisos) y concentración en los terrenos frente a Maverick Square.
 - » Exigir el uso comercial en planta baja y prohibir su uso inactivo en las aceras prioritarias.
- » **Generar espacios abiertos flexibles y utilizables en el centro de la plaza que tengan conexión con Maverick Station, Lewis Mall y Mary Ellen Welch Greenway.** (Diríjase a la página 28 para más información)
 - » Expandir el bulevar central que conecta con Maverick Station.
 - » Elevar la altura de la intersección en Sumner Street y Lewis Mall al nivel de la acera.
 - » Incorporar ciclovías separadas y en ambos sentidos en Sumner Street y Bremen Street.
 - » Incorporar un cruce peatonal centralizado en la intersección de Maverick Street, Meridian Street y Chelsea Street.
- » **Lograr que los autobuses sean más confiables y predecibles.** (Diríjase a la página 30 para más información)
 - » Dar prioridad a los autobuses en el carril adyacente al bulevar.
- » **Promover oportunidades en el ámbito público para incorporar infraestructura resistente.** (Diríjase a la página 32 para más información)
 - » Estudiar los recorridos de inundación prioritarios identificados por el proyecto Coastal Resilience Solutions East Boston.
 - » Identificar oportunidades para añadir árboles y reducir las superficies impermeables.



AVENIDA ÁLVARO OBREGÓN EN EL DISTRITO ROMA DE CIUDAD DE MÉXICO

El amplio bulevar funciona como parque y alberga diversos eventos culturales.

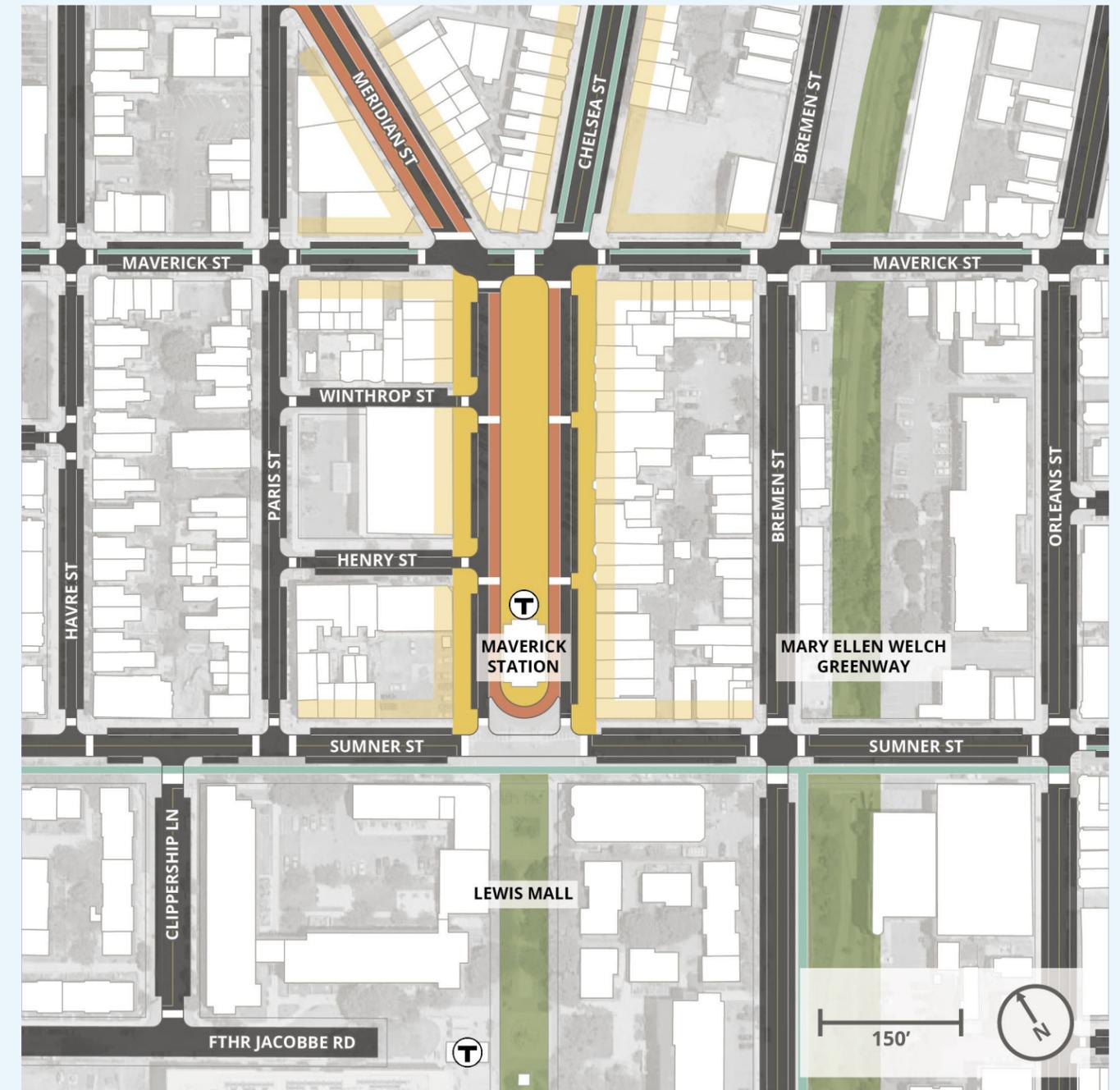


DIAGRAMA DEL PLAN PARA LA VISIÓN DE MAVERICK SQUARE

- PARQUES/ESPACIO ABIERTO
- ESPACIO PÚBLICO MEJORADO
- CARRIL EXCLUSIVO PARA AUTOBUSES
- CICLOVÍA
- ACERAS PRIORITARIAS



La visión para Maverick Square propone la creación de un espacio público flexible y amplio que esté conectado con Maverick Station y rodeado de paradas de autobús mejoradas y un carril con prioridad para autobuses.

Respaldar un distrito con desarrollo de uso mixto de mediana altura en Maverick Square.

Maverick Square es un importante sitio de encuentro, localizado en un intercambiador regional. Es conveniente aprovechar la cercanía del transporte a esa concentración, y que los edificios contribuyan al uso activo de las plantas bajas para sostener un espacio público animado. Hoy en día, los terrenos baldíos y los edificios comerciales vacantes de uno o dos pisos crean un paisaje urbano irregular.

Permitir una mayor altura (de hasta siete pisos) y concentración en los terrenos frente a Maverick Square.

Maverick Square es un amplio espacio con derecho de paso, bien adaptado para una mayor altura y concentración. Antes de ser demolido en 1927, el edificio Sturdevant House tenía cinco pisos. Para los edificios que dan directamente a la plaza, la altura permitida aumentaría de tres a cinco pisos. Los proyectos que propongan una asequibilidad residencial más allá de lo contemplado por la Política de desarrollo inclusivo (IDP son sus siglas en inglés) podrían tener mayor altura en Maverick Square.

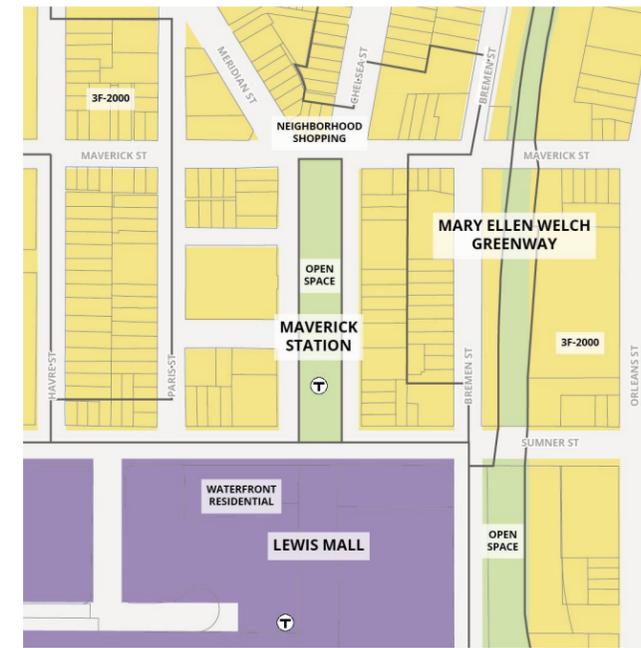
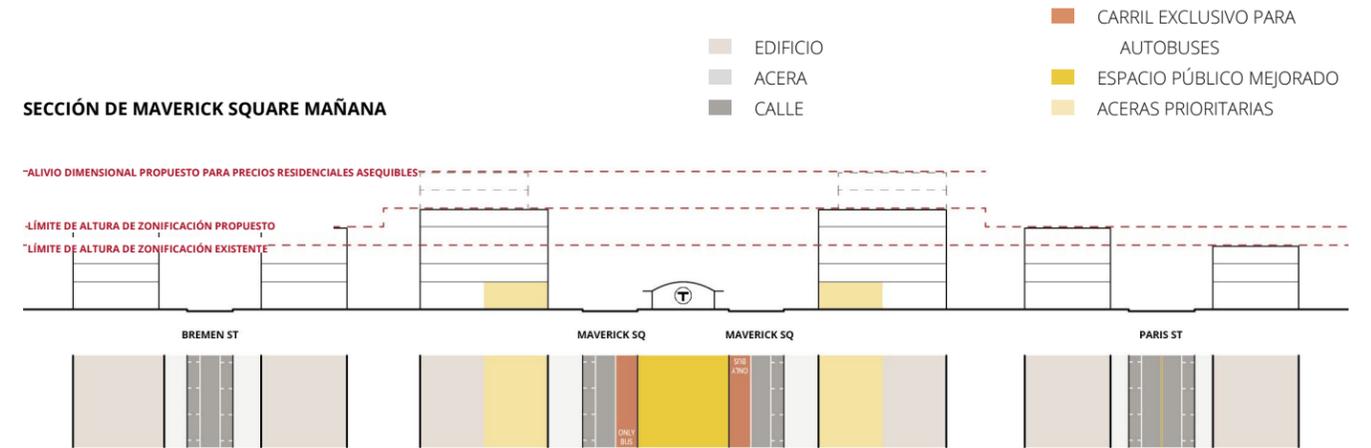


ESQUINA SURESTE DE MAVERICK SQUARE Y SUMNER STREET EN EL AÑO 2021
 Muchos de los edificios que dan a Maverick Square podrían tener mayor altura y densidad.

Fomentar el uso activo de las plantas bajas en las aceras prioritarias.

Se consideran aceras prioritarias tanto Maverick Square como sus intersecciones con Meridian Street, Chelsea Street y Sumner Street. La planta baja de los edificios que ocupan estas aceras debería estar destinada fundamentalmente al comercio minorista y se debería restringir todo uso inactivo, como estacionamientos, residencias y oficinas comerciales. En estas calles, debería limitarse el uso de rampas para no interrumpir el tránsito de peatones.

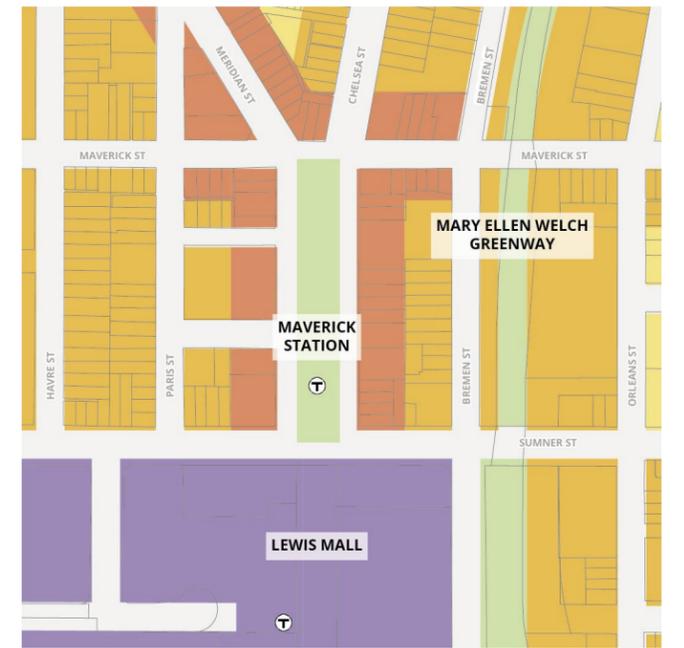
Algo similar debería considerarse para la vía verde Mary Ellen Welch Greenway. Si bien el uso comercial no es factible a lo largo de la vía verde dada su posición a mitad de bloque/cuadra, deberían evitarse los usos inactivos, como el estacionamiento, o establecerse disimuladamente y a una distancia adecuada del derecho al paso.



EL MAVERICK SQUARE DE LA ACTUALIDAD: ZONIFICACIÓN DE DISTRITOS POR ALTURA

El área alrededor de Maverick Square, excepto las parcelas frente al mar, tiene un límite de 35 pies y tres pisos de altura como máximo.

- 3 PISOS
- ZONAS FRENTE COSTERO Y ZONAS INDUSTRIALES EN DESARROLLO



EL MAVERICK SQUARE DEL MAÑANA: PLAN REGULADOR PROPUUESTO

La visión propuesta para Maverick permitiría un modesto aumento de altura alrededor de Maverick Station y Square. Los cinco pisos alrededor de la plaza se reducirían a cuatro pisos en los bloques circundantes y corredores clave para una transición a los edificios residenciales de tres pisos típicos de East Boston.

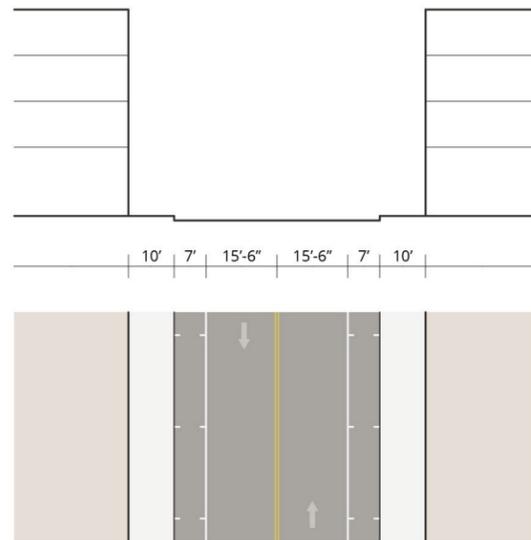
- 3 PISOS
- 4 PISOS
- 5 PISOS
- ZONAS FRENTE COSTERO Y ZONAS INDUSTRIALES EN DESARROLLO

Generar espacios abiertos flexibles y útiles en el centro de la plaza que tengan conexión con Maverick Station, Lewis Mall y Mary Ellen Welch Greenway.

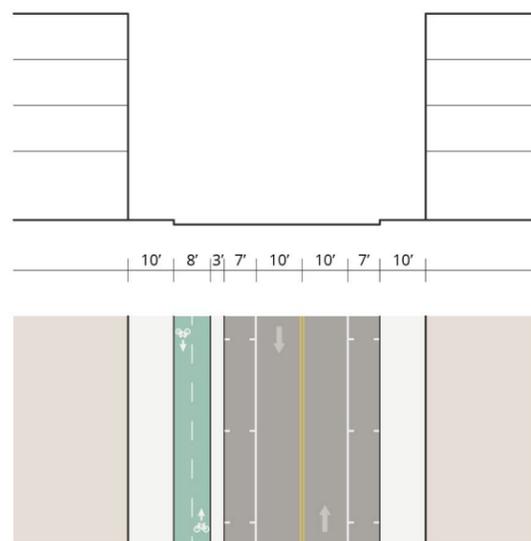
El concepto de la visión para Maverick Square crearía un nuevo espacio público de casi media hectárea, ya que reinventaría el espacio excedente de la calle que, con el tiempo, se destinó al tránsito de automóviles. Un bulevar más ancho recuperaría el espacio público que sirve a los residentes, apoya los negocios locales y reorienta la plaza alrededor de Maverick Station, y el tránsito peatonal resultante animaría Maverick Square durante todo el día. Un espacio público más amplio y centralizado ofrecería una entrada más amable a East Boston. Las oficinas del edificio central de Maverick Station, los túneles de ventilación y la curva de giro para los autobuses exigen mantener la configuración básica de la plaza y limitan configuraciones alternativas. Este nuevo espacio abierto permitirá ofrecer servicios a la vida pública y aportar elementos de infraestructura resistente, incluidos más árboles.

Una parte del interior de Maverick Square pertenece a la Mancomunidad de Massachusetts (Commonwealth of Massachusetts); Maverick Station y la infraestructura de túneles de la Línea Azul pertenecen a MBTA, que se encarga de mantenerlas. La coordinación continua con MBTA es crucial para llevar a cabo el concepto de la visión para Maverick Square.

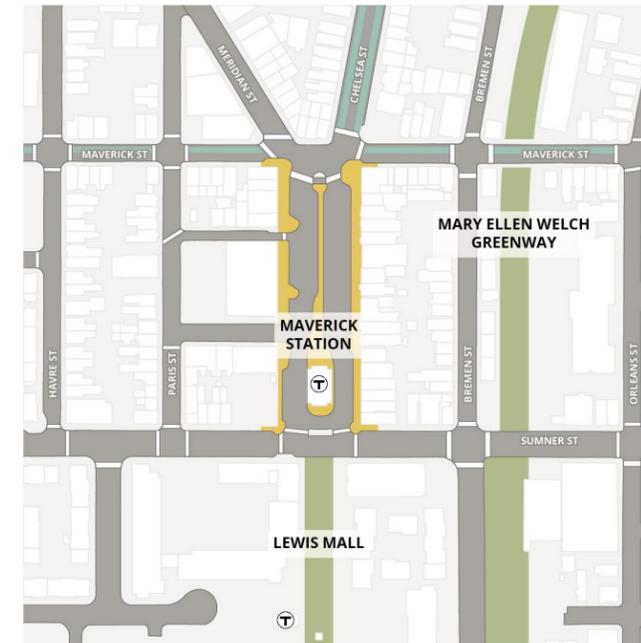
La BPDA analizó el uso y la regulación del espacio en la acera y del estacionamiento de calle en Maverick Square. Para conocer los resultados de los análisis, el lector debe consultar el Apéndice Técnico. El concepto de la visión propone menos espacios de estacionamiento de calle en la plaza. A medida que se perfeccione el concepto de la visión para Maverick Square mediante el proceso de participación comunitaria, se establecerán recomendaciones para la cantidad de espacios de estacionamiento y la regulación del espacio de la acera, que incluye paradas de autobús, espacios de carga y descarga, recogida y descenso, y estacionamiento.



SUMNER STREET AL OESTE DE ORLEANS STREET: CONDICIONES ACTUALES



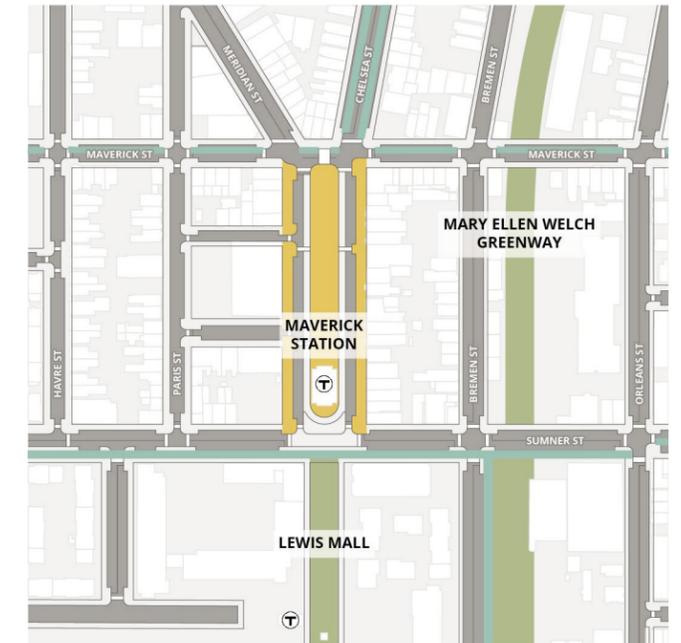
SUMNER STREET AL OESTE DE ORLEANS STREET: CONDICIONES PROPUESTAS CON CICLOVÍA SEPARADA Y EN AMBOS SENTIDOS



ESPACIO PÚBLICO DE MAVERICK SQUARE: CONDICIONES ACTUALES

Maverick Square es el tercer sitio más peligroso de East Boston en cuanto a accidentes de tránsito para peatones y ciclistas. Debido a que los automóviles tienen prioridad, la experiencia de llegada de los peatones, ciclistas o usuarios del transporte público puede ser desconcertante y hostil. A pesar de su cercanía, Maverick Square se encuentra aislada de la más amplia red de espacio abierto que incluye el frente costero, Lewis Mall y la vía Mary Ellen Welch Greenway.

- CICLOVÍA
- ESPACIO PÚBLICO
- ESPACIO ABIERTO



ESPACIO PÚBLICO DE MAVERICK SQUARE: CONDICIONES PROPUESTAS

Al norte, la plaza se conectaría más directamente con Meridian Street y Chelsea Street mediante un amplio cruce a mitad de bloque/cuadra. Al sur, la plaza y Lewis Mall se unirían mediante una intersección elevada sobre Sumner Street, lo que vincularía estos espacios con una conexión accesible. Ciclovías separadas y en ambas direcciones en Bremen Street y Sumner Street conectarían Maverick Square con la vía Mary Ellen Welch Greenway y el parque LoPresti Park, como se detalla en los recortes actuales y propuestos de la izquierda.

- CICLOVÍA
- ESPACIO PÚBLICO
- ESPACIO ABIERTO

El nuevo espacio público permitiría añadir árboles, lo que disminuiría los efectos de isla de calor urbano. Maverick Square es un lugar muy caluroso debido a sus numerosas superficies pavimentadas y a la falta de árboles.

Lograr que los autobuses sean más confiables y predecibles.

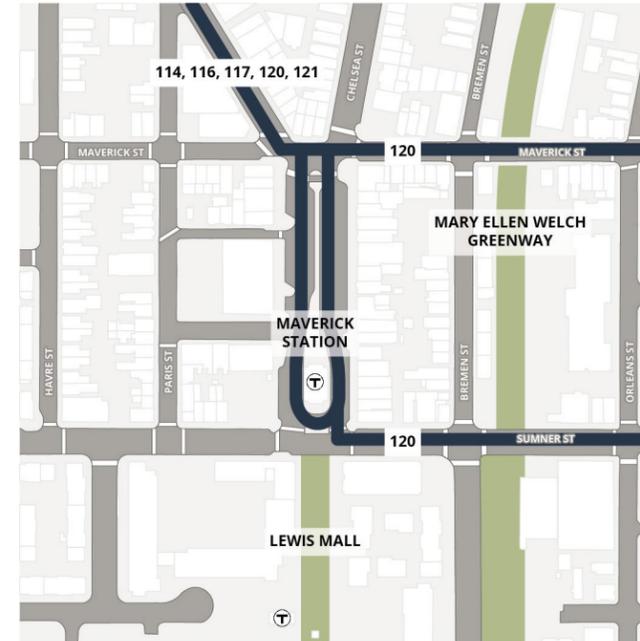
El tránsito es imprescindible para Maverick Square, y el punto de transbordo entre autobuses y el transporte subterráneo de Maverick Station es crucial para East Boston y la región. Antes de la pandemia, casi la mitad de los 14 000 recorridos de autobús y transporte subterráneo de East Boston comenzaban en Maverick Square cada día de la semana.

Para que el servicio de estos importantes recorridos sea más fiable y predecible, los autobuses requieren un espacio de maniobra libre de embotellamiento y de conflictos en la acera. El concepto de la visión para Maverick Square proporcionaría este paso sin obstrucciones mediante carriles exclusivos para autobuses junto al bulevar. Los carriles exclusivos para autobuses permitirían que la MBTA extendiera las áreas de embarque de autobuses a lo largo de la plaza y otorgarían una mayor flexibilidad en maniobras de transbordo de emergencia. Los carriles de autobuses de Maverick Square se conectarían con los carriles de autobuses propuestos para Meridian Street y detallados con mayor profundidad en la sección Meridian Street/Border Street de este documento. El concepto de la visión conservaría la carga y el estacionamiento de calle en las aceras comerciales exteriores de Maverick Square.



AUTOBUSES HACIENDO COLA EN LA ESTACIÓN DE MAVERICK EN EL AÑO 2020

De todas las personas que pasan por Maverick Station, el 44 % usa el autobús y el 52 % camina o anda en bicicleta. En total, el 96 % de las personas que llegan a Maverick Station caminan, andan en bicicleta o usan el autobús, lo que representa un aumento frente al 87 % de hace una década.

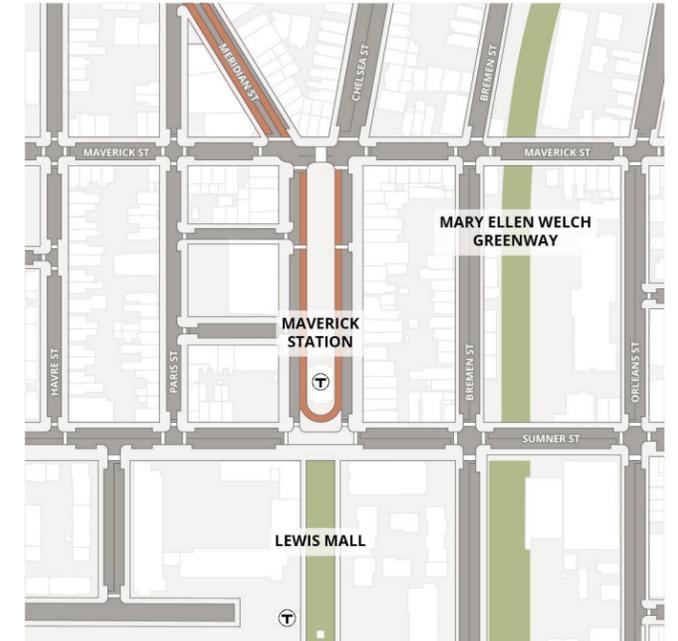


MAVERICK SQUARE: LÍNEAS DE AUTOBUSES

Los autobuses que entran o paran cerca de Maverick Square transportan a miles de pasajeros todos los días, pero la enorme congestión y el frecuente estacionamiento en doble fila hacen que el servicio de autobús sea poco fiable e impredecible. La MBTA carece del espacio de acera suficiente para que los pasajeros esperen para subir o cambiar de autobús.

— LÍNEA DE AUTOBUSES

Durante la pandemia, las líneas de autobús de East Boston y la Línea Azul (Blue Line) han mantenido un número de usuarios mayor a gran parte de la región. A pesar del carácter indispensable de los autobuses de East Boston, ninguna línea que presta servicio en Maverick Square cumple con los objetivos de confiabilidad de la MBTA para días de semana, sábados o domingos.



MAVERICK SQUARE DEL MAÑANA: CARRILES EXCLUSIVOS PARA AUTOBUSES PROPUESTOS

En este concepto, las líneas 114, 116/117, 120 y 121 operarían en carriles exclusivos para autobuses a lo largo del espacio público central, lo que mejoraría la confiabilidad general y garantizaría la flexibilidad de maniobras para la MBTA. El concepto de la visión mantiene el diseño actual de Maverick Square, incluidos el espacio de viraje para los autobuses y el sentido del tránsito contrario a las agujas del reloj, para garantizar un traslado accesible y libre de conflictos entre autobús y transporte subterráneo.

— CARRIL EXCLUSIVO PARA AUTOBUSES

Promover oportunidades en el ámbito público para incorporar infraestructura resistente al calor y las inundaciones.

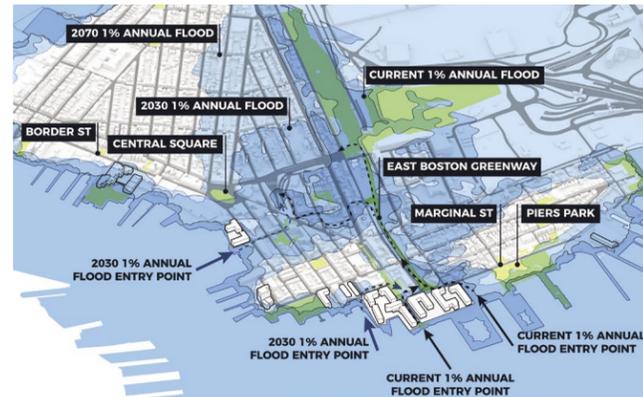
Si bien Maverick Square se encuentra de por sí en una zona elevada según los modelos de proyección de Climate Ready Boston, el área que rodea Maverick Square corre un riesgo de inundación considerable. Además, el vecindario es una isla de calor y corre un riesgo elevado de sufrir los efectos del calor extremo.

Estudiar los recorridos de inundación prioritarios identificados por el proyecto Coastal Resilience Solutions East Boston.

Mediante el proyecto Climate Ready Boston, el grupo Coastal Resilient Solutions East Boston realizó un análisis técnico del tiempo y lugar de las inundaciones actuales y futuras, y concluyó que el frente costero de Marginal Street es el primer sitio que más probablemente sufriría una inundación costera en East Boston. Un proyecto financiado por el estado analizará con mayor profundidad las condiciones del sitio y las soluciones de diseño avanzado para abordar dos puntos críticos de acceso de la inundación a corto plazo alrededor de Carlton Wharf y Lewis Mall en línea con Marginal Street.

Identificar oportunidades para añadir árboles y reducir las superficies impermeables.

La configuración actual de Maverick Square reduce las áreas en las que se puedan plantar árboles, lo que contribuye al efecto de isla de calor urbano.



En el informe "Coastal Resilience Solutions for East Boston and Charlestown", se lee: "En caso de una inundación, con probabilidad actual del 1 % anual, el agua cruzaría primero el frente costero por Lewis Street y el terreno sin edificar de Piers Park II. Con un aumento del nivel del mar de 9 pulgadas (década del 2030), el 1 % de inundación anual ingresaría entre Clippership Wharf y 99 Sumner Street (Hodge Boiler Works). Desde estos lugares, el agua circularía hasta Marginal Street y luego hacia la entrada de la vía East Boston Greenway. Elevar el paseo portuario entre Clippership Wharf, Clipper Ship Apartments y 99 Sumner Street (Hodge Boiler Works) e instalar un muro desplegable de protección contra inundaciones a lo ancho de Lewis Street protegería tanto a los residentes de estos edificios como a las viviendas económicas cercanas y la entrada de la MBTA Maverick Station de los problemas y daños de la inundación.

Fuente: Ciudad de Boston, Departamento de Medioambiente, "Coastal Resilience Solutions for East Boston and Charlestown" (2017).



DIAGRAMA DEL PLAN DE MAVERICK SQUARE Y EL FRENTE COSTERO ASOCIADO

- ESPACIO ABIERTO
- ESPACIO PÚBLICO MEJORADO
- CARRIL EXCLUSIVO PARA AUTOBUSES
- ÁREA CON 1 % DE PROBABILIDAD ANUAL DE INUNDACIÓN Y 36 PULGADAS DE AUMENTO DE NIVEL DEL MAR EN 2070
- EL PROYECTO DEL FRENTE MARÍTIMO RESILIENTE DE EAST BOSTON.

Central Square

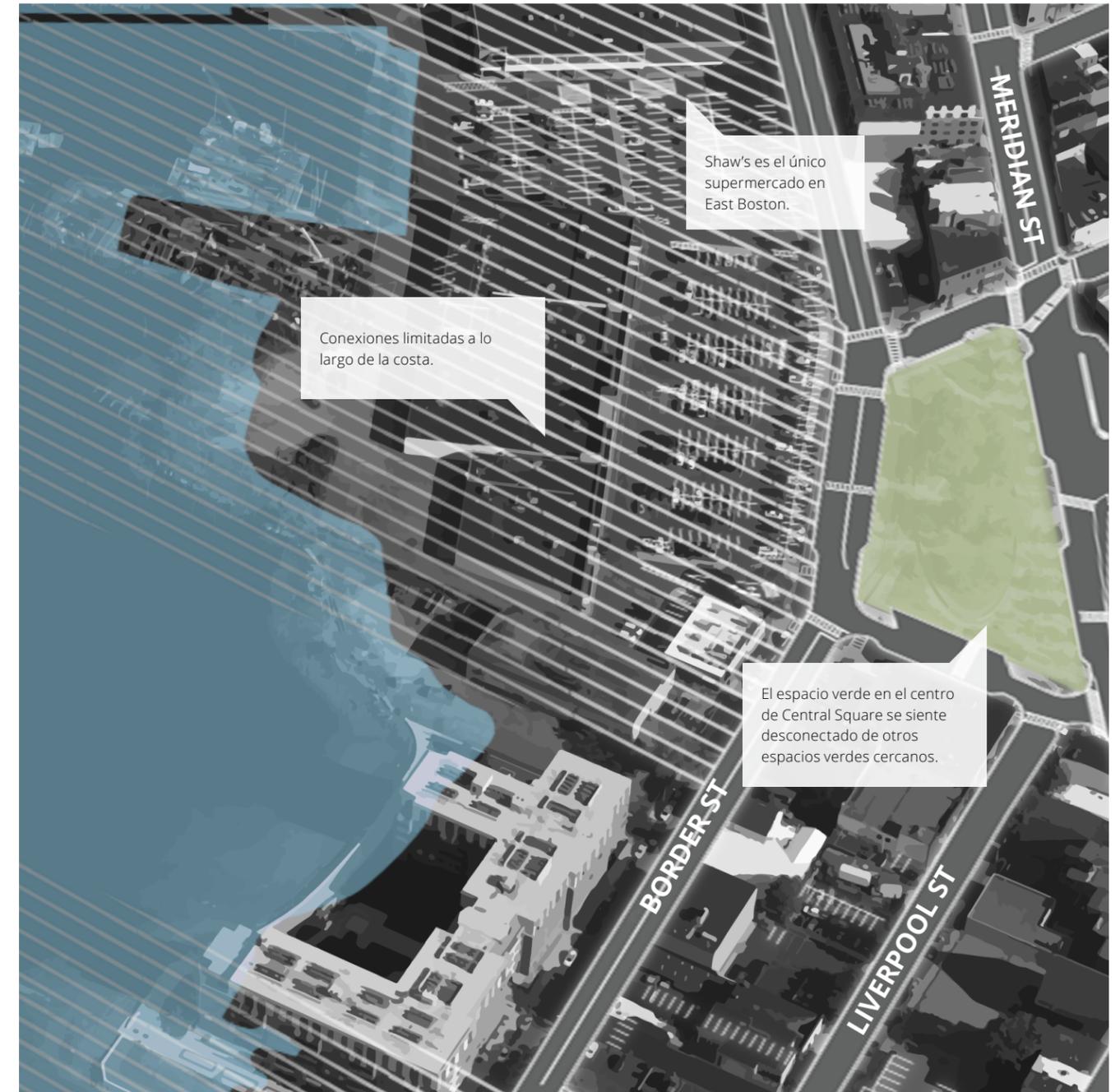
El área ofrece la posibilidad crucial de conectar East Boston con el frente costero del Puerto Interior (Inner Harbor) y desarrollar infraestructura clave resistente a inundaciones.

Central Square, también conocida como William Kelly Square, está ubicada en la intersección de Meridian Street, Border Street, Saratoga Street y Porter Street. El centro de la intersección es el parque Alfred L. Bertulli Park. En 2010, el Departamento de Transporte de Boston y el Departamento de Parques y Recreación rediseñaron la intersección y el centro del espacio abierto. Central Square es un pilar del distrito Main Street de East Boston, y es importante tener en cuenta que muchos negocios del distrito, incluido el único supermercado de East Boston, brindan bienes y servicios necesarios a hogares de ingresos medios y bajos.

Como gran parte del frente costero de Inner Harbor, Central Square corre un gran riesgo de inundación costera debido al cambio climático. El estudio sobre la protección ante inundaciones del distrito se documentó en el informe "Coastal Resilience Solutions for East Boston and Charlestown" publicado en 2017. El informe identificó el frente costero de Border Street como el segundo recorrido de inundación más importante en East Boston, y proyectó una red de muelles, paseos portuarios y parques elevados y elementos naturales para hacer frente a estos riesgos y cumplir con importantes objetivos comunitarios para el acceso al frente costero.

Una parte importante de la plaza, incluida la Liberty Plaza, está ubicada en el Área Portuaria Designada (Designated Port Area, DPA) de East Boston, una designación reguladora controlada por la Oficina de Gestión de Zonas Costeras de Massachusetts (Coastal Zone Management, CZM). La BPDA inició un proceso formal de revisión de los límites del Área Portuaria Designada con la CZM para el Área Portuaria Designada de East Boston. Los nuevos límites tendrán un impacto sustancial en el panorama potencial del uso de las propiedades y del desarrollo, y, por eso, ejercerán una influencia decisiva en el planeamiento futuro de Central Square.

Las recomendaciones para Central Square se harán siguiendo la determinación de CZM sobre la revisión de límites del Área Portuaria Designada de East Boston. Las recomendaciones preparadas para Central Square se revisarán públicamente como parte del proceso de revisión para las recomendaciones asociadas con las Áreas Frente Costero y Zonas Industriales en Desarrollo.



LO QUE HEMOS ESCUCHADO

Los miembros de la comunidad de East Boston identificaron los siguientes desafíos en Central Square.

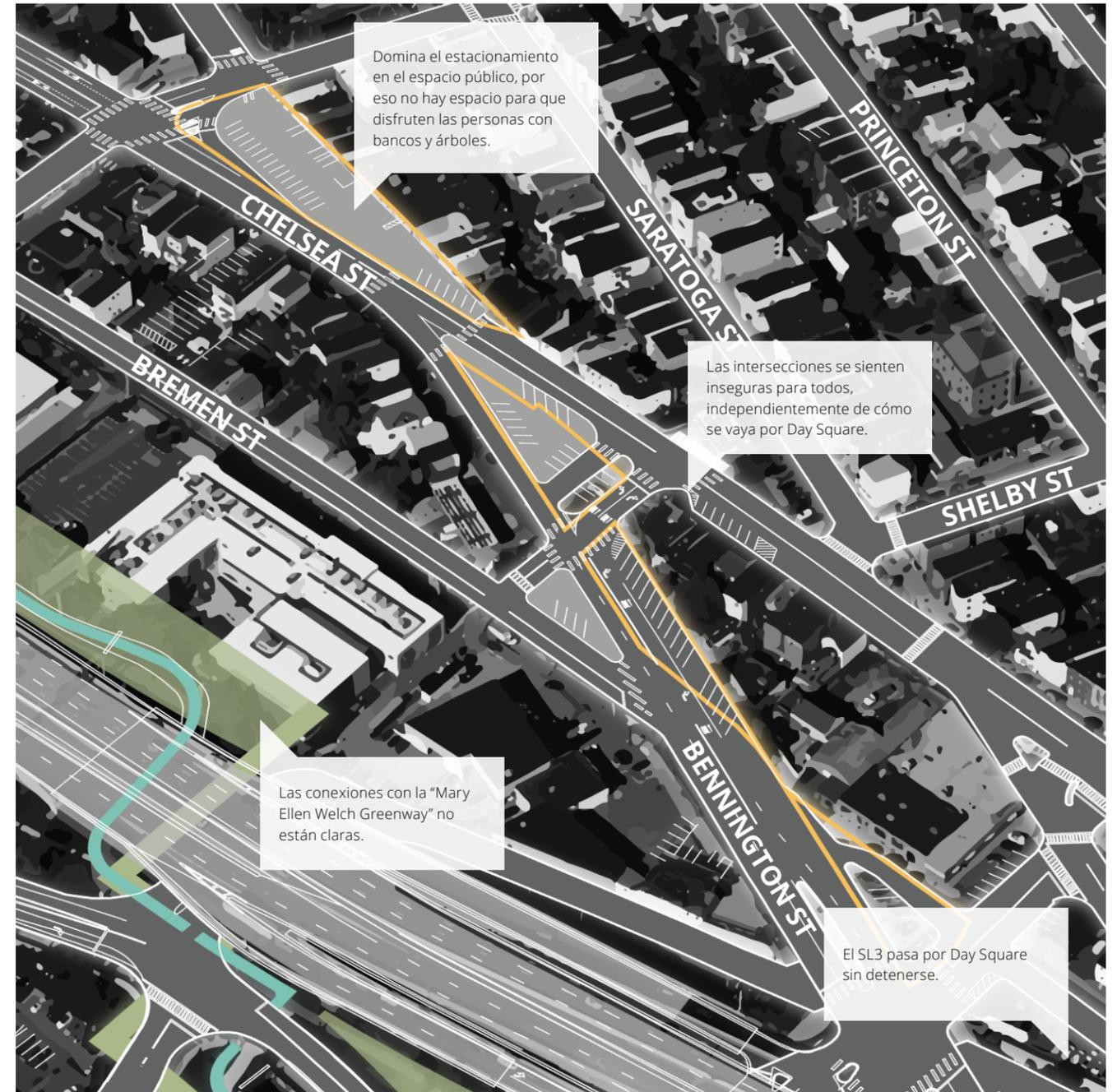
- ÁREA CON 1 % DE PROBABILIDAD ANUAL DE INUNDACIÓN Y 36 PULGADAS DE AUMENTO DE NIVEL DEL MAR EN 2070
- ▨ ÁREA PORTUARIA DESIGNADA (DESIGNATED PORT AREA, DPA)

IZQUIERDA Liberty Plaza en el 2019. Liberty Plaza está ubicada completamente dentro de los límites del Área Portuaria Designada (DPA son sus siglas en inglés) y se le aplica el Capítulo 91.

Day Square

La planificación en la plaza Day Square dará a la zona una forma y una identidad claras en torno a una nueva estación de MBTA para autobuses locales y de la línea plateada.

Day Square es el centro geográfico del vecindario y la entrada a East Boston desde Chelsea. Históricamente, el rol de Day Square como centro del vecindario se ha sacrificado en función de las necesidades regionales de los ferrocarriles, las autopistas y la infraestructura energética. Con el tiempo, varios negocios pequeños, muchos de los cuales reflejan las diversas comunidades de inmigrantes de East Boston, dieron lugar a un núcleo comercial en el vecindario. Si bien esos negocios ofrecen importantes bienes y servicios, al área le falta el espacio público necesario para convertirse en destino del vecindario.



LO QUE HEMOS ESCUCHADO

Los miembros de la comunidad de East Boston identificaron los siguientes desafíos en Day Square.

IZQUIERDA Intersección de Saratoga Street, Chelsea Street y Neptune Road mirando al sudeste en el año 2021. Day Square tiene intersecciones complicadas difíciles de navegar de manera segura, independientemente del modo de viaje.



La Day Square del pasado

DAY SQUARE EN EL CRUCE DE PRESCOTT STREET Y CHELSEA STREET EN EL AÑO 1948

Fuente: Digital Commonwealth

Day Square no se planificó como un centro comercial. Los mapas de Bromley de East Boston muestran los cambios de propiedad y de uso de la tierra con el transcurso del tiempo. En 1922, Day Square Theatre era uno de los pocos edificios comerciales de la zona. Varios edificios de la imagen de arriba siguen en pie en la actualidad. A la izquierda, la tienda de alimentos First National ocupa un edificio que originalmente fue uno de los cinco teatros que había en el vecindario. Spinelli's ocupa el mismo edificio en el presente.

Cabe destacar que los desafíos que presenta la infraestructura en Day Square no son nuevos. En el informe del Consejo de Planificación de la Ciudad sobre Desarrollo del distrito de East Boston, de 1916, se lee:

“En la actualidad, en Day Square, Eagle Square, Neptune Road y alrededores, hay un conjunto de lo más incongruente e insulso de esquinas, cruces de calles y espacios públicos abiertos. El plan actual es el resultado de la unión de dos sistemas rectangulares distintos de calles con poco esmero y ajuste, y con un ferrocarril que las atraviesa y para el que se necesitaron pendientes elevadas, lo cual hace que el distrito sea menos satisfactorio. Estos cruces de calles forman un centro importante que ya ha incrementado el valor de las propiedades y promete aumentar su importancia”.



La Day Square en la actualidad

DAY SQUARE EN EL CRUCE DE PRESCOTT STREET Y CHELSEA STREET EN EL AÑO 2021

En la actualidad, Day Square cuenta con muchos servicios comerciales para el vecindario, pero sigue siendo un atajo para vehículos regionales debido a su cercanía a la Ruta 1A. En 2019, aproximadamente el 75 % de los automóviles que pasaron por Day Square siguieron de largo hacia otros destinos.

Formado por la intersección de dos cuadrículas de calles, el espacio público en Day Square se caracteriza por un exceso de pavimento y cruces complejos. Es el quinto lugar en cantidad de accidentes de tránsito en East Boston. Parte de la calle se usa para estacionamiento, no cuenta con espacios públicos centralizados y hay pocos servicios públicos, una iluminación limitada y un mantenimiento insuficiente. La escasez de árboles contribuye a un efecto extremo de isla de calor.

Day Square se encuentra a cinco minutos a pie de Wood Island Station, pero es difícil llegar caminando debido a los amplios cruces y el paso elevado de la Ruta 1A. A Day Square llegan tres líneas de autobuses locales, que sufren retrasos considerables y son poco fiables debido a la duración y la frecuencia de la elevación del puente de Chelsea Street. La SL3 pasa por Day Square, pero no se detiene.

La vía verde Mary Ellen Welch Greenway está ubicada a una cuadra en dirección sur, pero no tiene una conexión directa con la plaza y está cerrada por la noche. Todas las calles que conectan con Day Square se consideran de nivel alto de estrés y no son aptas para ciclistas de todas las edades y capacidades.

La Day Square del mañana

Esta lista resume las recomendaciones pensadas para Day Square como ilustra el plan de visión de la siguiente página. La visión para Day Square propone estrategias que contemplan lo siguiente:

- » **Llevar la Línea Plateada hasta Day Square y lograr que los autobuses sean más fiables y predecibles.** (Diríjase a la página 44 para más información)
 - » Crear carriles exclusivos para autobuses en Chelsea Street, una nueva red de transporte público dedicada y una nueva estación de MBTA con conexión a las líneas SL2, 112, 120 y 121.
- » **Generar un nuevo espacio público en el centro de la plaza que tenga conexión con Mary Ellen Welch Greenway y American Legion Playground.** (Diríjase a la página 46 para más información)
 - » Recuperar los estacionamientos en superficie para convertirlos en nuevo espacio público.
 - » Conectar Bremen Street Community Park y American Legion Playground mediante la elevación del cruce entre Bennington Street y Prescott Street, ampliar la acera y plantar árboles a lo largo de Prescott Street.
- » **Respalda un distrito con desarrollo de uso mixto de mediana altura en Day Square.** (Diríjase a la página 48 para más información)
 - » Permitir una mayor altura (hasta seis pisos) y concentración en los terrenos frente a Day Square.
 - » Fomentar el uso activo de las plantas bajas en las aceras/veredas prioritarias.
- » **Simplificar los cruces mediante la consolidación de aquellos que sean redundantes y la reducción del tamaño de los que queden.** (Diríjase a la página 50 para más información)
- » **Hacer conexiones de Green Link con Mary Ellen Welch Greenway.** (Diríjase a la página 52 para más información)
 - » Construir una ramificación de la vía verde entre Excel Academy y 355 Bennington Street.
 - » Permitir la conexión con el frente costero Chelsea Creek a través del acceso a la Ruta 1A.



LAFAYETTE SQUARE EN CAMBRIDGE, MASSACHUSETTS

Main Street se adaptó en Massachusetts Avenue para crear una plaza peatonal en Lafayette Square. La plaza está ubicada en un espacio que estaba dedicado a los vehículos en el pasado y hoy tiene árboles, bancos y mesas con sillas, arte y espacio para la comunidad. El espacio despejado dentro de la plaza mantiene la vista de Main Street.

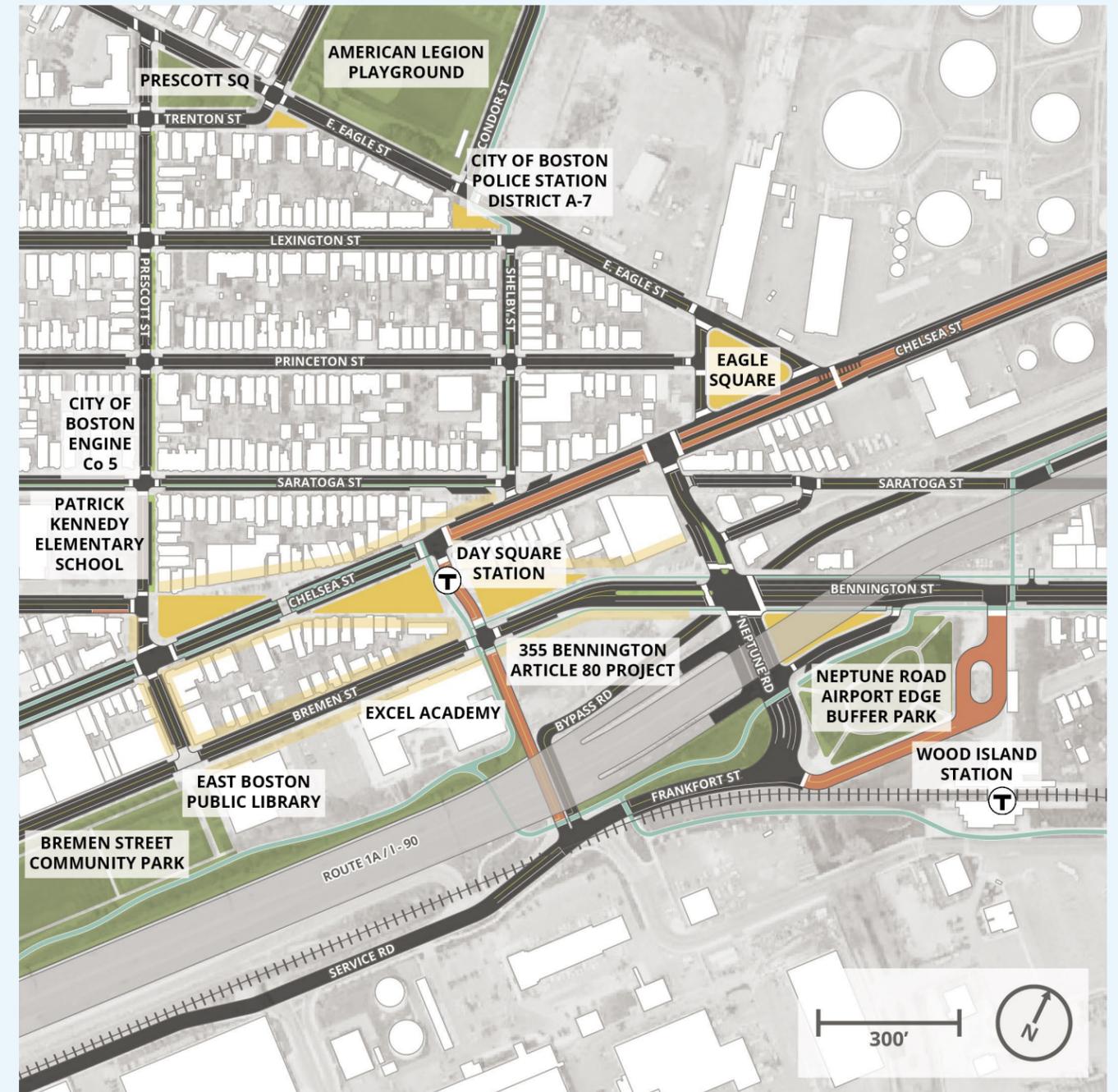
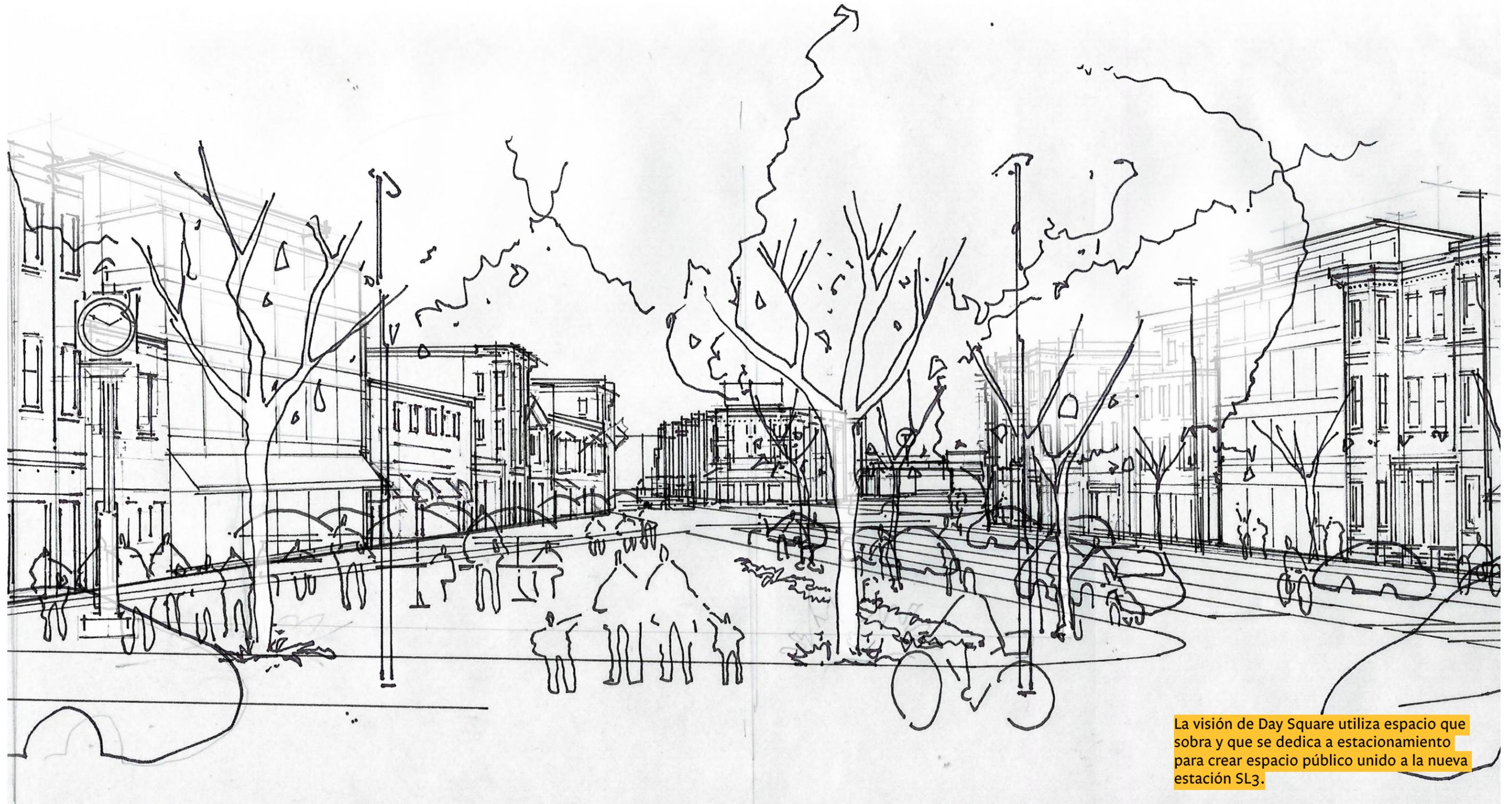


DIAGRAMA DEL PLAN PARA LA VISIÓN DE DAY SQUARE DEL MAÑANA

- PARQUES/ESPACIO ABIERTO
- ESPACIO PÚBLICO MEJORADO
- CARRIL EXCLUSIVO PARA AUTOBUSES
- SENDA/CICLOVÍA
- ACERAS/VEREDAS PRIORITARIAS

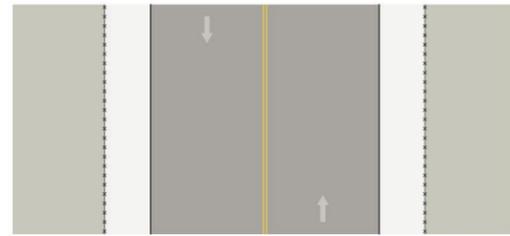
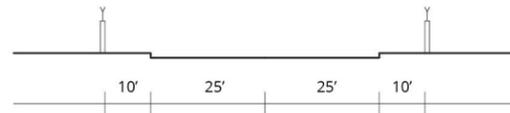


La visión de Day Square utiliza espacio que sobra y que se dedica a estacionamiento para crear espacio público unido a la nueva estación SL3.

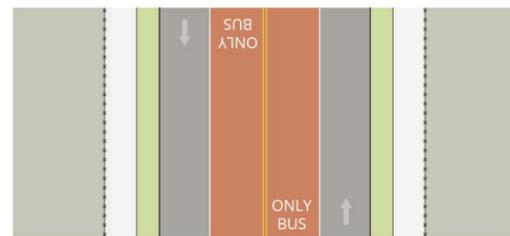
Llevar la Línea Plateada hasta Day Square y lograr que los autobuses sean más fiables y predecibles.

Para llevar el recorrido SL3 de la Línea Plateada hasta Day Square, es necesario mover la Coughlin Bypass Road a las calles de la ciudad y a terrenos estatales y privados. Se están analizando otras alternativas, pero únicamente la alineación propuesta en la siguiente página podría mantener y mejorar los niveles altos de servicio de la Línea Plateada y, al mismo tiempo, proporcionar suficiente espacio para un andén. Los carriles para autobuses en Chelsea Street se colocarían en el centro de la calle para que los cruces sean más seguros y para evitar conflictos con las aceras/veredas. Con estos carriles, los autobuses 112 y SL3 norte se adelantarían a los embotellamientos del tráfico y cruzarían el puente en caso de que se eleve, lo cual las haría mucho más fiables.

La Day Square Station, conectada con las líneas SL3, 112, 120 y 121, se ubicaría en un carril dedicado al transporte público entre Chelsea Street y Bremen Street. Para continuar esta conexión hasta Frankfort Street, se necesitaría realinear Coughlin Bypass Road, una ruta exclusiva para que los camiones no circulen por las calles locales de East Boston. Como Frankfort Street es crucial para las operaciones del Logan Airport, la BPDA ha iniciado conversaciones con Massport en relación con el posible impacto de la nueva conexión de la red de transporte público en la geometría revisada de Coughlin Bypass Road, las operaciones del cruce en la Frankfort Street y las conexiones multimodales propuestas para la zona. Asimismo, el concepto propone reabrir la conexión del este hacia Wood Island Station a través de Neptune Road. La BPDA reconoce que esta nueva conexión (que actualmente es un callejón sin salida) proporciona estacionamiento adicional para el Neptune Road Airport Edge Buffer Park, un compromiso de mitigación de parte de Massport para beneficiar a la comunidad de East Boston. La ciudad trabajará junto a Massport para preservar el acceso comunitario al Buffer Park y para reemplazar estos espacios de estacionamiento.



CHELSEA STREET: CONDICIONES EXISTENTES

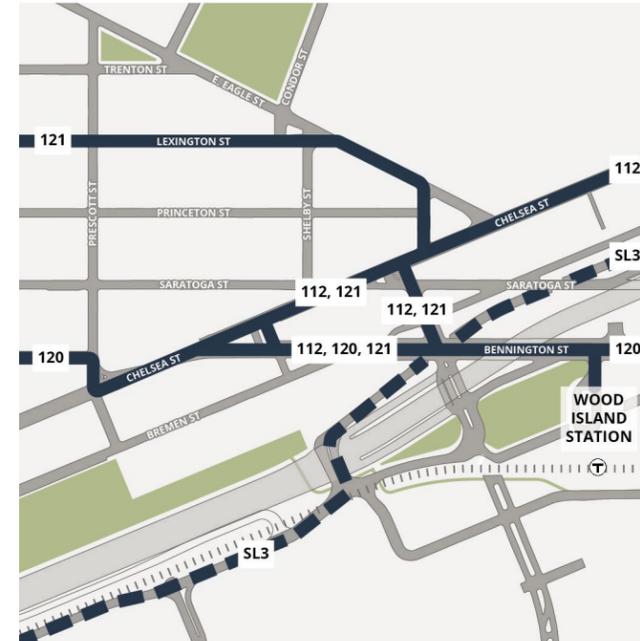


CHELSEA STREET: CONDICIONES PROPUESTAS CON CARRILES PARA AUTOBUSES Y ÁRBOLES EN LA CALLE



VISTA DE CHELSEA STREET DESDE EAGLE SQUARE MIRANDO HACIA CHELSEA EN EL AÑO 2021

Con la Day Square Station más de 1000 viviendas en East Boston alcanzarían la Línea Plateada a no más de 5 minutos a pie. Es decir, 3000 residentes de color más (más del 84 %), 140 viviendas pobres más (más del 53 %), 700 residentes más mayores de 65 (más del 67 %) y 425 residentes de más de hasta 18 años (más del 70 %) vivirían a 5 minutos a pie de la Línea Plateada.

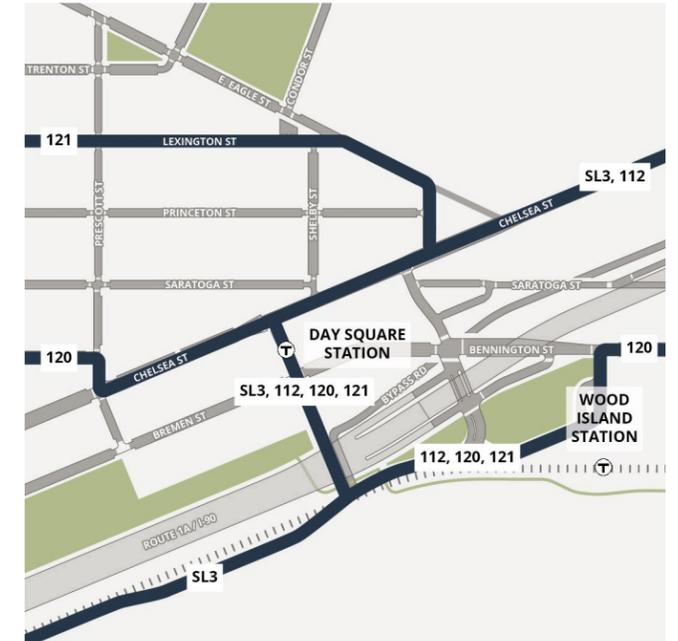


LA DAY SQUARE EN LA ACTUALIDAD: RED DE AUTOBUSES EXISTENTE

Airport Station es la única parada de la SL3 en East Boston, lo cual supone una caminata larga y complicada desde Day Square. La SL3 no se conecta con ninguna línea de autobuses local, y eso reduce la utilidad del tránsito en East Boston. Las cuatro líneas de autobuses que pasan cerca de Day Square (SL3, 112, 120 y 121) sufren retrasos considerables por la congestión durante los días de semana. Las elevaciones del puente de Chelsea Street dan lugar a tiempos de viaje muy inconsistentes para las líneas SL3 y 112.

— LÍNEA DE AUTOBUSES

Entre todos los pasajeros de la SL3, se podrían ahorrar en promedio 26 horas con cada elevación del puente de Chelsea Street. Eso suma aproximadamente 126 horas que se ahorran las personas que viajan en la SL3 durante todo un día de semana típico.



LA DAY SQUARE DEL MAÑANA: RED DE AUTOBUSES PROPUESTA

En esta visión, Day Square Station crearía una parada de la SL3 en el centro de Day Square y ofrecería un solo punto de trasbordo para las líneas SL3, 112, 120 y 121. Para que llegue a Day Square, la SL3 debería realinearse para que haya carriles para autobuses en Chelsea Street, lo que se muestra más detalladamente en las secciones de calles existentes y propuestas que se encuentran a la izquierda, y una red de transporte público exclusiva entre Chelsea Street y Frankfort Street. Para mejorar la confiabilidad, las líneas 112, 120 y 121 usarían la red de transporte público exclusiva e ingresarían en la Wood Island Station desde Frankfort Street.

Con la Day Square Station, la SL3 se conectaría con las líneas de autobuses locales por primera vez, con lo cual se simplificarían los trasbordos y se ampliarían los destinos disponibles para los pasajeros con viajes directos y de una escala. A través la iniciativa de Ampliación de la Línea Plateada, el Departamento de Transporte de Massachusetts y la MBTA están estudiando las opciones de ampliación para la SL3. En el futuro, la SL3 podría ofrecer viajes directos desde Day Square hasta Kendall Square, North Station, Sullivan Square o Everett.

— LÍNEA DE AUTOBUSES

Generar un nuevo espacio público en el centro de la plaza que tenga conexión con Mary Ellen Welch Greenway y American Legion Playground.

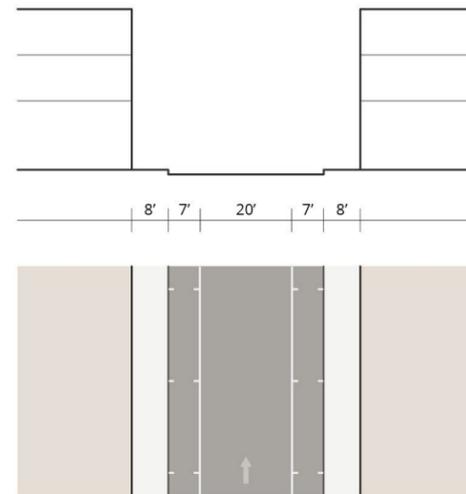
El concepto de visión de Day Square crea oportunidades para nuevos espacios públicos de propiedad de la ciudad. Estos espacios podrían crearse como se indica a continuación:

- » Al recuperar el estacionamiento en la intersección de Chelsea Street y Prescott Street, se ganaría aproximadamente un cuarto de acre de espacio público nuevo.
- » Al desconectar Bennington Street de Chelsea Street, se ganaría aproximadamente medio acre de espacio público nuevo dividido por la red de transporte público propuesta y la Day Square Station.

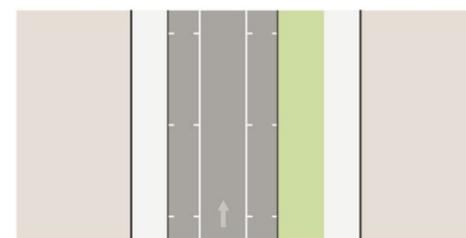
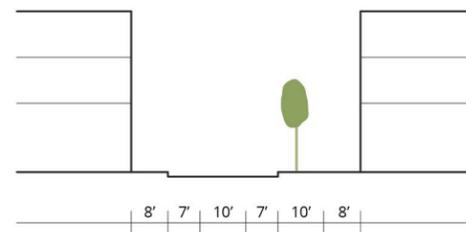
Se podría crear aproximadamente un cuarto de acre de espacio público adicional en sociedad con el Departamento de Transporte de Massachusetts debajo de la Ruta 1A, entre Bennington Street, Neptune Road y Vienna Street.

Una acera más ancha y con árboles a lo largo de Prescott Street conectaría el Bremen Street Community Park, Day Square, Patrick J. Kennedy Elementary y American Legion Playground. El cruce entre Bennington Street y Prescott Street se elevaría para aliviar el tránsito en la entrada de este espacio abierto.

La BPDA analizó el uso y la regulación del espacio en la acera y del estacionamiento de calle en Day Square. Para conocer los resultados de los análisis, el lector debe consultar el Apéndice Técnico. El concepto de la visión propone menos espacios de estacionamiento de calle en la plaza. A medida que se perfeccione el concepto de visión para Day Square mediante el proceso de participación comunitaria, se establecerán recomendaciones para el espacio de la acera, lo que incluye paradas de autobús, espacios de carga y descarga, recogida y descenso, y estacionamiento.



PRESCOTT STREET: CONDICIONES EXISTENTES



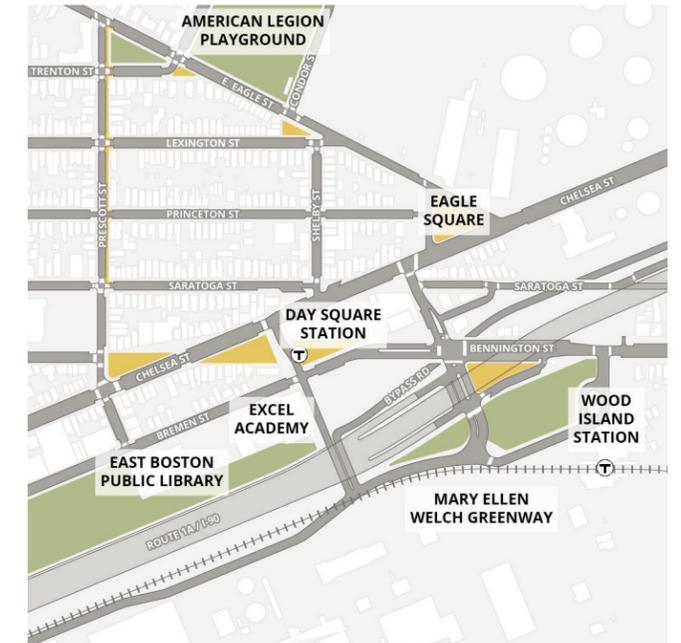
PRESCOTT STREET: CONDICIONES PROPUESTAS CON LA ACERA ENSANCHADA Y ÁRBOLES EN LA CALLE



DAY SQUARE EN LA ACTUALIDAD: ESPACIOS PÚBLICOS EXISTENTES

Si bien los usos activos de las plantas bajas atraen a residentes y visitantes, a Day Square le falta un espacio público que la convierta en un destino preferido. Day Square no tiene espacios públicos para reunirse, servicios públicos para las personas ni árboles que den sombra.

■ ESPACIO ABIERTO



DAY SQUARE DEL MAÑANA: ESPACIOS PÚBLICOS PROPUESTOS

En toda la ciudad de Boston, se están activando espacios públicos mediante la reinención del espacio de la calle extra que, con el tiempo, se destinó al tránsito de automóviles. En el concepto de visión de Day Square, los cruces simplificados permiten que el centro comercial de la plaza tenga un nuevo espacio público para los residentes y los negocios locales.

■ ESPACIO PÚBLICO

■ ESPACIO ABIERTO

El nuevo espacio público permitiría añadir árboles, lo que disminuiría los efectos de isla de calor urbano. Day Square es un lugar muy caluroso debido a sus numerosas superficies pavimentadas y a la falta de árboles.

Respaldo un distrito con desarrollo de uso mixto de mediana altura en Day Square.

En Day Square, hay muchos negocios pequeños, incluidos varios restaurantes que reflejan las diversas comunidades inmigrantes de East Boston. Como los usos comerciales en Day Square emergieron con el transcurso del tiempo, muchos de esos negocios ocupan las plantas bajas de edificios que no estaban necesariamente diseñados para el comercio minorista. Las plantas bajas elevadas y la relativa escasez de ventanas separan esos espacios de la acera/vereda, lo cual no ayuda a activar el espacio público. Dado el espacio limitado en las aceras/veredas, los negocios tienen poca o nada de capacidad para agregar asientos al aire libre.

Fomentar el uso activo de las plantas bajas en las aceras/veredas prioritarias.

El desarrollo en Day Square debe contribuir a generar un espacio público activo y dinámico. Es importante, en especial, para los edificios que estarían junto al nuevo espacio público, que las plantas bajas no se eleven más allá del nivel de la acera, a menos que eso se deba a la posibilidad de inundaciones. También es importante que las elevaciones de las plantas bajas de esos edificios sean porosas, con amplias ventanas y entradas adecuadas diseñadas para facilitar la interacción con la acera. Se deben prohibir las entradas de estacionamiento en las calles prioritarias, y los estacionamientos y los servicios deben estar alejados de la acera, protegidos por el uso activo de vestíbulos residenciales y comerciales, entre otros.



COMERCIO MINORISTA EN DAY SQUARE EN EL AÑO 2021

Day Square se desarrolló con el tiempo y muchos establecimientos comerciales ocupan hoy espacios que antes eran residenciales. Los espacios comerciales convertidos suelen tener ventanas pequeñas y un frente de calle limitado. La visión para las plazas y corredores imagina una mayor conexión y visibilidad para el comercio minorista de la planta baja.

Ubicar una mayor altura y concentración cerca del tránsito.

Day Square es una amplia vía pública, adecuada para una mayor altura y concentración. Gran parte de Day Square está zonificada para el centro comercial del vecindario, y actualmente se limita la altura de los edificios a tres pisos. Una porción de Day Square está ubicada en el subdistrito Corridor Enhancement a lo largo de Mary Ellen Welch Greenway y East Boston Expressway (Ruta 1A). Las parcelas ubicadas en el subdistrito Corridor Enhancement son elegibles para PDA (Planned Development Area por sus siglas en inglés). Para los edificios que dan directamente a la plaza, la altura permitida aumentaría de tres a cinco pisos. Una altura mayor sería un problema por la cercanía del Logan Airport y las regulaciones de la FAA; sin embargo, sería adecuado, de ser posible, considerar una altura mayor a cinco pisos si eso aumentara la asequibilidad.

- EDIFICIO
- ACERA/VEREDA
- CALLE
- CICLOVÍA SEPARADA
- CARRIL EXCLUSIVO PARA AUTOBUSES
- ESPACIO PÚBLICO MEJORADO
- ACERAS/VEREDAS PRIORITARIAS

SECCIÓN DE DAY SQUARE MAÑANA



LA DAY SQUARE EN LA ACTUALIDAD: ZONIFICACIÓN DE DISTRITOS POR ALTURA

El área alrededor de Day Square tiene un límite de 35 pies y una altura máxima de tres pisos, independientemente del uso de la propiedad.

- 3 PISOS
- SITIOS ELEGIBLES PARA PDA/INDUSTRIALES



LA DAY SQUARE DEL MAÑANA: PLAN REGULADOR PROPUESTO

La visión propuesta para Day Square propone altura adicional cerca de Wood Island Station. La altura máxima en Day Square está restringida por los límites de altura de la FAA.

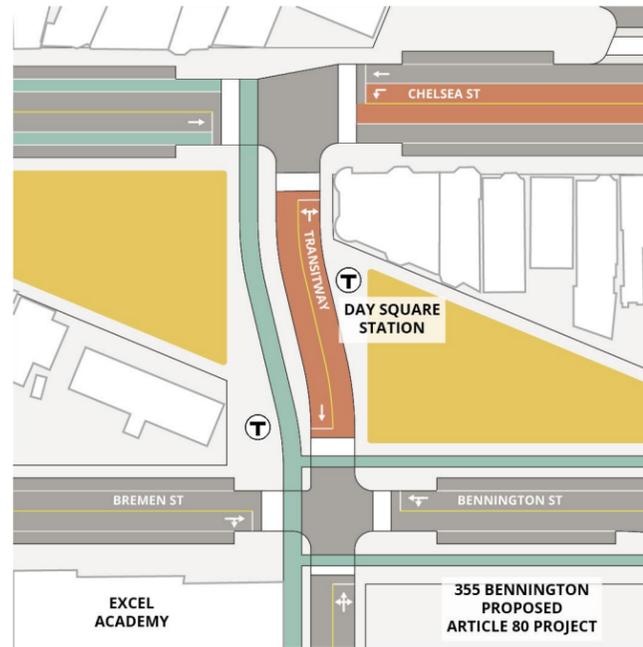
- 3 PISOS
- 4 PISOS
- 5 PISOS
- SITIOS ELEGIBLES PARA PDA/INDUSTRIALES

Simplificar los cruces mediante la consolidación de las redundancias y la reducción del tamaño.

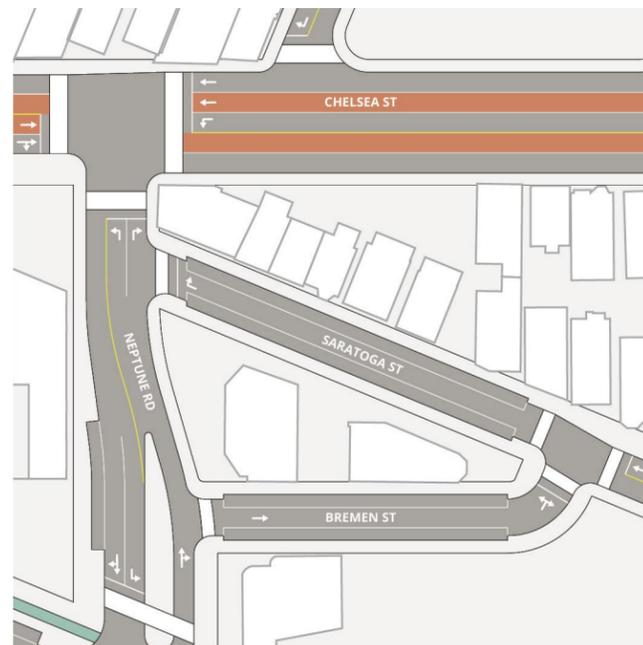
A fin de hacer que Day Square sea más segura para caminar y moverse en bicicleta, transporte público y automóvil, es fundamental que el concepto de la visión proponga algunos cambios en la red de calles:

- » Bennington Street se realinearía desde Chelsea Street hasta Bremen Street en el centro de Day Square. Eso liberaría espacio para la Day Square Station y eliminaría los conflictos entre los peatones y los conductores que giran. Las personas que conducen entre estas calles igual pueden conectarse a través de Neptune Road, Prescott Street o cualquier otra calle lateral de conexión antes o después de Day Square.
- » Si el proyecto de rediseño de Eagle Square siguiera avanzando, se prohibirían los giros a la izquierda desde Chelsea Street hacia el norte e Eagle Square hacia el norte. Eso reservaría espacio para carriles exclusivos para autobuses y para un carril de giro a la izquierda en Chelsea Street para los conductores que se dirigen hacia Neptune Road. Las personas que conducen desde Chelsea Street hacia Condor Street aún hacen la conexión a través de Shelby Street.
- » Se optimizarían los movimientos desde y hacia Saratoga Street y Bremen Street a lo largo de Neptune Road. Eso reduciría los conflictos en los cruces poco seguros y fomentaría un comportamiento de conducción predecible. Si bien los conductores igual podrían llegar a sus destinos, es posible que deban modificar la manera de atravesar Day Square.

La BPDA está realizando un análisis exhaustivo de las operaciones de tráfico y tránsito en el área de Day Square para comprender las consecuencias del concepto de la visión para la red. A medida que se perfeccione el concepto de visión para Day Square mediante el proceso de participación comunitaria, se irá publicando la documentación técnica que resume la metodología, las suposiciones y los resultados de dicho análisis.



RED DE TRANSPORTE PÚBLICO ENTRE BENNINGTON/BREMEN STREET Y CHELSEA STREET: CONDICIONES PROPUESTAS



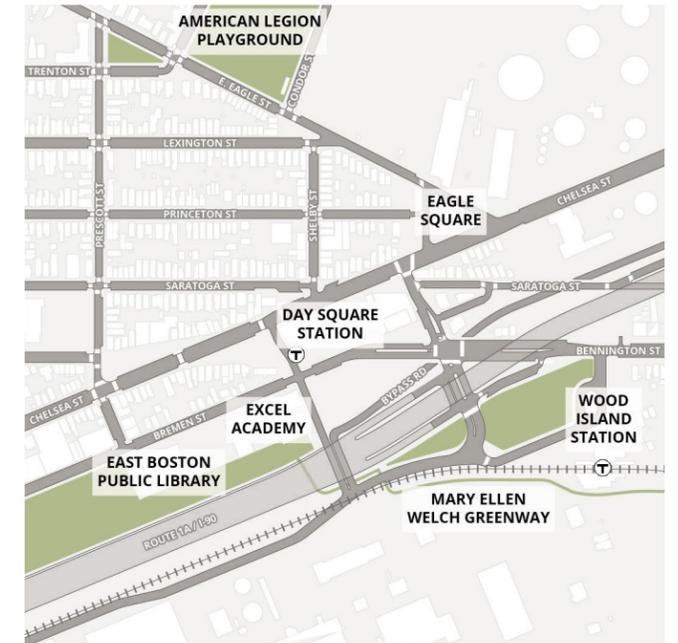
NEPTUNE ROAD ENTRE CHELSEA STREET Y BENNINGTON STREET: CONDICIONES PROPUESTAS

- ACERA/VEREDA
- CALLE
- CICLOVÍA SEPARADA
- CARRIL EXCLUSIVO PARA AUTOBUSES
- ESPACIO PÚBLICO MEJORADO



LA DAY SQUARE EN LA ACTUALIDAD: RED DE CALLES EXISTENTE

Atravesar Day Square es difícil y presenta desafíos de seguridad para las personas que se mueven a pie, en bicicleta, en el transporte público o conduciendo. Con el tiempo, el pavimento extra en Day Square se destinó a estacionamientos separados por islas de hormigón y con calzadas de una dirección. Las intersecciones pueden tener poca visibilidad, cruces largos o múltiples y patrones de tránsito poco claros, lo cual aumenta la exposición de los peatones a conflictos con los automóviles.



LA DAY SQUARE DEL MAÑANA: RED DE CALLES PROPUESTA

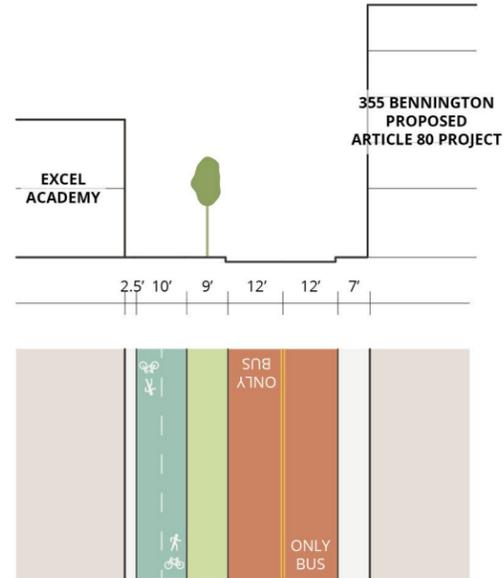
En el concepto de visión de Day Square, se consolidarían las intersecciones redundantes, se acortarían los cruces para peatones y se harían más predecibles los movimientos de los automóviles. De ese modo, se eliminarían muchos conflictos existentes entre los conductores y los peatones, así como la exposición a los conflictos cuando estos no pueden eliminarse.

Entre 2016 y 2018, en Day Square hubo 10 accidentes de peatones, 3 de bicicletas y 45 de vehículos que requirieron la respuesta de los servicios médicos de emergencia, lo que la sitúa en quinto lugar en cantidad de accidentes de tránsito en East Boston.

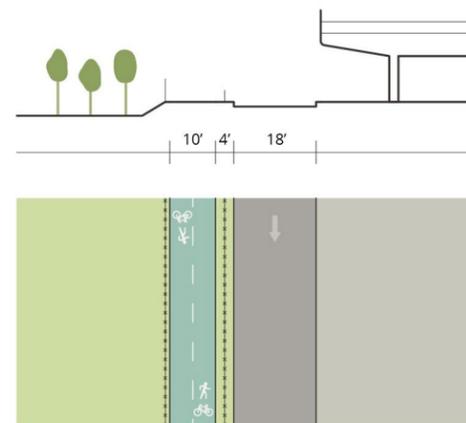
Hacer conexiones de Green Links con Mary Ellen Welch Greenway.

En el concepto de visión, Green Links llevaría la comodidad y la experiencia de Mary Ellen Welch Greenway a Day Square, y la conectaría mejor con el vecindario y la región:

- » Un camino de uso compartido conectaría Mary Ellen Welch Greenway con Chelsea Street en el centro de la plaza. El proyecto de reurbanización de 355 Bennington Street tiene como objetivo construir la porción entre la vía verde y el cruce de Bennington Street con Bremen Street.
- » Un camino compartido conectaría Mary Ellen Welch Greenway con el frente costero Chelsea Creek mediante el rediseño del acceso a la Ruta 1A entre la Ruta 1A y Coughlin Bypass Road. Los dueños de esas calles son el Departamento de Transporte de Massachusetts y Massport, respectivamente. La coordinación continua con el Departamento de Transporte y Massport es crucial para que esta conexión sea posible, e incluye la identificación de una alineación más allá de Curtis Street con el frente costero Chelsea Creek.
- » Ciclovías separadas en Bennington Street y Condor Street crearían conexiones de poco estrés al utilizar las calles de la ciudad. Consulte la sección de Bennington Street de este documento para conocer más detalles.
- » En Shelby Street y Saratoga Street, ciclovías en sentido contrario al tránsito permitirían a las personas ir en bicicleta en ambas direcciones en estas calles que tienen una sola dirección. Estas ciclovías ayudarían a hacer conexiones directas y a evitar las calles transitadas, como Bennington Street en Eagle Hill o East Eagle Street.



RED DE TRANSPORTE PÚBLICO DE DAY SQUARE ENTRE EXCEL ACADEMY Y 355 BENNINGTON STREET



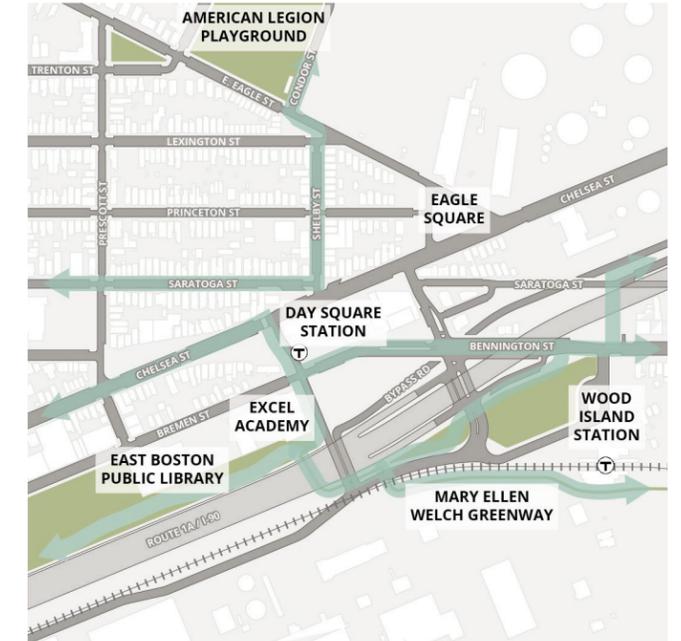
ACCESO A LA RUTA 1A Y CAMINO DE USO COMPARTIDO ENTRE CURTIS STREET Y SARATOGA STREET



LA DAY SQUARE EN LA ACTUALIDAD: RED DE GREEN LINKS EXISTENTE

La vía verde Mary Ellen Welch Greenway, que se encuentra apenas a una cuadra hacia el sur, parece desconectada de Day Square. Muchas personas atraviesan Mary Ellen Welch Greenway sin las conexiones para continuar de manera segura y cómoda hacia Day Square. Todas las calles que conectan con Day Square se consideran de mucho estrés y no son aptas para ciclistas de todas las edades y capacidades.

■ CICLOVÍA



LA DAY SQUARE EN LA ACTUALIDAD: RED DE GREEN LINKS PROPUESTA

Boston Green Links es un plan para conectar a las personas de todos los vecindarios de la ciudad con la red de vías verdes de Boston. Las conexiones de Green Links en Day Square unirían la plaza, los nuevos espacios públicos y los espacios abiertos existentes en los alrededores con cruces más seguros, caminos fuera de las calles y nuevas ciclovías de bajo estrés en las calles.

■ CICLOVÍA

Rediseño de Eagle Square

La ciudad está rediseñando Eagle Square para resolver los problemas de accesibilidad, seguridad y respuesta ante emergencias asociados con la carga de camiones.

Eagle Square es un lote de estacionamiento limitado por Chelsea Street, East Eagle Street y Princeton Street. Eagle Square, que se encuentra al norte de Day Square, sobrevive desde el plano original de 1833 de East Boston como zona de tránsito entre las parcelas residenciales, el frente costero y la zona industrial. En la actualidad, por Eagle Square, circulan grandes camiones que pasan a través de ella o brindan servicio a las plantas industriales colindantes. En algunos casos, los conductores hacen maniobras complejas o estacionan los camiones durante períodos prolongados en la vía pública. La actividad de los camiones es una barrera para la accesibilidad y la operación segura de las calles de la ciudad. Con la inminente apertura de la estación policial de East Boston, también será una barrera para la respuesta ante emergencias.

El Departamento de Transporte de Boston (Boston Transportation Department, BTD) y el Departamento de Obras Públicas de Boston (Boston Public Works Department, BPWD) comenzaron con el proceso para rediseñar Eagle Square a fin de impedir la carga y las maniobras de los camiones en las calles de la ciudad. La necesidad inmediata de resolver los problemas con los camiones requiere un cronograma de proyecto más rápido que el que figura en la visión de Day Square del PLAN: East Boston. Sin embargo, BPDA, BTD y BPWD están trabajando estrechamente para alinear ambos proyectos y lograr una solución de diseño holístico para Eagle Square que permita desarrollar la visión de Day Square.

Eagle Square tiene varias limitaciones físicas y operativas importantes que sirven de información para el proceso de diseño conceptual (consulte el mapa en la siguiente página):

- » El corredor de Condor Street-East Eagle Street tiene usos industriales en el frente costero y es una conexión crucial para los camiones. Como se trata de calles industriales, es necesario que el proceso de diseño incluya los camiones grandes como “vehículos de diseño”, lo cual influye en el tamaño y en la disposición de las calles.
- » Las intersecciones principales a lo largo de Chelsea Street en Neptune Road, Eagle Square y East Eagle Street están muy cerca, lo cual genera desafíos operativos.
- » Las calles públicas tienen infraestructuras de servicios subterráneas que deben continuar siendo accesibles. Cabe destacar que Eagle Square tiene una estación reguladora de distrito de la Red Nacional, con sus correspondientes conexiones subterráneas.
- » Las líneas 112 y 121 de autobuses de MBTA atraviesan Eagle Square, y el PLAN: East Boston propone operaciones de la SL3 a través de Eagle Square mediante carriles exclusivos para autobuses en Chelsea Street. Las paradas de autobuses se encuentran en Eagle Square o cerca de allí.
- » El acceso de camiones a Eagle Square es necesario para que los negocios industriales colindantes Channel Fish y Energy Transfer continúen operando. BPDA, BTD y BPWD están trabajando con esos negocios para comprender el modo en el que sus camiones usan Eagle Square en la actualidad y para determinar la viabilidad de los cambios operativos como parte del proceso de diseño del proyecto.



ARRIBA Vista de East Eagle Street mirando hacia el oeste en el 2021. Camiones grandes estacionados bloqueando la acera, el cruce de peatones y la calle. La nueva estación de policía de East Boston está cerca.

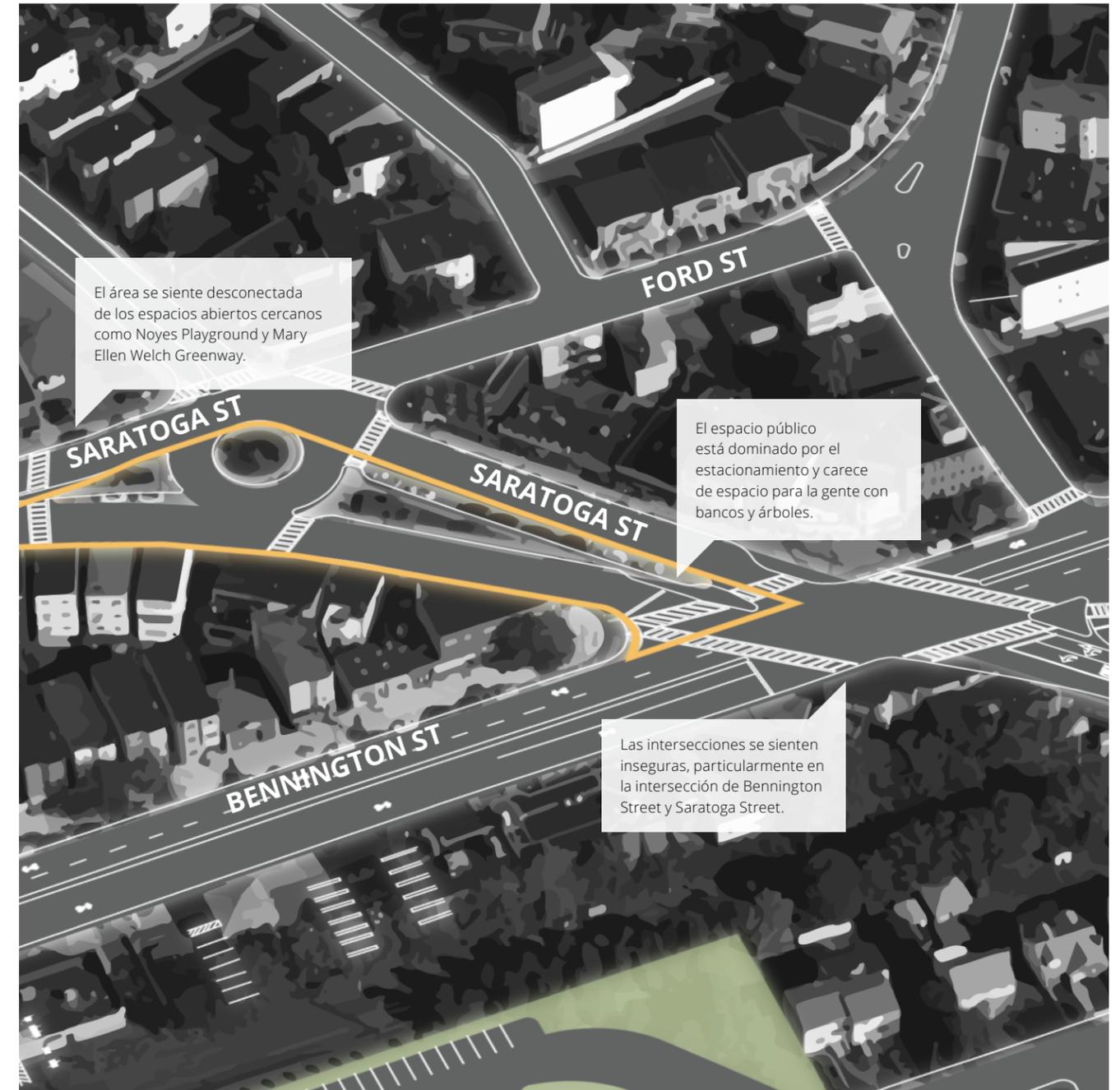
ABAJO Vista de Eagle Square mirando hacia Chelsea Street en el 2021. Eagle Square se caracteriza por estacionamiento en superficie y calles anchas sin marcas.

Orient Heights Square

La plaza se extiende a lo largo de varias intersecciones y en algunos sitios no está bien definida. El plan busca clarificar los contornos de la plaza y conectarla con los servicios cercanos.

Orient Heights Square es un distrito comercial activo que se extiende desde Goodearl Square en la intersección de Saratoga Street y Barnes Avenue hasta Noyes Park y la intersección de Saratoga Street y Boardman Street, que hoy en día se encuentran en una rotonda. La cercanía de la plaza a las vías del tren y a las calles principales la convirtieron en un cruce importante de North Shore desde fines del siglo XIX. Orient Heights Square está ubicada cerca de Orient Heights Station y Constitution Beach. A pesar de su cercanía, la plaza se siente desconectada de estos lugares.

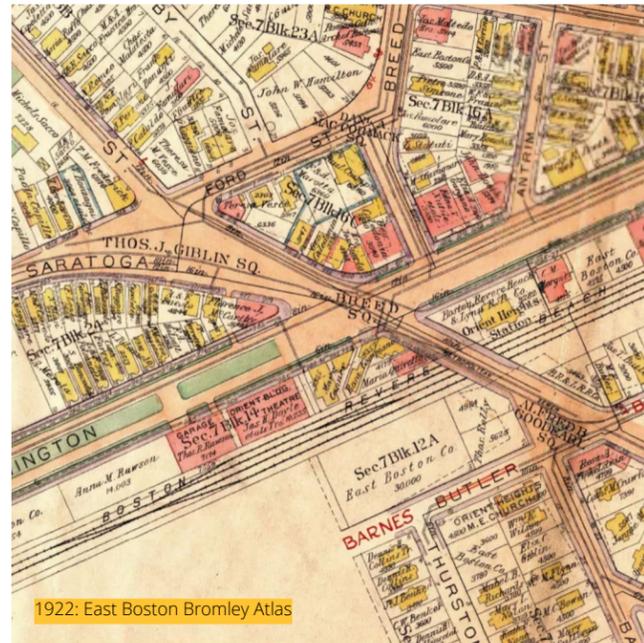
El espacio público de la plaza se define por el pavimento y el estacionamiento, y cuenta con un espacio público limitado para funcionar como destino del vecindario. La zona es una puerta de acceso para el tráfico regional de vehículos que llegan desde Winthrop y Revere, lo que supone un desafío de seguridad para cualquier modo de transporte.



LO QUE HEMOS ESCUCHADO

Los miembros de la comunidad de East Boston identificaron los siguientes desafíos en Orient Heights Square.

IZQUIERDA Vista de Orient Heights Square desde Bennington Street, 2021. La calle está dedicada a la circulación y el estacionamiento de vehículos. Los peatones navegan por cruces largos y desafiantes con largos tiempos de espera.



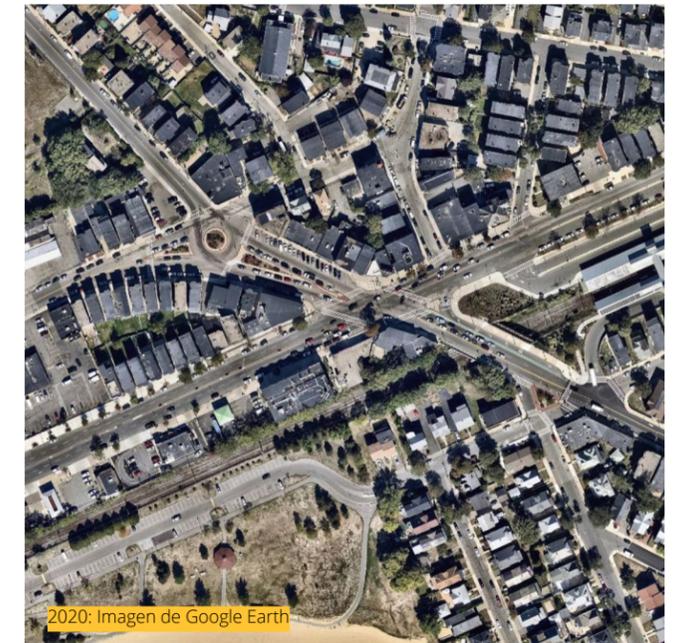
1922: East Boston Bromley Atlas



1938: Imagen aérea de USGS



1955: Imagen aérea de USGS



2020: Imagen de Google Earth

El Orient Heights Square del ayer

Orient Heights Square comenzó siendo la conexión regional entre Boston Revere Beach y Lynn Railroad, y Boston y Winthrop Shore Railroad. El área, llamada Giblin Square en 1922, Breed Square y Goodearl Square se convirtieron en un distrito comercial que se concentró alrededor de Winthrop Junction. Aún siguen en pie varios edificios notables de comienzos de siglo XX, incluida la biblioteca Orient Heights Branch Library (1912, que luego sería el East Boston Senior Center), el teatro Orient Palace Theatre en 985 Bennington Street, y los edificios Frank Vesce Building (1922) en 974-978 Saratoga Street y George Caledonia Building (1914) en 1006-1010 Bennington Street.

La estación de Orient Heights se construyó en 1952 como parte de la East Boston Tunnel & Revere Extension, hoy conocida como Línea Azul (Blue Line), y requirió la demolición de varios edificios en Bennington Street, de Saratoga Street a Ashley Street. Orient Heights Station se convirtió en la última parada de la Línea Azul durante el proyecto de modernización de esta en 1992, que llegó al final de su reestructuración en 2013.

La Orient Heights Square de la actualidad

La intersección de Bennington Street y Saratoga Street sigue siendo el centro comercial de Orient Heights Square y el distrito comercial más importante en East Boston al norte de Day Square. Incluye restaurantes, negocios que sirven al vecindario y algunos servicios profesionales.

La Línea Azul, las líneas locales de autobús y las bicicletas compartidas convergen en la Orient Heights Station. La amplia superficie de la estación comprende dos carriles de autobús, espacio de recogida y descenso, y un parque de estacionamiento para trabajadores viajeros de 411 espacios. A pesar de su cercanía, la estación se siente desconectada del núcleo comercial de la plaza.

Varios parques de estacionamiento crean un paisaje urbano irregular, particularmente en los terrenos frente a Bennington Street y Saratoga Street. La altura de la edificación también es irregular, ya que hay varios edificios comerciales de uno o dos pisos esparcidos por la zona junto a varios edificios de cuatro pisos más antiguos que aún siguen en pie desde comienzos de siglo XX.

A pesar de su cercanía, Noyes Park y Constitution Beach se sienten desconectadas entre sí y del núcleo comercial de la plaza.

Orient Heights Square del mañana

Esta lista resume las recomendaciones pensadas para Orient Heights Square, como ilustra el plan de visión de la siguiente página. La visión para Orient Heights Square propone estrategias que contemplen:

- » **Respalda un distrito con desarrollo de uso mixto de mediana altura en Orient Heights Square.** (Diríjase a la página 62 para más información)
 - » Permitir una mayor altura (de hasta siete pisos) y concentración en los terrenos frente a Orient Heights Square.
 - » Exigir el uso comercial en planta baja y prohibir su uso inactivo en las aceras/ veredas/banquetas prioritarias.
- » **Crear un espacio abierto en el centro de la plaza e impulsar oportunidades para incorporar infraestructura ecológica.** (Diríjase a la página 64 para más información)
 - » Reemplazar la rotonda con una intersección convencional y espacio público accesible.
 - » Extender la vía verde Mary Ellen Welch Greenway hasta Orient Heights Station y más allá.
 - » Conectar Noyes Playground con Constitution Beach mediante dos ciclovías separadas que corran en ambos sentidos en Trident Street y Saratoga Street.
- » **Simplificar las intersecciones y priorizar la seguridad de los peatones.** (Diríjase a la página 66 para más información)
 - » Reducir el tamaño de la intersección de Bennington Street y Saratoga Street.
 - » Reducir el tamaño de la intersección de Saratoga Street y Barnes Avenue.
 - » Incorporar un cruce peatonal en Bennington Street que conecte Antrim Street con Orient Heights Station.



CALLE COMPARTIDA DEL BELLE STREET PARK, SEATTLE, WA

Belle Street era una calle normal con asfalto y bordillos/cordones. La calle fue rediseñada como una calle compartida sin bordillos/cordones para crear un nuevo espacio público manteniendo el acceso de vehículos. El diseño sin curvas de Belle Street Park Shared Street brinda flexibilidad y fomentan velocidades lentas, lo que permite una mezcla segura y cómoda de personas que caminan, andan en bicicleta y conducen.

Fuente: Seattle Parks and Recreation Department

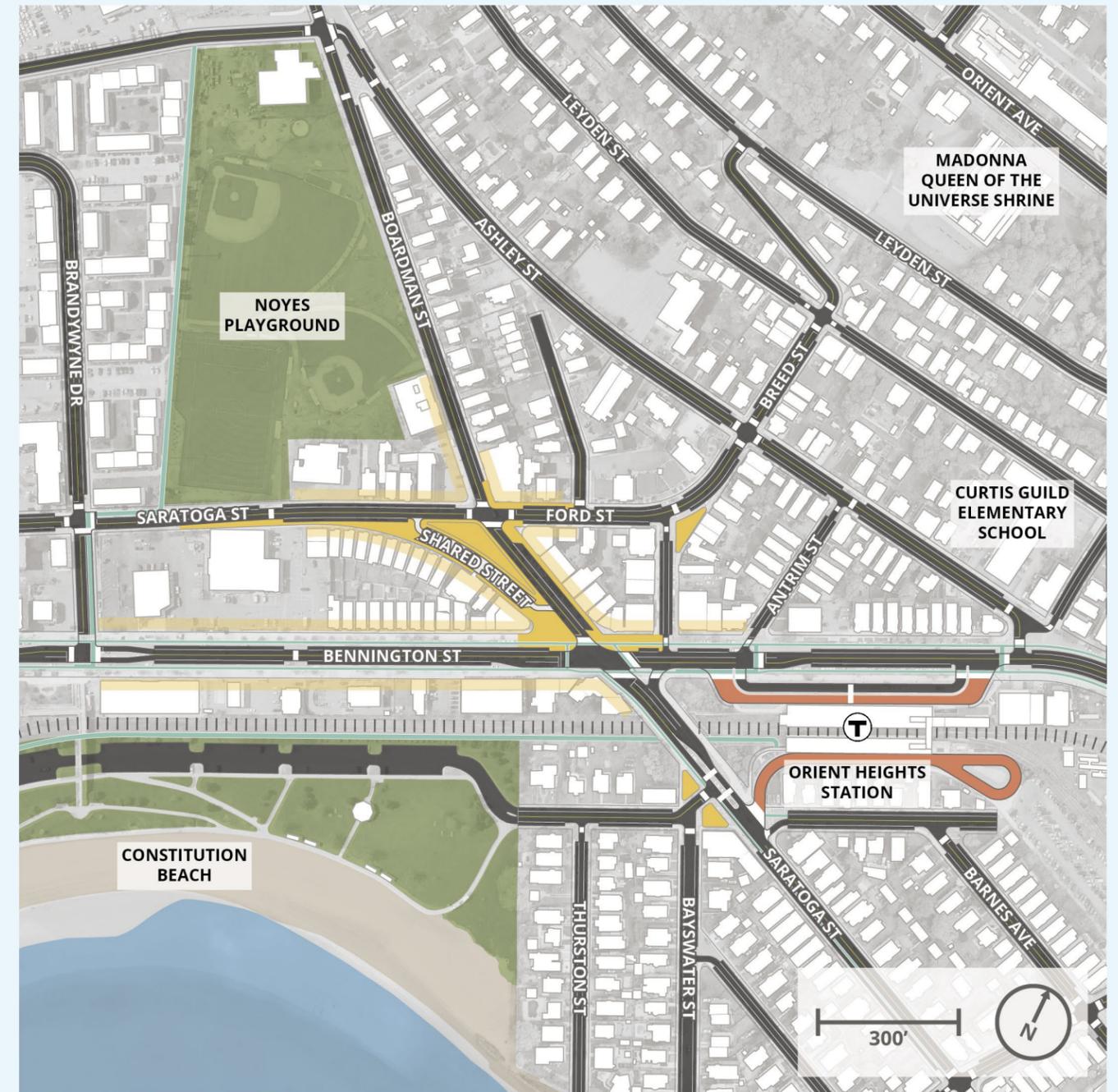


DIAGRAMA DEL PLAN PARA LA VISIÓN DE ORIENT HEIGHTS SQUARE

- PARQUES/ESPACIO ABIERTO
- ESPACIO PÚBLICO MEJORADO
- CARRIL DE AUTOBUSES DE LA ESTACIÓN
- CICLOVÍA/SENDA
- ACERAS/ VEREDAS/ BANQUETAS PRIORITARIAS

Respaldo un distrito con desarrollo de uso mixto de mediana altura en Orient Heights Square.

Orient Heights Square es un importante sitio de encuentro, ubicado cerca de la Línea Azul. Se busca aprovechar la oferta de transporte, y que los edificios contribuyan al uso activo de las plantas bajas para sostener un espacio público animado. La altura de edificación de la zona es variada. Los límites impuestos por el Subdistrito de Zonificación de los Negocios del Vecindario permitió una altura de edificación de hasta tres pisos, aunque varios edificios de finales del siglo XIX tienen cuatro pisos.

Permitir una mayor altura y concentración en los terrenos frente a Orient Heights Square.

Saratoga Street y Bennington Street representan una amplia vía pública, adecuada para una mayor altura y concentración. Para los edificios que dan directamente a la plaza, la altura permitida aumentaría de tres a cuatro pisos. Los proyectos que propongan precios residenciales asequibles mejores que los que contempla la Política de Desarrollo Inclusivo (IDP son sus siglas en inglés) podrían construir en mayor altura en Orient Heights Square.

Fomentar el uso activo de las plantas bajas en las aceras prioritarias.

La planta baja de los edificios que ocupan estas aceras debería estar destinada fundamentalmente al comercio minorista y se debería restringir todo uso inactivo, como estacionamientos, residencias y oficinas comerciales. En estas calles, debería limitarse el uso de rampas de acceso de vehículos para no interrumpir el tránsito de peatones.

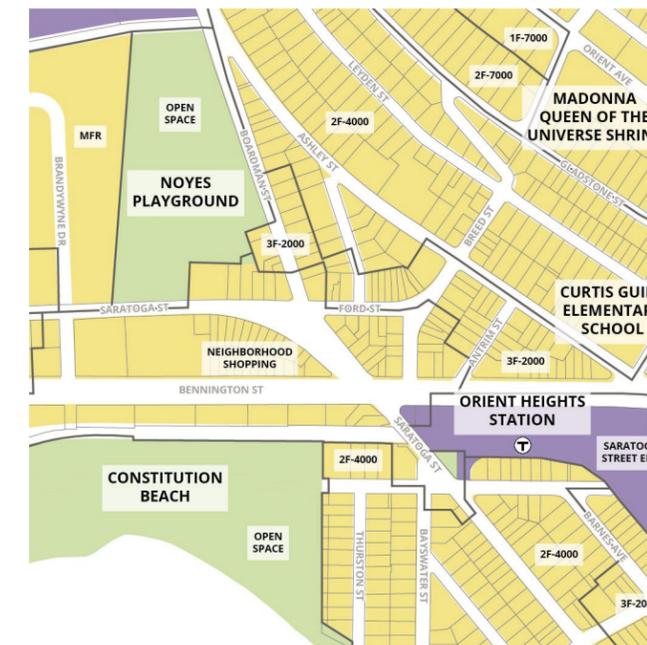
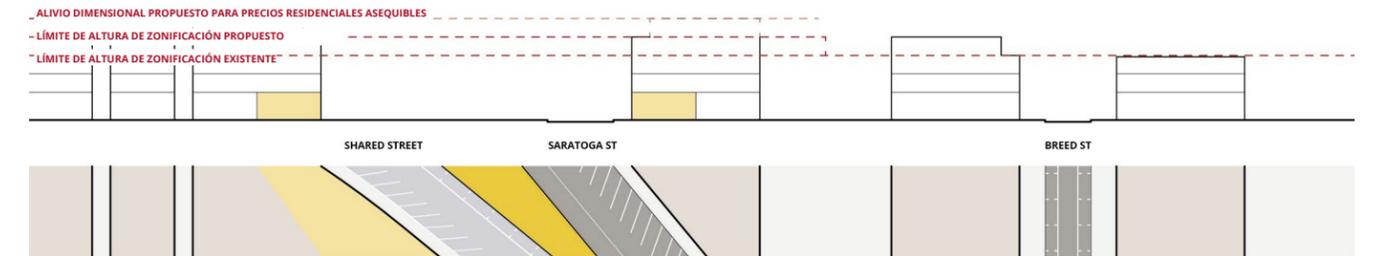


ORIENT HEIGHTS SQUARE DESDE SARATOGA STREET CERCA DE NOYES PARK EN EL AÑO 2021

Orient Heights alberga hoy edificios de uso mixto que van desde uno a cuatro pisos.

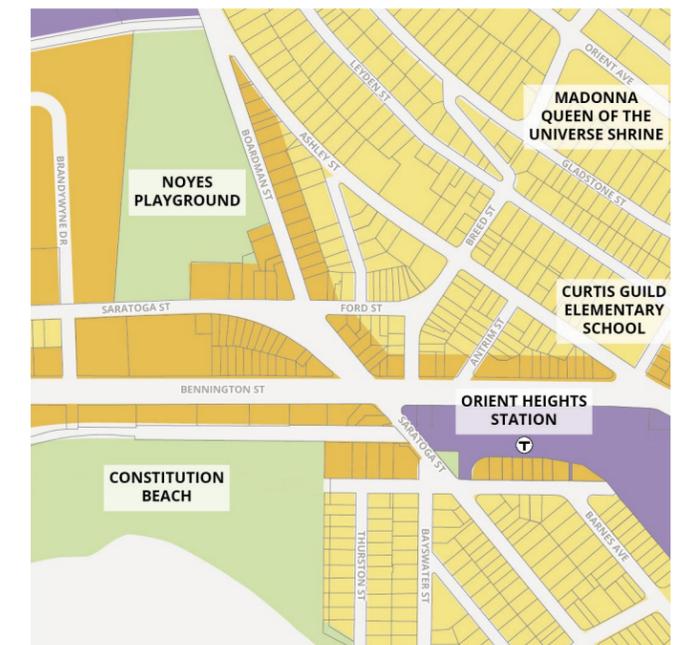


SECCIÓN DE ORIENT HEIGHTS SQUARE MAÑANA



ORIENT HEIGHTS SQUARE EN LA ACTUALIDAD: PLAN REGULADOR ACTUAL

En la actualidad, los subdistritos de zonificación comercial y residencial limitan la altura máxima del edificio a 35 pies y tres pisos.



ORIENT HEIGHTS SQUARE MAÑANA: PLAN REGULADOR PROPUESTO

La visión de Orient Heights permitiría un modesto aumento de altura para fomentar una mayor densidad frente a la plaza y a lo largo de Bennington Street.



Crear un espacio abierto en el centro de la plaza e impulsar oportunidades para incorporar infraestructura ecológica.

El concepto de visión para Orient Heights Square propone crear nuevos espacios públicos en el centro comercial de la plaza y sus alrededores mediante la reinención del espacio sobrante de la calle que ahora pone en riesgo a los viajeros y que, con el tiempo, se destinó al tránsito de automóviles. Quitar la rotonda y conectar las islas de tráfico actuales daría a la plaza un espacio público al servicio de los residentes y los comercios locales. Una calle compartida sin bordillo en Saratoga Street conectaría el espacio público y mantendría el estacionamiento de calle frente a los comercios.

La vía verde Mary Ellen Welch Greenway se extendería a lo largo de Constitution Beach y bajo Saratoga Street hasta conectar con Orient Heights Station. Ciclovías separadas en Bennington Street y la vía Winthrop Greenway propuesta llevarían la comodidad y la experiencia de Mary Ellen Welch Greenway a Orient Heights y más allá. Una ciclovía separada que corra en ambos sentidos en Trident Street y Saratoga Street conectaría Constitution Beach con Noyes Park y otros sitios del norte.

La BPDA analizó el uso y la regulación del espacio en la acera/ vereda/ banqueta y del estacionamiento de calle en Orient Heights Square. Para conocer los resultados de los análisis, el lector debe consultar el Apéndice Técnico. El concepto de la visión propone menos espacios de estacionamiento de calle en la plaza. A medida que se perfecciona el concepto de visión para Orient Heights Square mediante el proceso de participación comunitaria, se establecerán recomendaciones para el espacio de la acera/ vereda/ banqueta, lo que incluye paradas de autobús, espacios de carga y descarga, recogida y descenso de viajeros, y estacionamiento.



LA ROTONDA E ISLETAS DE TRÁFICO EN EL AÑO 2021

Las isletas de tráfico existentes están ajardinadas pero no funcionan como espacios públicos. No están alineadas con los cruces peatonales existentes donde la gente quiere caminar.



ESPACIO PÚBLICO DE ORIENT HEIGHT SQUARE: CONDICIONES PROPUESTAS

Hoy en día, los conductores que atraviesan la cuadra se mezclan con los conductores que estacionan, lo que causa embotellamientos y conflictos. El concepto de la visión simplifica algunas de estas maniobras eliminando la rotonda y ofreciendo un corredor exclusivo para el estacionamiento, accesible desde Saratoga Street en cualquier sentido. Las islas de tráfico actuales están marcadas en rojo.

- ISLAS PEATONALES EXISTENTES
- CALLE COMPARTIDA
- NUEVO ESPACIO PÚBLICO



ESPACIO PÚBLICO DE ORIENT HEIGHTS SQUARE: CONDICIONES ACTUALES

Las plantas bajas de Orient Heights Square tienen usos activos, pero la falta de espacio público, servicios y árboles reduce su potencial para convertirse en un destino. La Línea Azul se siente desconectada de Orient Heights Square, a pesar de su cercanía. La vía Mary Ellen Welch Greenway termina cerca de Constitution Beach. Todas las calles que conectan con Orient Heights Square se consideran de mucho estrés y no son aptas para ciclistas de todas las edades y capacidades.

- CICLOVÍA/SENDA
- ESPACIO PÚBLICO
- ESPACIO ABIERTO



ESPACIO PÚBLICO DE ORIENT HEIGHTS SQUARE: CONDICIONES PROPUESTAS

El concepto de la visión propone crear espacio público accesible y utilizable en el núcleo comercial y las cuadras circundantes de Orient Heights Square. Esto se conseguiría quitando la rotonda y reduciendo el exceso de pavimento en las intersecciones complejas, como se muestra en más detalle en el diagrama de condiciones propuestas de la izquierda. Una calle compartida proporcionaría acceso al estacionamiento de calle en el núcleo comercial de la plaza. Ciclovías separadas en Bennington Street, senderos en Noyes Park y la vía Winthrop Greenway propuesta se conectarían directamente con la vía Mary Ellen Welch Greenway.

- CICLOVÍA/SENDA
- ESPACIO PÚBLICO
- ESPACIO ABIERTO

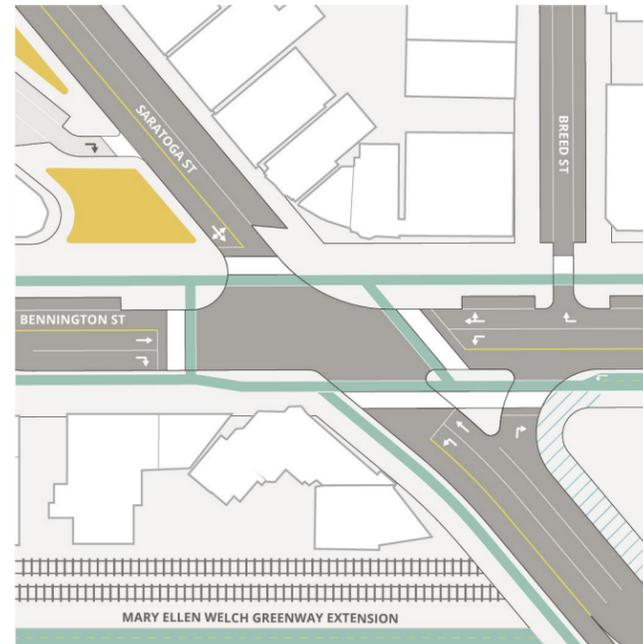
Se agregará casi un cuarto de hectárea de espacio público utilizable gracias al concepto de la visión para Orient Heights Square. El nuevo espacio público permitiría añadir árboles, lo que disminuiría los efectos de isla de calor urbano. Orient Heights Square es un lugar muy caluroso debido a sus numerosas superficies pavimentadas y a la falta de árboles.

Simplificar las intersecciones y priorizar la seguridad de los peatones.

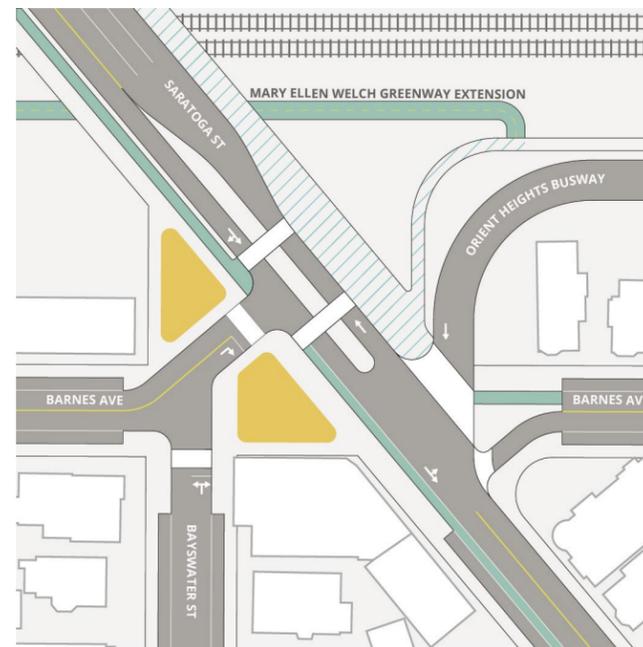
El concepto de la visión para Orient Heights Square acorta los cruces peatonales, reduce la exposición de los peatones a los automóviles que giran y optimiza el movimiento de los automóviles.

- » Una intersección más pequeña en Bennington Street y Saratoga Street formalizaría los cambios de Vision Zero realizados en 2016. La circulación de automóviles en Saratoga Street entre Ford Street y Bennington Street se consolidaría hacia el lado norte de la calle. Los conductores que salen desde Bennington Street hacia Boardman Street girarían a la izquierda en Trident Street. Para más información sobre la reestructuración del tamaño de Bennington Street, consulte la página 94.
- » Una intersección más simple en Saratoga Street y Barnes Avenue incorporaría una isla de cruce peatonal y evitaría algunos conflictos con los conductores que giran en esta puerta de acceso tan importante para el tránsito. Los conductores girarían a la izquierda en la intersección de Saratoga Street y St. Edward Road, que está regulada por un semáforo.
- » Quitar la rotonda acortaría los cruces peatonales y ofrecería más vías directas de circulación en la intersección de Saratoga Street, Boardman Street y Ford Street.
- » Un cruce en Bennington Street y Antrim Street ofrecería un acceso peatonal más directo a Orient Heights Station.
- » La reestructuración de las intersecciones de Ashley Street con Boardman Street y Bennington Street acortaría los cruces peatonales.

Hacer que Ashley Street circule en ambos sentidos podría mejorar la seguridad y el funcionamiento de la intersección de Bennington Street y Saratoga Street debido a que algunos conductores circularían por Ashley Street, la demora de la intersección podría reducirse hasta un 30 %, según la hora del día, si se combina con algún cambio en la sincronización de los semáforos.



SARATOGA STREET Y BENNINGTON STREET: CONDICIONES PROPUESTAS



SARATOGA STREET Y BARNES AVENUE: CONDICIONES PROPUESTAS

- ACERA
- CALLE
- CICLOVÍA/SENDA
- ESPACIO PÚBLICO MEJORADO
- UNA ACERA COMPARTIDA QUE CONECTE LAS CICLOVÍAS SEPARADAS DE BENNINGTON STREET CON LA EXTENSIÓN DE LA VÍA MARY ELLEN WELCH GREENWAY.

Entre 2016 y 2018, en Orient Heights Square, hubo 18 accidentes de peatones, 2 de bicicletas y 20 de automóviles que exigieron la respuesta de los servicios médicos de emergencia. Un accidente fue fatal. Orient Heights Square es el segundo sitio más peligroso de East Boston en accidentes de tránsito para peatones, y el tercero en accidentes de todo tipo.



ORIENT HEIGHTS SQUARE: CONDICIONES ACTUALES

La curva suave de Saratoga Street la convierte en una calle expansiva que fue reestructurada en 2001 para aprovechar al máximo el estacionamiento de calle y extender la acera. La rotonda de Saratoga Street no cumple con los estándares de diseño contemporáneos. Los cruces peatonales largos y las oportunidades limitadas para cruzar la calle ponen en peligro a los peatones ante los automóviles. Las intersecciones con graves demoras y la circulación confusa alientan el comportamiento riesgoso.



ORIENT HEIGHTS SQUARE: CONDICIONES PROPUESTAS

En el concepto de la visión para Orient Heights Square, las intersecciones serían más compactas, se agregarían cruces peatonales y se acortarían los existentes, y el movimiento de los automóviles sería más predecible. De ese modo, se eliminarían muchos conflictos existentes entre los conductores y los peatones, así como la exposición a los conflictos cuando estos no pueden eliminarse.



INTERSECCIÓN DE SARATOGA Y BENNINGTON STREET EN EL AÑO 2020

Winthrop Greenway

El grupo “Friends of the Mary Ellen Welch Greenway” visualizan una conexión segura, agradable y conveniente para la recreación y el transporte activo entre East Boston y Winthrop.

En 2016, la BPDA, la MBTA, Massport y el Departamento de Conservación y Recreación (Department of Conservation and Recreation, DCR) construyeron el Narrow Gauge Link, y completaron así una serie de proyectos que extendieron la vía Mary Ellen Welch Greenway (entonces conocida como East Boston Greenway) a lo largo de la vía pública adyacente a la Línea Azul. El Narrow Gauge Link estableció un sendero continuo para peatones y ciclistas que atravesaba gran parte de East Boston, desde Piers Park hasta Constitution Beach.

Hace tiempo que hay interés en crear una vía verde más allá de Constitution Beach que atraviese Orient Heights. El Plan Maestro East Boston del año 2000 identificó la alineación de una vía verde desde Constitution Beach, a lo largo de Bayswater Street, la Belle Isle Marsh Reservation y el terreno y las instalaciones de mantenimiento de la MBTA en Orient Heights. Sin embargo, esta recomendación no especificó ninguna alineación para una posible conexión con Winthrop. Ahora el grupo de los Friends of the Mary Ellen Welch Greenway (los Amigos), una organización de administración formada por residentes, están estudiando las posibilidades de realizar una vía “Winthrop Greenway” que conectaría el Municipio de Winthrop con la vía Mary Ellen Welch Greenway a través de Orient Heights. La Winthrop Greenway se uniría a Green Links, la conexión planeada que conectaría la vía Mary Ellen Welch Greenway con el sitio de reurbanización de Suffolk Downs, que será diseñado y financiado por HYM (el desarrollador).

Si bien la prioridad es Winthrop Greenway debido a su alineamiento continuo fuera de las calles, el estudio de viabilidad identificó varias opciones de ruta a largo plazo y tramos de transición tanto fuera de las calles como a través de ellas. Sin embargo, todas las rutas contempladas requerirían construir un puente de ciclistas y peatones sobre la ensenada de Belle Isle Marsh Reservation. El estudio de viabilidad incluyó la evaluación de los costos, los beneficios, las dificultades y las oportunidades de cada ruta mediante un proceso de participación comunitaria, que generó más de 1000 comentarios. Las alineaciones de ruta mejor evaluadas incluían una conexión a lo largo del parque de estacionamiento y los carriles de autobús de la estación de Orient Heights pertenecientes a la MBTA, y una conexión a lo largo de Bayswater Street y Teragram Street, pertenecientes a la ciudad.

Es necesaria una mayor participación comunitaria y coordinación para avanzar con una o ambas alineaciones, además de un líder y trabajar en el proceso de diseño e implementación. Independientemente de la opción que se elija, la vía Winthrop Greenway se implementaría en fases. Los “Friends of the Mary Ellen Welch Greenway” solicitaron subvenciones de MassTrails con el apoyo de la ciudad de Boston para avanzar en el diseño de un puente para peatones y ciclistas, así como de un sendero en el interior de Belle Isle Marsh Reservation, ya que ambas opciones de ruta dependen de la misma conexión en la ensenada.



Priority Off-Street Shared Use Path Connection
 Prioridad a sendero de uso compartido fuera de la calle

Long-term Shared Use Path Connection
 Conexión con sendero de uso compartido a largo plazo

Interim Shared Street Connection
 Conexión temporal de calle compartida

Proposed Greenway Extension to Suffolk Downs and Revere
 Propuesta de extensión del Greenway hacia Suffolk Downs y Revere

Existing Greenways
 Greenway existente

POSIBLES ALINEACIONES DE WINTHROP GREENWAY

El estudio de viabilidad identificó dos alineaciones entre Constitution Beach y el pueblo de Winthrop, consideradas las más convenientes y técnicamente más factibles. Ambas opciones incluyen conexiones provisionales de calle compartida para una implementación flexible.

Fuente: The Friends of the Mary Ellen Welch Greenway, “Winthrop Extension Feasibility Study” (2021).

Suffolk Downs Square

El proyecto de reurbanización de Suffolk Downs transformará el antiguo hipódromo de Suffolk Downs en un vecindario de uso mixto.

La quinta plaza de East Boston se construirá en el cruce de Walley Street y Waldemar Avenue, en la entrada de la Suffolk Downs Station y la propiedad a reurbanizar de Suffolk Downs. Hoy en día, a la zona que rodea la Suffolk Downs Station le falta definición, ya que Walley Street y Waldemar Avenue terminan en un área de giro y ascenso/descenso de pasajeros de la estación. Walley Street y Bennington Street están a diferentes alturas. Por eso, los peatones deben atravesar a pie Suffolk Downs Station entre Orient Heights y Belle Isle Marsh.

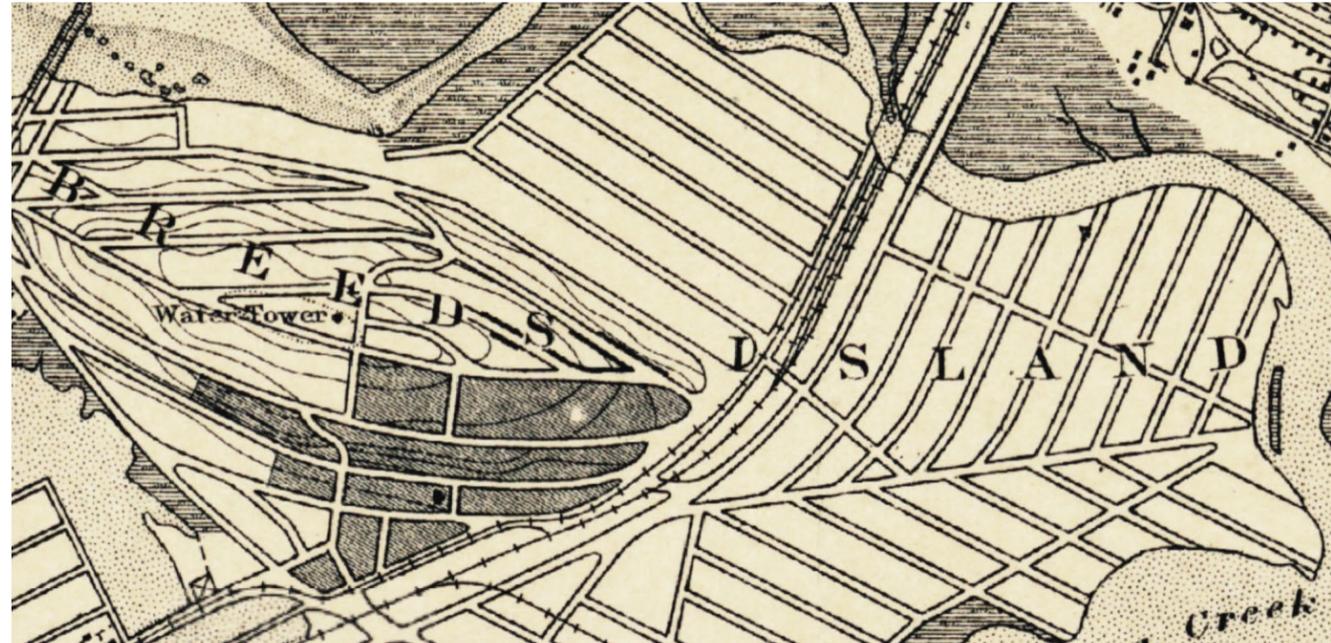
La BPDA aprobó el proyecto de reurbanización de Suffolk Downs en 2020. Transformará el sitio de 161 acres y creará nuevos centros de trabajo para East Boston y toda la región en general. Cuando esté completo, el proyecto contará con aproximadamente 10 millones de pies cuadrados de desarrollo, y se conectará con Suffolk Downs Square a través de una amplia plaza peatonal, que se llamará Belle Isle Square. La planificación de la reurbanización de Suffolk Downs prevé el acceso a pie, en bicicleta y en bus privado a Belle Isle Square a través de Walley Street. Sin embargo, los automóviles deberán ingresar al sitio a través de la Ruta 1A.



LO QUE HEMOS ESCUCHADO

Los miembros de la comunidad de East Boston identificaron los siguientes desafíos cerca de Suffolk Downs. Gran parte de la zona es propiedad de distintos dueños, entre ellos, residencias privadas, la MBTA e HYM Investment Group, que son los propietarios del sitio de reurbanización de Suffolk Downs.

IZQUIERDA Vista de Walley Street desde Bennington Street en el año 2020. Esta intersección es el punto de acceso principal a Suffolk Downs Square y Suffolk Downs Station para la mayor parte de East Boston.



Walley Street en el pasado

Suffolk Downs Square se originó a principios del siglo XX con la introducción de la Belle Isle Station, una parada para repostar de los ferrocarriles de Boston, Revere Beach y Lynn en el cruce de Waldemar Avenue y Walley Street. El hipódromo de Suffolk Downs, construido en 1935 y clausurado en 2019, impedía el desarrollo residencial planificado del lado del humedal en Orient Heights. Una extensión planificada de Walley Street, conocida como Washburn Avenue, continúa en una vía de tranvía privada hacia Revere. Los tranvías circularon en la zona hasta 1952, cuando se introdujeron el servicio de subterráneos y la Suffolk Downs Station. La estación se actualizó por última vez en 1995 para incorporar los trenes de seis vagones de la Línea Azul.



ARRIBA El mapa demuestra la intención de continuar con un trazado urbano en cuadrícula regularizada en Breed Island hasta la frontera de Revere, definida por la ensenada Belle Isle Inlet.

Fuente: Esquema del puerto de Boston producido por la National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA) (1911).

ABAJO Washburn Avenue, una vía de tranvía privada, mirando hacia el noreste en dirección de Revere. Beachmont se ve a la distancia el año 1936.

Fuente: La colección de Kevin Farrell Tony Tieuli via BostonStreetCars.com



Walley Street en la actualidad

Walley Street tiene una diferencia considerable de altura cuando avanza hacia arriba desde los cruces de Bennington Street hasta donde termina en Suffolk Downs Station. Los tipos de edificios y los usos de los terrenos en toda su longitud son muy variados e incluyen edificios residenciales de baja escala, la estación de MBTA, el antiguo hipódromo y edificios de la industria ligera a lo largo de Bennington Street.

Walley Street termina en una amplia zona pavimentada que se construyó originalmente para tres líneas de tranvías (Suffolk Downs, Gladstone y Washburn Avenue). La conectividad con Suffolk Downs Station está limitada. Es la estación de subterráneo menos utilizada en toda la red de MBTA, con apenas más de 500 embarques por día de semana. La zona de Suffolk Downs Station está diseñada para permitir giros en U de los vehículos, así como el ascenso y descenso de pasajeros. No hay préstamo de vehículos ni de bicicletas en los alrededores.



ARRIBA El hipódromo de Suffolk Downs se desarrolló en próximamente, y su reurbanización futura conectará el vecindario Orient Heights con Revere. Fuente: Google Earth (2020).

ABAJO La misma vista en la actualidad el año 2021, con las vías de tranvías que resistieron el paso del tiempo. Suffolk Downs Station se encuentra a la derecha.

Walley Street y Suffolk Downs Square del mañana

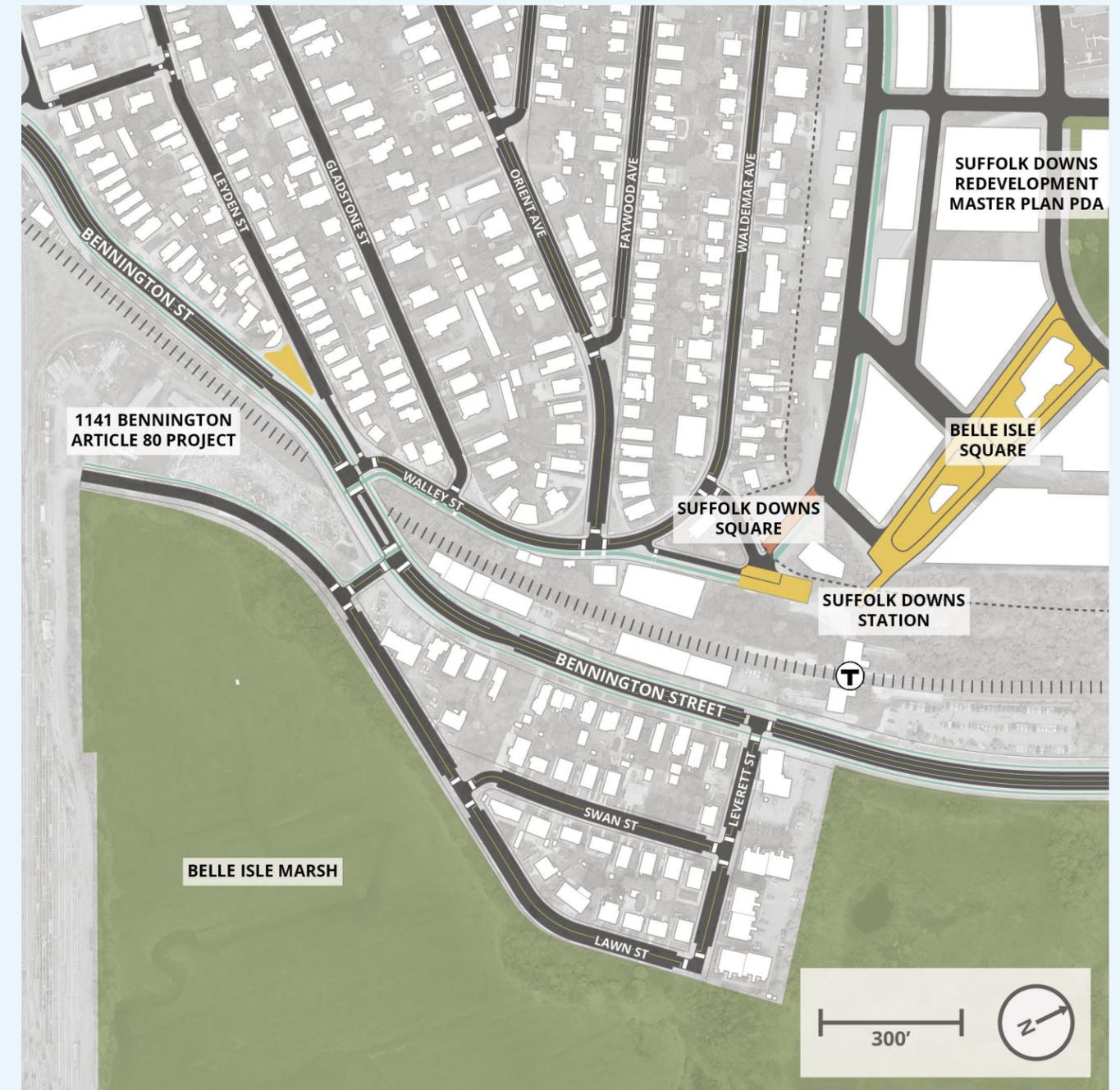
Esta lista resume las recomendaciones pensadas para Walley Street y Suffolk Downs Square, como ilustra el plan de visión de la siguiente página. La visión propone estrategias que contemplen lo siguiente:

- » **Crear conexiones con Belle Isle Marsh y el proyecto de reurbanización de Suffolk Downs** (Consulte la página 76 para obtener más información).
 - » Introducir una ciclovía separada con circulación en ambas direcciones en Walley Street y conectarla con las ciclovías separadas de una dirección de Bennington Street.
 - » Reconstruir los cruces de Bennington Street en Walley Street y Palermo Street.
 - » Reservar la dimensión necesaria para futuras conexiones de autobuses con Suffolk Downs Station y el sitio de reurbanización de Suffolk Downs.
 - » Preservar las vías históricas de los tranvías y los adoquines en Walley Street.
- » **Cambiar adecuadamente la escala de los edificios, del tejido residencial de baja escala existente a los edificios de uso mixto de mediana y alta elevación en las zonas en crecimiento.** (Diríjase a la página 78 para más información).



Esta visualización ilustra los edificios de la Fase I y el espacio abierto asociado con el proyecto de reurbanización de Suffolk Downs. La imagen está tomada desde el punto de vista de Suffolk Downs Station, hacia el interior del sitio de Suffolk Downs. Belle Isle Square se imagina como uno de los dos pilares de un distrito minorista planificado. El otro pilar estaría conectado a Beachmont Station en Revere.

Fuente: Área de desarrollo planificado de Suffolk Downs. Fase 1 del Plan de Desarrollo (2020)



VISIÓN PARA WALLEY STREET Y SUFFOLK DOWNS SQUARE

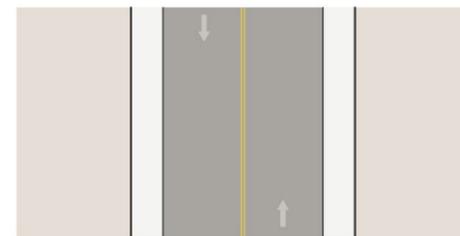
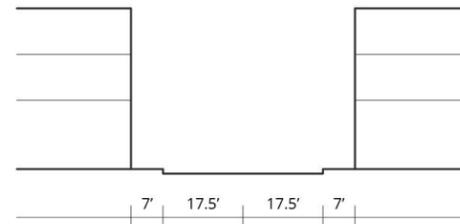
- PARQUES/ESPACIO ABIERTO
- ESPACIO PÚBLICO MEJORADO
- CARRIL EXCLUSIVO PARA AUTOBUSES
- CICLOVÍA/SENDA

Crear conexiones con Belle Isle Marsh y el proyecto de reurbanización de Suffolk Downs.

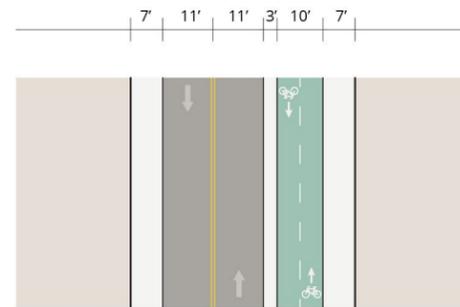
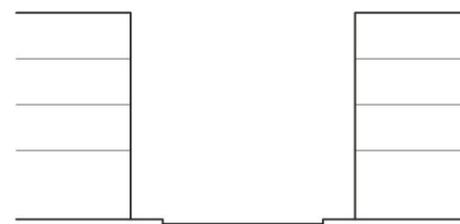
El concepto de visión crea nuevas conexiones de Green Links, simplifica las intersecciones y agrega cruces:

- » Ciclovías separadas en Walley Street y Bennington Street, y un sendero a lo largo de Belle Isle Marsh a través de Palermo Street aportarían conexiones de bajo estrés a Orient Heights. Junto con Mary Ellen Welch Greenway, estas ciclovías crearían una conexión continua a lo largo de toda East Boston, desde el frente costero Maverick Square hasta Belle Isle Square y el sitio de reurbanización de Suffolk Downs.
- » Los cruces de Waldemar Avenue a la altura de Orient Avenue y el camino privado al norte de Walley Street servirían de calles peatonales seguras para acceder a Suffolk Downs Station. Al este de Waldemar Avenue, Walley Street y la calle privada formarían una ruta de un solo sentido, que liberaría espacio para la conexión de Walley Street Green Links con el sitio de reurbanización de Suffolk Downs y la preservación de las vías de los tranvías.
- » La reconstrucción de las intersecciones de Bennington Street en Walley Street y Palermo Street introduciría cruces protegidos con señales de tránsito. Se reducirían el tamaño y la complejidad de estas intersecciones, con lo cual se simplificarían los movimientos vehiculares y se ralentizarían los giros.
- » Un cruce de Bennington Street en la entrada de Belle Isle Marsh ampliaría el acceso al espacio abierto. Se necesita un estudio adicional para determinar el diseño y el control del tránsito en este cruce.

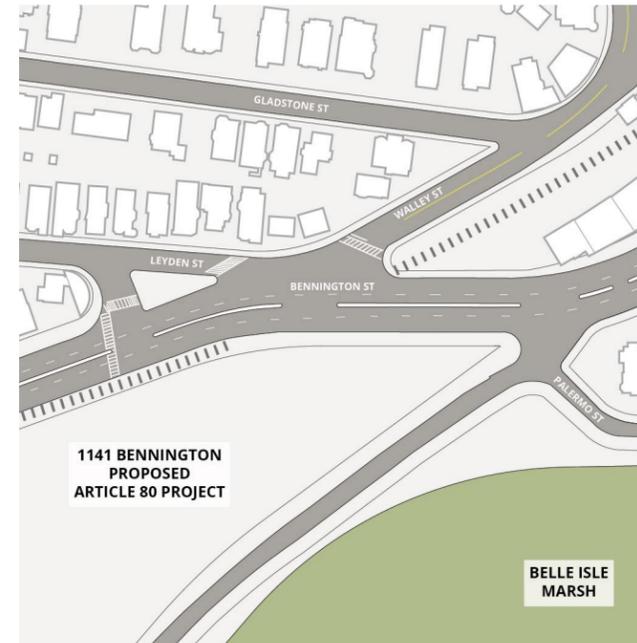
Si bien la colaboración no implica una aprobación, la coordinación continua con MBTA, el propietario del puente de Bennington Street, Suffolk Downs Station y la zona alrededor de la estación es crucial para llevar a cabo este concepto.



WALLEY STREET: CONDICIONES EXISTENTES



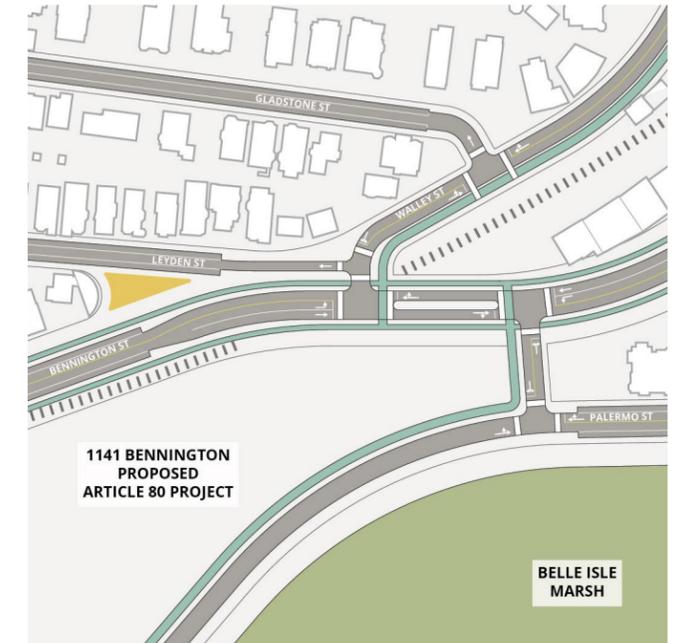
WALLEY STREET: CONDICIONES PROPUESTAS CON CICLOVÍA SEPARADA Y EN AMBOS SENTIDOS



SUFFOLK DOWNS SQUARE EN LA ACTUALIDAD: ESPACIOS PÚBLICOS EXISTENTES

Walley Street es la conexión principal de la plaza a pie y en bicicleta, pero se considera de mucho estrés y no es apta para ciclistas de todas las edades y capacidades. Las intersecciones de Walley Street, Leydon Street y Palermo Street con Bennington Street tienen un historial de colisiones. Suffolk Downs Station no tiene ninguna conexión de autobús, y la reurbanización de Suffolk Downs no prevé una conexión de autobuses de MBTA a Belle Isle Square. Belle Isle Marsh no se conecta con la red de Green Links.

■ ESPACIO ABIERTO



SUFFOLK DOWNS SQUARE DEL MAÑANA: ESPACIOS PÚBLICOS PROPUESTOS

Green Links conectaría Suffolk Downs Square, Mary Ellen Welch Greenway y Belle Isle Marsh con la red planificada de senderos para peatones y bicicletas en el sitio de reurbanización de Suffolk Downs. La reducción del pavimento y nuevos cruces simplificarían las intersecciones de Bennington Street en Leydon Street, Walley Street y Palermo Street. En la planificación y el rediseño de la zona de Suffolk Downs Station, debe incluirse una conexión de autobuses de MBTA entre Walley Street y el sitio de reurbanización de Suffolk Downs.

■ ESPACIO PÚBLICO
■ ESPACIO ABIERTO
■ CICLOVÍA/SENDA

Adecuar la transición de escala de los edificios, del tejido residencial existente de baja altura a edificios de uso mixto de alturas medianas y altas en las zonas en crecimiento.

Los tipos de edificios y los usos de los terrenos a lo largo de Walley Street y Bennington Street son muy variados e incluyen edificios residenciales de baja escala, la estación de MBTA, el antiguo hipódromo y edificios de la industria ligera a lo largo de Bennington Street. La zonificación incluye subdistritos de una y dos familias, así como la zona de desarrollo económico de Saratoga Street y la de Suffolk Downs. Las parcelas ubicadas en ambas zonas de desarrollo son elegibles para PDA.

Permitir una mayor altura y concentración en los terrenos frente a Walley Street y Bennington Street.

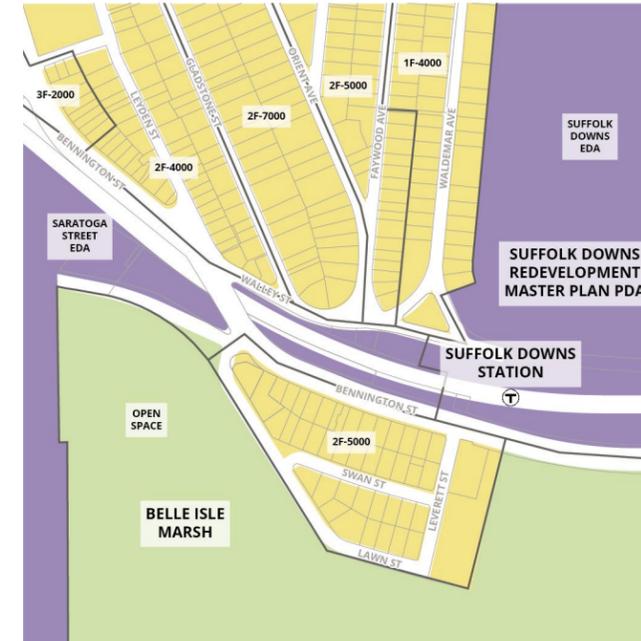
Bennington Street es una amplia vía pública, adecuada para una mayor altura y concentración. Para los edificios que se encuentran inmediatamente frente a Bennington Street, sería adecuado aumentar la altura. Los proyectos que propongan precios residenciales asequibles mejores que los que contempla la Política de Desarrollo Inclusivo podrían construir en mayor altura.

Walley Street ofrece una buena oportunidad de transición de edificios residenciales de baja escala a los altos edificios propuestos en el sitio de reurbanización de Suffolk Downs. Para los edificios que se encuentran frente a Walley Street, en especial, los que se encuentran dentro de un radio de un cuarto de milla de la estación Suffolk Downs, sería adecuado aumentar la altura.



WALLEY STREET LOOKING SUR OESTE DESDE WALDEMAR AVENUE EN EL AÑO 2021

El desarrollo reciente a lo largo de Walley Street capitaliza en su proximidad a la estación de Suffolk Downs.



SUFFOLK DOWNS SQUARE Y WALLEY STREET EN LA ACTUALIDAD: DISTritos DE ZONIFICACIÓN POR ALTURA

Hoy, Walley Street toca seis subdistritos de zonificación únicos y separa los subdistritos residenciales de altura máxima de tres pisos de las EDAs de Saratoga Street y Suffolk Downs.

- 3 PISOS
- ZONAS FRENTE COSTERO Y ZONAS INDUSTRIALES EN DESARROLLO



SUFFOLK DOWNS SQUARE Y WALLEY STREET DEL MAÑANA: PLAN DE REGULACIÓN PROPUESTO

El plan de regulación propuesto ayudará a la transición de la escala de los edificios a lo largo de Bennington y Walley Street al sitio de remodelación de Suffolk Downs y atraerá a peatones y ciclistas a la nueva Suffolk Downs Square.

- 3 PISOS
- 4 PISOS
- ZONAS FRENTE COSTERO Y ZONAS INDUSTRIALES EN DESARROLLO

Meridian Street / Border Street

La planificación de ambas calles permitirá equilibrar las opciones de transporte de un modo seguro y creará oportunidades para incorporar infraestructura resistente a inundaciones.

Meridian Street y Border Street funcionan juntas, y conectan el norte y el sur en Maverick Square, Central Square y Chelsea. Ambas calles corren paralelas desde el frente costero de Chelsea Creek hasta Central Square, y son divergentes desde Central Square hasta Maverick Square, aunque las conecta Maverick Street.

Meridian Street es un corredor comercial histórico y hoy es la calle principal del distrito de Main Streets en East Boston. Meridian Street conecta East Boston con Chelsea mediante el puente Andrew McArdle Bridge y es parte del recorrido de la línea clave de autobús 116/117 (Key Bus) y las líneas de autobuses locales 114, 120 y 121. En Meridian Street, se ubican varios de los sitios con más accidentes de tránsito en East Boston.

Border Street es una calle de baja altura históricamente dedicada a la actividad industrial del frente costero y está cambiando a uso residencial. En ciertos lugares, la calle se conecta con el paseo portuario (Harbor Walk), pero el acceso peatonal al frente costero se encuentra limitado por el uso industrial. Al ser uno de los recorridos de inundación principales desde el frente costero, se necesitan medidas de planificación y regulación para coordinar inversiones públicas y privadas, así como hallar una solución unificada contra la posible inundación de las propiedades ubicadas a lo largo de Border Street.



LO QUE HEMOS ESCUCHADO

Los miembros de la comunidad de East Boston identificaron los siguientes desafíos a lo largo de Meridian Street y Border Street.

IZQUIERDA Vista de Meridian Street desde Saratoga Street mirando al sur, hacia Maverick Square, en el año 2021. Meridian Street es el distrito de Main Streets de East Boston y es la columna vertebral de la red de autobuses de East Boston.



La Meridian Street del ayer

El puente de Meridian Street, hoy llamado Andrew McArdle Bridge, que conecta East Boston con Chelsea a través de Chelsea Creek, se inauguró en 1855. El inventario de la Comisión de Monumentos de Boston observó que “en los primeros años de 1860, andaban tranvías tirados por caballos en esta sección de la calle. Como consecuencia de ese desarrollo en el transporte, ya avanzado el siglo XIX, el uso de Meridian Street pasó gradualmente de ser residencial a ser tanto comercial como residencial. De las iglesias de ladrillo rojo y alto estilo victoriano gótico que predominaban en Meridian Street a fines del siglo XIX, la Iglesia Presbiteriana (1870) de Meridian Street y London Street es la única que sobrevivió”.



La Meridian Street de la actualidad

Meridian Street, desde Maverick Square hasta Central Square, es la columna vertebral del distrito de Main Streets de East Boston. El paisaje urbano de Meridian Street es irregular, ya que se demolieron varios edificios durante la construcción del Callahan Tunnel. La altura de los edificios varía. La calle incluye varios edificios de cuatro pisos de fines del siglo XIX, edificios comerciales de uno o dos pisos y lotes de estacionamiento.

Meridian Street corta el entramado de calles en diagonal, y esto dificulta cruzar la calle en las intersecciones de Paris Street, Havre Street y London Street.

ARRIBA Meridian Street y Havre Street, con vista al norte en el año 1908. Fuente: Sitio web de Historic New England.

ABAJO Meridian Street y Havre Street, con vista al norte en el año 2021.



La Border Street del ayer

En los archivos de la Comisión Histórica de Massachusetts, se lee: “Aunque el área de Inner Harbor es físicamente una parte pequeña de East Boston, este frente costero tuvo un papel fundamental en la historia industrial y comercial de East Boston, particularmente entre 1833 y la Primera Guerra Mundial”. En 1997, se llevó a cabo un inventario de la zona industrial Inner Harbor de East Boston. El relevamiento documentó varias instalaciones a lo largo de Border Street de la época de los barcos de vapor, así como otros tipos de industrias auxiliares, como fundiciones y aserraderos.



La Border Street hoy

A medida que la economía industrial del frente costero de Inner Harbor cambió, también lo hizo el uso de varios de los edificios que permanecieron en pie. En 2008, la Autoridad de Reurbanización de Boston (ahora la Agencia de Planificación y Desarrollo de Boston, BPDA por sus siglas en inglés) presentó una reforma al Plan Portuario Municipal de East Boston (Municipal Harbor Plan, MHP) para facilitar la remodelación de tres propiedades en la costa de East Boston: 6-26 New Street (hoy conocida como The Eddy), 102-148 Border Street (hoy conocida como Boston East) y 125 Sumner Street (perteneciente a la Autoridad de Vivienda de Boston, que la administra como Clippership Apartments, parte de Heritage Apartments). En otros lugares de Border Street, muchos edificios industriales se adaptaron para uso residencial.

ARRIBA Border Street y el terreno de Boston East en el año 1997. Fuente: Relevamiento de la zona industrial Inner Harbor de East Boston, Comisión Histórica de Massachusetts.

ABAJO Border Street y la parte inferior del terreno de Boston East en el año 2021. La imagen muestra el edificio de Atlantic Boiler Works en 80 Border Street, renovado en 2010 por la Comisión de Desarrollo Comunitario de East Boston (East Boston Community Development Corporation). En el edificio, hay una guardería sin fines de lucro, varios espacios de trabajo de artistas, una galería de arte y el Centro Cultural Atlantic Works.

La Meridian Street y la Border Street del mañana

La visión para Meridian Street y Border Street busca y aprovecha que estas calles paralelas operen conjuntamente. Esta lista resume las recomendaciones para Meridian Street y Border Street como muestra la visión presentada en las siguientes páginas. La visión para Meridian Street y Border Street propone estrategias para:

- » **Respaldar un distrito de desarrollo de uso mixto de mediana altura en Meridian Street.** (Diríjase a la página 86 para más información)
 - » Lograr la transición adecuada a una altura y una concentración mayores.
 - » Fomentar el uso activo de las plantas bajas en las aceras prioritarias.
- » **Lograr que los autobuses sean más fiables y predecibles en Meridian Street.** (Diríjase a la página 88 para más información)
 - » Incorporar un carril de llegada para autobuses durante todo el día, desde Condor Street hasta Maverick Square.
 - » Incorporar un carril de salida para autobuses durante todo el día, desde Maverick Square hasta Central Square.
- » **Simplificar las intersecciones y dar prioridad a la seguridad peatonal en Meridian Street.** (Diríjase a la página 90 para más información)
 - » Acortar los cruces peatonales y erradicar los conflictos entre automóviles y peatones.
- » **Dar prioridad al tránsito de bajo estrés para los ciclistas en Border Street.** (Diríjase a la página 92 para más información)
- » **Promover oportunidades para incorporar infraestructura resistente a inundaciones en la vía pública de Border Street.** (Diríjase a la página 92 para más información)
 - » Estudiar los recorridos de inundación prioritarios identificados por el proyecto Coastal Resilience Solutions East Boston.

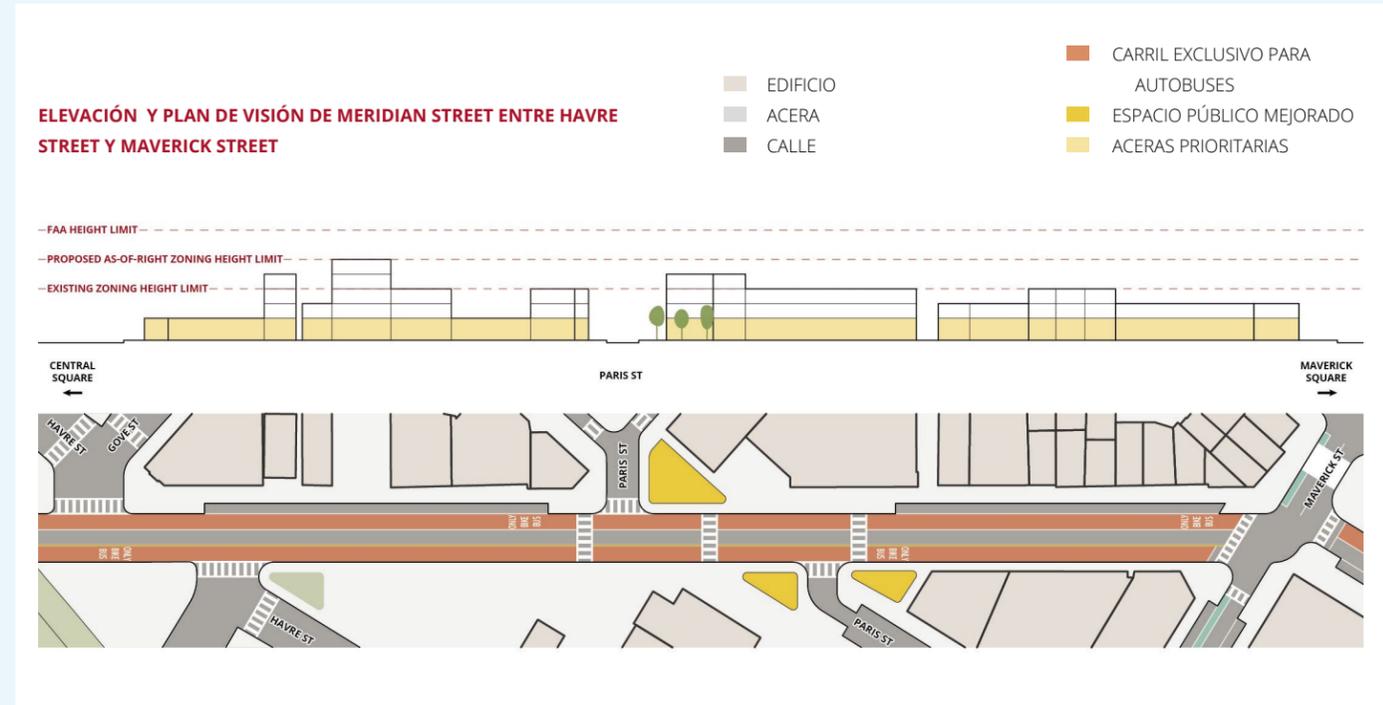


ESTUDIO DE PRECEDENTES: 14TH STREET BUSWAY, CIUDAD DE NUEVA YORK

Las ciudades norteamericanas están mejorando la seguridad y el tránsito en los corredores más importantes, como Meridian Street, gestionando los movimientos vehiculares. En Nueva York, restringir el movimiento de automóviles y añadir carriles de autobús en 14th Street tuvo un profundo impacto en la seguridad de los peatones y en el número de usuarios de autobús. Según un informe sobre el proyecto preparado en 2020, el 14th Street Transit & Truck Priority Pilot Project (Proyecto piloto de prioridad de camiones y tránsito en 14th Street) redujo un 42 % los heridos por accidentes y un 24 % los tiempos de viaje en autobús entre 2018 y enero de 2020. El número de usuarios de autobús aumentó un 14 % y el uso de bicicletas compartidas aumentó un 94 %. Aunque el caudal de automóviles en 14th Street disminuyó, se redujo el volumen general de automóviles en las calles laterales, y los tiempos de viaje aumentaron menos de un minuto entre las 5:00 p. m. y las 6:00 p. m. los días hábiles. Ejemplos similares que redujeron el movimiento de automóviles incluyen Broadway en Nueva York, King Street en Toronto, Superior Avenue en Cleveland y Market Street en San Francisco. Al igual que East Boston, estas ciudades tienen un trazado urbano en cuadrícula, lo que permite el acceso vehicular para usos residenciales y comerciales.

Fuente: Sam Schwartz, informe trimestral "14th Street Transit & Truck Priority Pilot Project, Quarterly Report" (Invierno de 2020).

Fuente de fotografía: Departamento de Transporte de la Ciudad de Nueva York (2019).



En comparación con otras líneas de alta demanda de pasajeros, las líneas clave de autobuses (Key Bus) 116/117 tienen el mayor número de pasajeros (56 %) y sufren la mayor aglomeración (más del 30 % de los viajes) si se comparan febrero de 2020 y febrero de 2021.

Respaldo un distrito con desarrollo de uso mixto de mediana altura en Meridian Street.

Meridian Street tiene restaurantes y comercios minoristas que sirven al vecindario, así como las líneas clave de autobuses 116/117 (Key Bus). Es necesario que la extensión de Meridian Street que conecta Maverick Square con Central Square permita el desarrollo de uso mixto a mediana altura.

Lograr la transición adecuada a una altura y una concentración mayores.

Al norte de Central Square, la altura permitida aumentaría de tres pisos a cuatro y cinco pisos. Se permitirían cuatro pisos donde Meridian Street toca las áreas residenciales del vecindario. Para los edificios a lo largo de Meridian Street al sur de Central Square y entre Maverick Square, la altura permitida del edificio aumentaría de tres a cinco pisos. Los proyectos que propongan precios residenciales asequibles mejores que los que contempla la Política de Desarrollo Inclusivo (IDP son sus siglas en inglés) podrían construir en mayor altura.

Fomentar el uso activo de las plantas bajas en las aceras prioritarias.

Al ser el centro del distrito de Main Streets de East Boston, Meridian Street debería tener aceras prioritarias desde Maverick Square hasta Central Square. La planta baja de los edificios que ocupan estas aceras debería estar destinada fundamentalmente al comercio minorista, y se debería restringir todo uso inactivo, como estacionamientos, residencias y oficinas comerciales. En estas calles, debería limitarse el uso de rampas de acceso de vehículos para no interrumpir el tránsito de peatones.



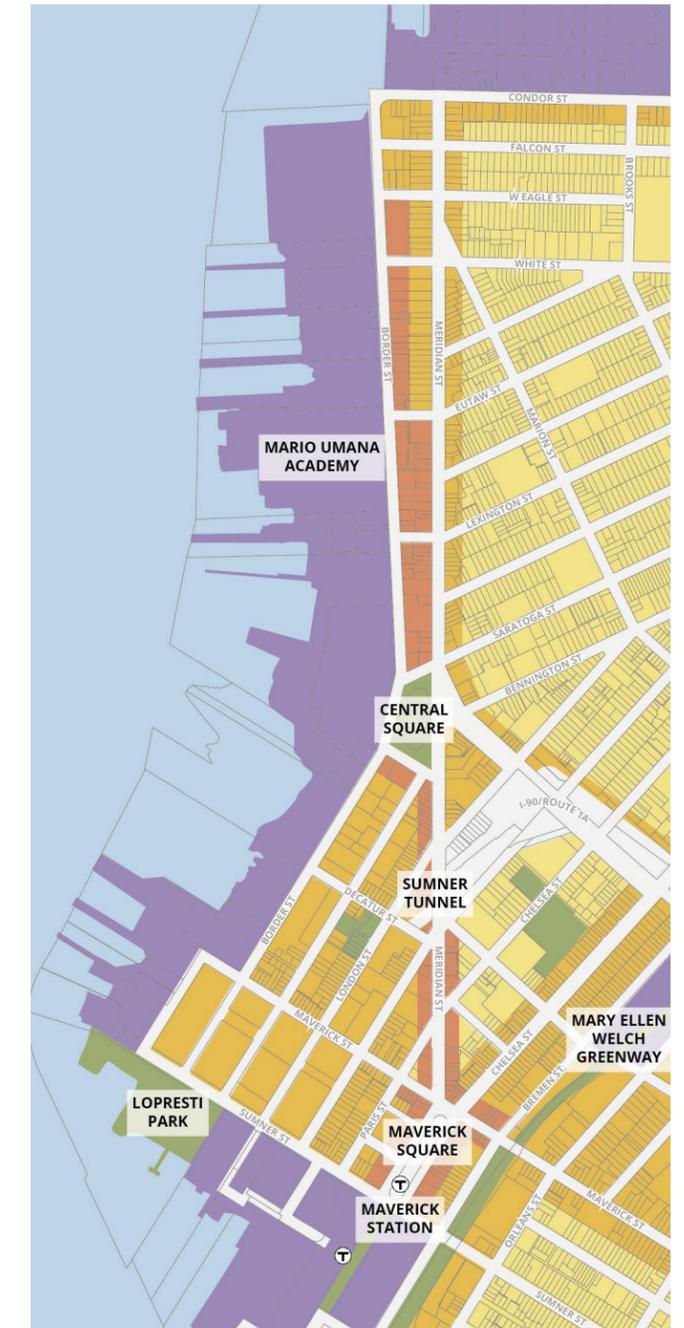
MERIDIAN STREET MIRANDO AL SUR DESDE DECATUR STREET EN EL AÑO 2020
El desarrollo reciente a lo largo de Meridian Street tiene dos espacios comerciales en la planta baja con cuatro pisos residenciales arriba.



PLAN REGULADOR ACTUAL: MERIDIAN STREET Y BORDER STREET

Hoy, Meridian Street, como todo East Boston, está limitada a una altura máxima de 35 pies y tres pisos.

- 3 PISOS
- ZONAS FRETE COSTERO Y ZONAS INDUSTRIALES EN DESARROLLO



PLAN REGULADOR PROPUESTO: MERIDIAN STREET Y BORDER STREET

Como vía comercial del vecindario, Meridian Street puede tener alturas más altas entre Maverick y Central Square, para luego disminuir cuando toca el vecindario al norte de Central Square.

- 3 PISOS
- 4 PISOS
- 5 PISOS
- ZONAS FRETE COSTERO Y ZONAS INDUSTRIALES EN DESARROLLO

Lograr que los autobuses sean más fiables y predecibles en Meridian Street.

El concepto de la visión para Meridian Street haría que el servicio imprescindible de autobuses fuera más fiable y predecible con dos carriles exclusivos para autobuses durante todo el día. Uno que vaya desde Condor Street hasta Maverick Square y otro que salga desde Maverick Square hasta Central Square. Ambos carriles de autobús conectarían con los carriles de autobús propuestos para Maverick Square (ver “Lograr que los autobuses sean más confiables y predecibles.” en la página 30) y complementarían los carriles de autobús actuales y planificados para Broadway en Chelsea y Revere. Los carriles de autobús que transitan todo el día son necesarios en Meridian Street debido a la constante demora causada por el tránsito y al número constante de pasajeros durante todo el día.

Meridian Street es una calle angosta. Añadir carriles de autobús exige realizar cambios en la circulación de automóviles y en el estacionamiento de calle:

- » Al norte de Central Square, el carril de autobús que ingresa reemplazaría el carril de estacionamiento que ingresa. Se conservarían el carril de circulación que ingresa, el carril de circulación que sale y el carril de estacionamiento que sale.
- » Al sur de Central Square, el carril de autobús que ingresa y el que sale reemplazarían al carril de circulación y al carril de estacionamiento que ingresan. Se conservarían el carril de circulación que sale y el carril de estacionamiento que sale. En cambio, los automóviles que ingresan lo harían por Border Street, Chelsea Street o Bremen Street. La circulación en la red de calles deberá estudiarse en mayor detalle.

La BPDA analizó el uso y la regulación del espacio en la acera y del estacionamiento de calle entre Maverick Square y Central Square. Para conocer los resultados de los análisis, el lector debe consultar el Apéndice Técnico. El concepto de la visión propone menos espacios de estacionamiento de calle en el corredor. A medida que se perfeccione el concepto de visión para Meridian Street

mediante el proceso de participación comunitaria, se establecerán recomendaciones para el espacio de la acera, que incluye paradas de autobús, espacios de carga y descarga, recogida y descenso, y estacionamiento.



MERIDIAN STREET EN EUTAW STREET MIRANDO AL SUR EN EL AÑO 2020
Los autobuses se mezclan con el tráfico, lo que resulta en retrasos y un servicio poco fiable. El retraso al mediodía en Meridian Street es peor que los períodos tradicionales de viaje por la mañana y por la tarde.

Con el concepto de la visión para Meridian Street se ahorraría un número estimado de 357 horas de viaje por día hábil, el 80 % entre Maverick Square y Central Square.

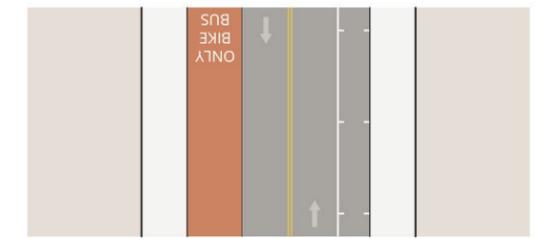
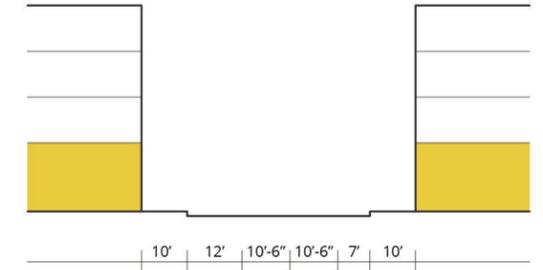
El tiempo ahorrado por los carriles exclusivos de autobús permitiría ofrecer un servicio más frecuente en Meridian Street, con un autobús 116/117 adicional para cada hora.

La demora de tránsito en Meridian Street es un 23 % mayor durante el mediodía (de 9:00 a. m. a 3:00 p. m.) que durante las horas pico (de 5:00 a. m. a 9:00 a. m. y de 3:00 p. m. a 7:00 p. m.).

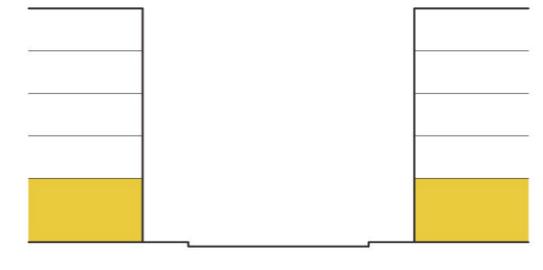


MERIDIAN STREET Y BORDER STREET DE LA ACTUALIDAD: LÍNEAS DE AUTOBUSES
Meridian Street es la columna vertebral de la red de autobuses de East Boston y un enlace fundamental en la red de autobuses de North Shore. Durante los días de semana previos a la pandemia, los autobuses de Meridian Street transportaban entre el 26 % y el 53 % de todos los viajeros en solo el 2 % al 5 % de los automóviles. Sin embargo, el embotellamiento asociado al Mc Ardle Bridge y a la Ruta 1A hace que el servicio de autobús sea poco fiable e impredecible. Ninguna línea de autobús de East Boston cumple con los objetivos de fiabilidad de MBTA. A un año del comienzo de la pandemia, la línea 116/117 de los autobuses clave (Key Bus) sigue experimentando frecuentes aglomeraciones.

— LÍNEA DE AUTOBUSES



MERIDIAN STREET AL NORTE DE CENTRAL SQ: CONDICIONES PROPUESTAS



MERIDIAN STREET AL SUR DE CENTRAL SQ: CONDICIONES PROPUESTAS

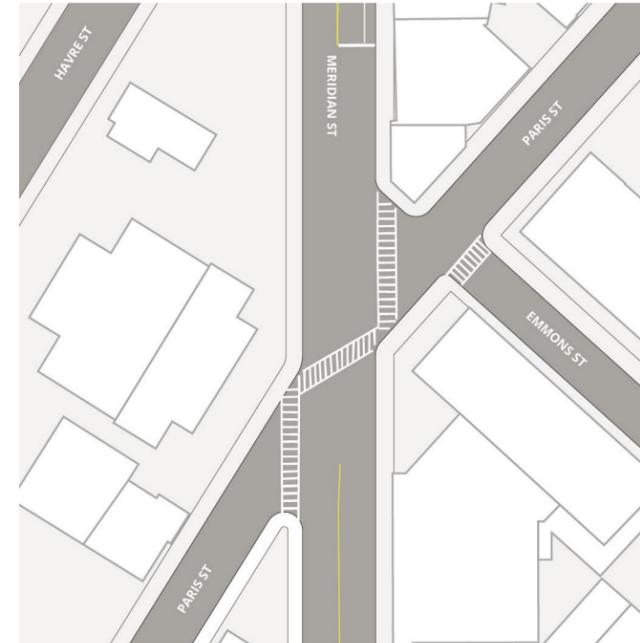
En el concepto de la visión, los autobuses viajarían en carriles exclusivos para autobuses por Meridian Street, lo que ahorraría cientos de horas de viaje por día. Un carril de ingreso exclusivo para autobuses que circule todo el día al norte de Central Square serviría a las líneas 114, 116/117 y 121. Entre Central Square y Maverick Square, estas líneas y la línea 120 circularían todo el día en carriles de autobús de ingreso y salida. Los cambios en la red de calles deberán estudiarse en mayor detalle. Los ciclistas y los automóviles de emergencia podrían usar los carriles de autobús de Meridian Street.

Simplificar las intersecciones y priorizar la seguridad de los peatones en Meridian Street.

Incorporar carriles de autobús de ingreso y salida a Meridian Street entre Central Square y Maverick Square exigiría que los conductores que ingresan a Meridian Street tomen una ruta alternativa y desalentaría el uso de atajos. En consecuencia, las intersecciones de Meridian Street con London Street, Havre Street y Paris Street evitarían más conflictos entre los conductores que giran y los peatones que cruzan. El espacio adicional de la calle podría rediseñarse para acortar los cruces peatonales y habilitar más espacio público, como se muestra con más detalle en los diagramas de condiciones actuales y propuestas de la siguiente página. El nuevo espacio público podría ocuparse con árboles, asientos, botes de basura y otros servicios.

A su vez, se podría reducir la circulación de vehículos en Marion Street entre Meridian Street y White Street para convertir esa breve cuadra en un nuevo espacio público. El proyecto piloto GoHubs! convertirá esta cuadra en una calle de sentido único con salida hacia Meridian Street para evitar conflictos entre los conductores que giran y los peatones que cruzan. Durante la prueba, los conductores que ingresen desde Meridian Street hacia Marion Street irían por White Street.

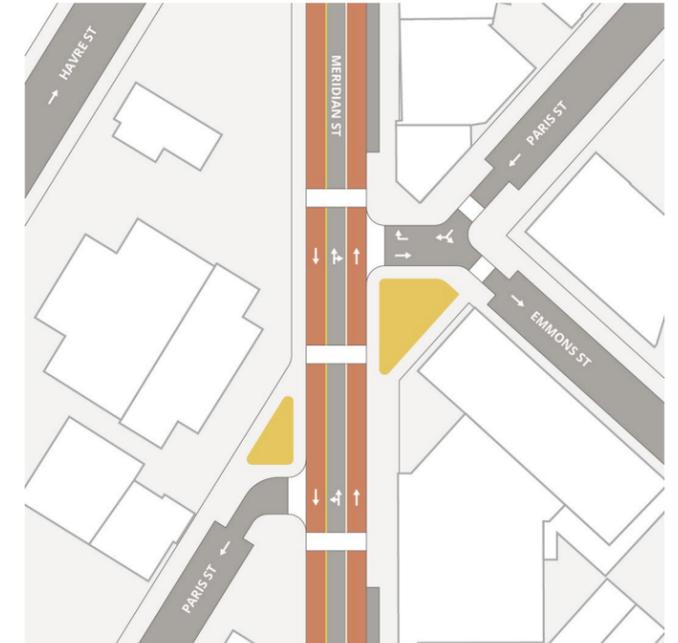
Se estudiará con más detalle el lugar con mayor número de accidentes de tránsito ubicado en el área de la intersección Meridian Street/Condor Street. Pendiente de los resultados de este estudio, se presentaría un proyecto para abordar las causas subyacentes de los accidentes en el proceso de priorización de proyectos de la ciudad, el cual recomienda proyectos para el presupuesto de inversión de la ciudad.



INTERSECCIÓN DE MERIDIAN STREET/HAVRE STREET: CONDICIONES ACTUALES

Al sur de Central Square, es posible que las intersecciones de Meridian Street con London Street, Havre Street y Paris Street tengan poca visibilidad, cruces peatonales muy largos y patrones de tránsito poco claros. Esto aumenta la exposición de los peatones a conflictos con automóviles.

- ACERA
- CALLE



INTERSECCIÓN DE MERIDIAN STREET/HAVRE STREET: CONDICIONES PROPUESTAS CON NUEVO ESPACIO PÚBLICO Y CRUCES MÁS CORTOS

El concepto de la visión para Meridian Street prioriza diseños que favorezcan al peatón. En las intersecciones de Meridian Street con London Street, Havre Street y Paris Street, se acortarían los cruces peatonales y se eliminarían algunos movimientos de giro con la incorporación de un carril de autobús de entrada y salida. Esto facilitará el cruce y la dinámica de las intersecciones.

- ACERA
- CALLE
- CARRIL EXCLUSIVO PARA AUTOBUSES
- ESPACIO PÚBLICO MEJORADO

Entre 2016 y 2018, en Meridian Street y Border Street hubo 29 accidentes de peatones, 4 de bicicletas y 39 de vehículos que exigieron la respuesta de los servicios médicos de emergencia.

Dar prioridad al tránsito de bajo estrés para los ciclistas en Border Street.

Border Street entre Maverick Street y Meridian Street incorporaría una ciclovía de ambos sentidos, separada por una barrera verde. Se conservarían el carril de circulación de ingreso y el de estacionamiento de ingreso. Border Street, a diferencia de Meridian Street, está mejor preparada para la circulación norte-sur de ciclistas, ya que es más llana, y se evitarían los conflictos frecuentes con autobuses y otros automóviles. La ubicación de la ciclovía separada del frente costero de Border Street reduciría al mínimo los conflictos con los conductores que giran y permitiría conservar un paseo portuario (Harbor Walk) continuo ante los terrenos industriales que impiden la existencia de un sendero costero.

El Plan Maestro de East Boston (East Boston Master Plan, 2000) propuso una vía costera ("Waterfront Way") para Border Street y otras calles costeras. Dicha propuesta buscaba conectar espacios abiertos mediante señalización y mejoras coherentes al paisaje urbano. Sin embargo, el proyecto del "Waterfront Way" no incluía un lugar para los ciclistas.

Promover oportunidades para incorporar infraestructura resistente a inundaciones en la vía pública de Border Street.

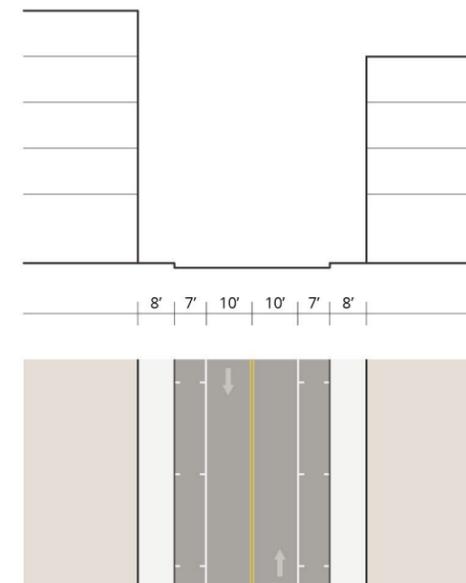
El proyecto Climate Ready East Boston identificó el frente costero de Border Street como el segundo recorrido de inundación más importante en East Boston. Todos los terrenos en Border Street están en manos privadas. Está previsto que renovar las propiedades a lo largo del frente costero del Puerto Interior (Inner Harbor) para incorporar infraestructura resistente a inundaciones. Sin embargo, en el caso de que esto no se lleve a cabo, deberán considerarse soluciones tierra adentro, disponibles en la vía pública.



En sus estudios, el Departamento de Obras Públicas de la Ciudad de Boston tomó Border Street como ejemplo de camino elevado que funcionaría como barrera. Se tomó como muestra para probar el proceso de diseño de barreras climáticas resistentes a las inundaciones, pero no refleja ninguna intención de la ciudad de Boston de proceder con su diseño o implementación.

Fuente: "Climate Resilient Design Standards & Guidelines For Protection Of Public Rights-Of-Way" (2018)

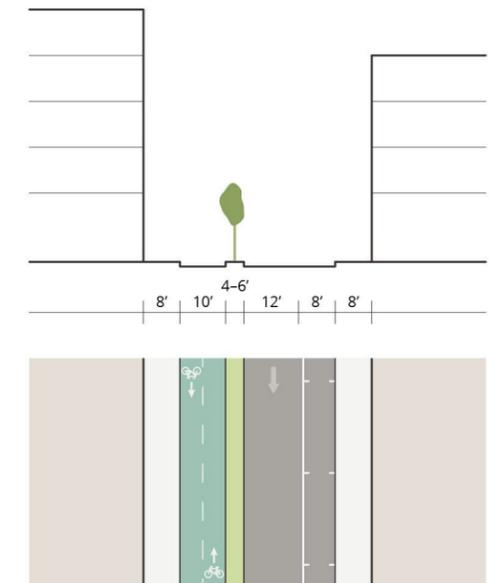
El frente costero de Border Street es el segundo recorrido de inundación más importante de East Boston. Está en riesgo de inundación con una elevación sobre el nivel del mar de nueve pulgadas prevista para la década de los 2030.



BORDER STREET: CONDICIONES EXISTENTES



BORDER STREET DESDE WHITE ST MIRANDO AL SUR EN EL AÑO 2020



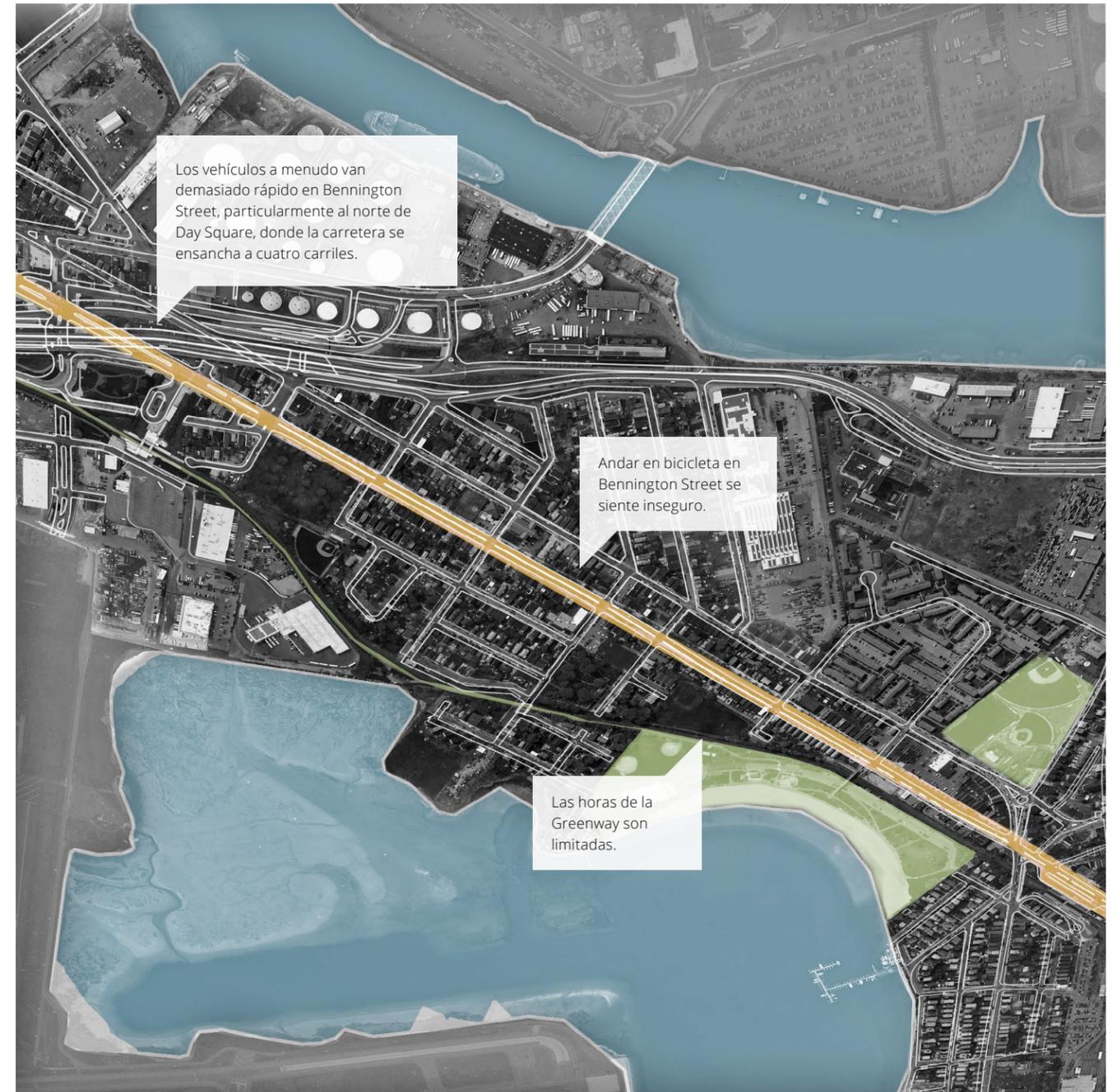
CONDICIONES PROPUESTAS: BORDER STREET CON CICLOVÍA SEPARADA QUE CORRA EN AMBOS SENTIDOS

El concepto de la visión para Border Street da prioridad a un nivel bajo de estrés para los ciclistas en Border Street debido a su terreno más llano, su acceso al frente costero y su menor número de conflictos con automóviles que giran. Esta ciclovía ofrecería oportunidades para incorporar protección contra inundaciones y gestión de aguas pluviales en el espacio público.

Bennington Street

A lo largo y a lo ancho de East Boston, la planificación de Bennington Street reducirá el exceso de velocidad y reconectará el vecindario.

Bennington Street se extiende por toda East Boston, desde Boston Harbor hasta Belle Isle Marsh, y conecta Central Square, Day Square y Orient Heights Square. Corre en paralelo a la Línea Azul y Saratoga Street en la mayor parte de su extensión. Los usos a lo largo de Bennington Street cambian cuando pasa por las zonas residenciales del vecindario y los distritos minoristas activos. La dimensión y el carácter de Bennington Street cambian drásticamente cuando atraviesa Day Square. Desde Central Square hasta Day Square, Bennington Street tiene un ancho de 50 pies y plazas más pequeñas en Havre Street y Paris Street. Desde Day Square hasta Orient Heights y la frontera entre East Boston y Revere, Bennington Street duplica su ancho, lo cual fomenta el exceso de velocidad y el uso por parte de los conductores regionales que acceden a la Ruta 1A. En 2019, más del 70 % de los vehículos que circularon por Bennington Street comenzaron o finalizaron su recorrido fuera de East Boston; 40 % provenían de una municipalidad no limítrofe con East Boston.



LO QUE HEMOS ESCUCHADO

Los miembros de la comunidad de East Boston identificaron los siguientes desafíos a lo largo de Bennington Street.

IZQUIERDA Algunas partes de Bennington Street tienen hoy generosas aceras y zonas ajardinadas. Este generoso entorno peatonal se conserva en la visión de la Bennington Street del mañana.



Bennington Street del pasado

Bennington Street se fue creando en dos secciones distintas en diferentes períodos. El Plan de East Boston de 1844 originalmente concebían Bennington Street como una de varias calles con dirección este-oeste de 50 pies de ancho, junto con Saratoga Street, Princeton Street y otras calles paralelas en Eagle Hill. De acuerdo con el plan de 1844, Saratoga Street era la única calle de conexión entre Noddles Island y Hog Island.

Bennington Street era la columna vertebral de tranvías de este a oeste en East Boston, y canalizaba a los pasajeros a través del vecindario hacia el East Boston Tunnel. Con la creación de la Línea Azul, ese recorrido quedó obsoleto, ya que los pasajeros de los autobuses de Bennington Street ahora hacen trasbordo hacia la estación más cercana. En la actualidad, Bennington Street procesa el tránsito de los vehículos regionales hacia las autopistas, lo que dio lugar a la apertura de Sumner Tunnel (1934), East Boston Expressway (1951) y Ted Williams Tunnel (1995).

ISLETA DE SEGURIDAD EN BENNINGTON STREET Y WESTBROOK STREET, 1948.

Fuente: Archivos de la ciudad de Boston.



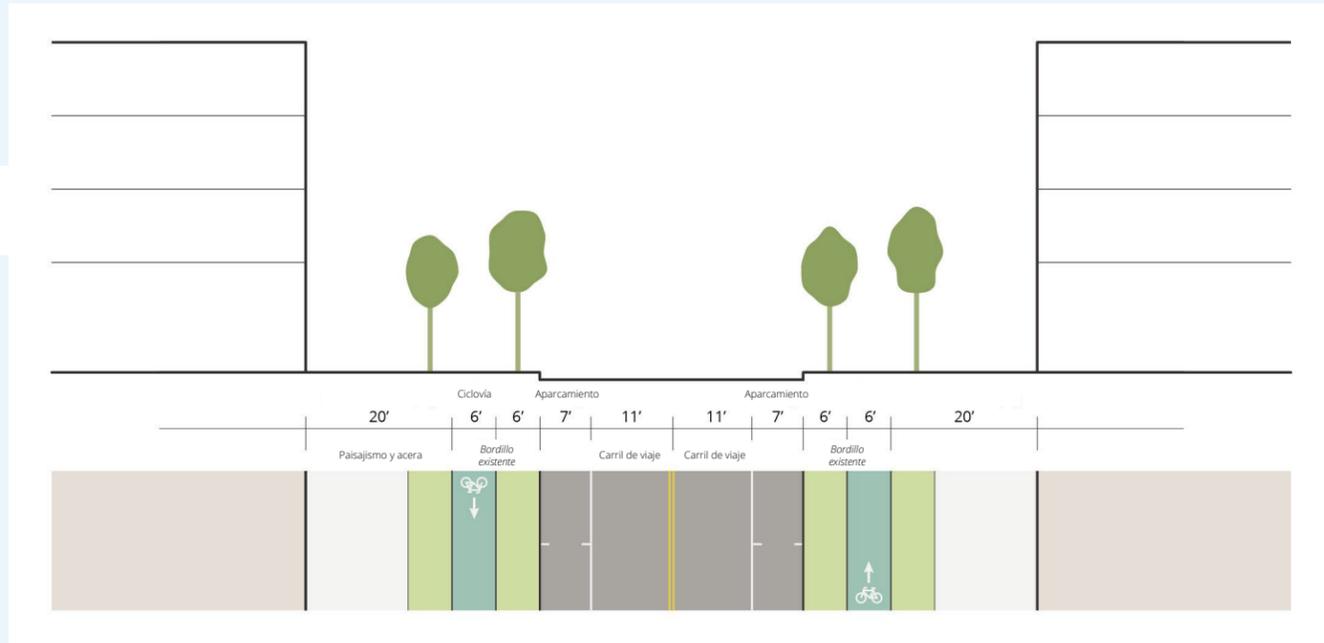
Bennington Street en la actualidad

En la actualidad, Bennington Street parece y opera como dos calles distintas. Al oeste de Day Square, las intersecciones de Bennington Street son amplias y en ellas ocurren colisiones con personas a pie y en bicicleta. Las paradas de autobús no tienen servicios y, a menudo, están bloqueadas por los conductores, y la cantidad de árboles es muy limitada. La altura prevalente de los edificios de esta sección de Bennington es tres pisos. Las tiendas de conveniencia y varios restaurantes activan el paisaje de la calle, principalmente en las intersecciones.

Al este de Day Square, el ancho de Bennington Street fomenta el exceso de velocidad, y los cruces son largos. A pesar de estas condiciones, Bennington Street es la ruta principal para bicicletas de este a oeste cuando la vía verde Mary Ellen Welch Greenway está cerrada a la noche, y es el único camino para las bicicletas al norte de Constitution Beach. Los árboles maduros que quedan le dan un aspecto de bulevar, pero hay cada vez menos. Los edificios de esta sección de Bennington Street son principalmente residenciales, y la altura prevalente es de tres pisos. Existen algunos comercios minoristas de planta baja, principalmente en las intersecciones.

BULEVAR DE HORMIGÓN EN BENNINGTON STREET ENTRE WORDSWORTH STREET Y WESTBROOK STREET.

Las vías de tranvía y las isletas de seguridad se han reemplazado por carriles adicionales.



VISTA TRANSVERSAL DE BENNINGTON STREET ENTRE WOOD ISLAND STATION Y SUFFOLK DOWNS STATION

La Bennington Street del mañana

Esta lista resume las recomendaciones para Bennington Street como ilustra el plan de visión de la siguiente página.

La visión para Bennington Street propone estrategias que:

- » **Simplificar las intersecciones y crear espacios públicos al oeste de Day Square.** (Diríjase a la página 100 para más información)
 - » Separar Havre Street y Paris Street de Brooks Street y Putnam Street, respectivamente, en la intersección con Bennington Street.
- » **Reducir las velocidades y aprovechar las oportunidades de infraestructura verde al este de Day Square.** (Diríjase a la página 102 para más información)
 - » Reestructurar la cantidad de carriles, acortar los cruces y ampliar las zonas verdes y de gestión de aguas pluviales.
 - » Ubicar una mayor altura y concentración a lo largo de los corredores importantes del vecindario.
- » **Conectar distritos de uso mixto de mediana altura.** (Diríjase a la página 104 para más información)
 - » Concentrar una altura mayor a lo largo de los corredores importantes del vecindario.
 - » Permitir los usos mixtos.

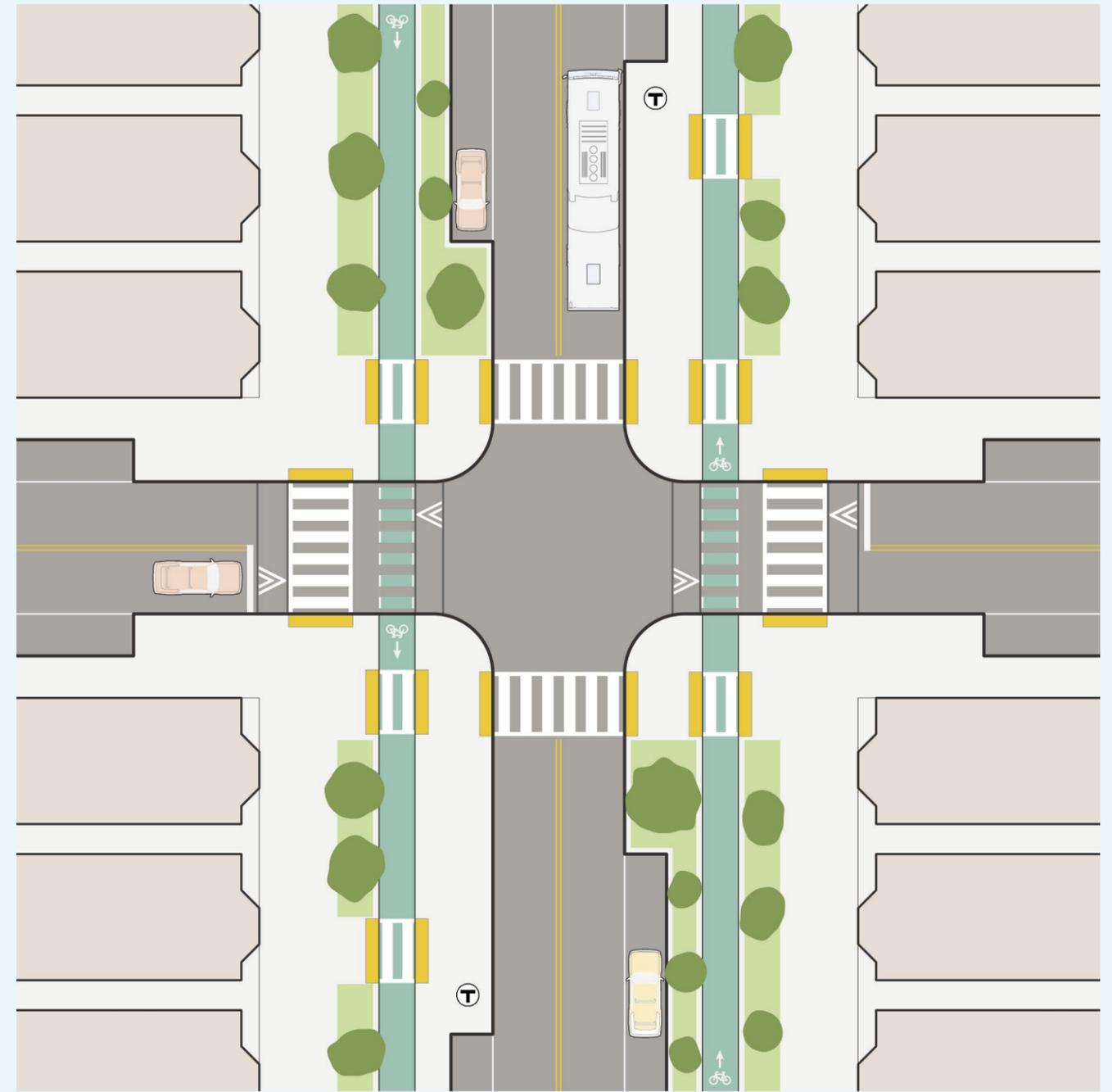


DIAGRAMA EN PLANTA DE LA VISIÓN DE BENNINGTON STREET EN UNA INTERSECCIÓN NO SEÑALIZADA

- EDIFICIO
- ACERA
- CALLE
- CICLOVÍA SEPARADA
- AMORTIGUADOR DE PAISAJISMO
- ÁRBOLES

Simplificar las intersecciones y crear espacios públicos al oeste de Day Square.

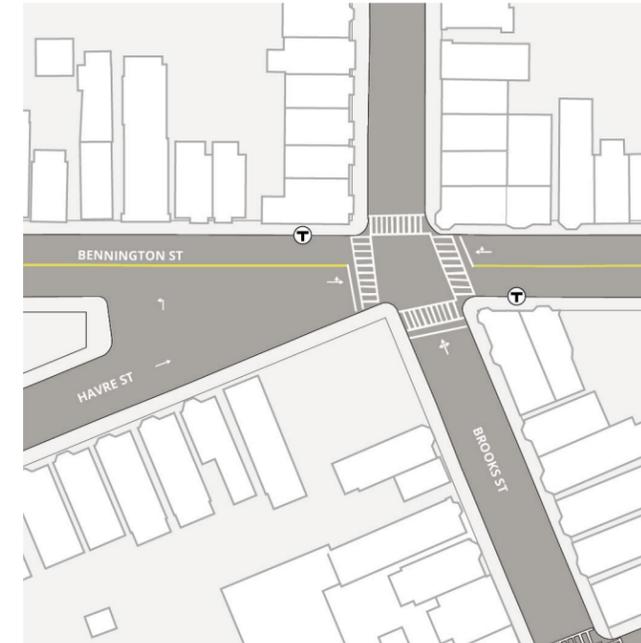
El concepto de la visión de Bennington Street realinea Havre Street y Paris Street de Brooks Street y Putnam Street, respectivamente. Mediante este enfoque, se recuperaría un pavimento adicional para los espacios públicos, se fomentaría la cesión de paso y se reducirían las velocidades:

- » Intersecciones más pequeñas con giros más estrechos alentarían a los conductores a reducir la velocidad. Este cambio de comportamiento, junto con cruces de alta visibilidad, ayudaría a los conductores a anticiparse y a responder de modo seguro a los posibles conflictos antes de que sucedan.
- » Los cruces peatonales más cortos reducirían la exposición de las personas a los automóviles que giran. Las intersecciones con señales tendrían prioridad para los peatones; es decir, la señal para caminar se activaría antes que la luz verde. Las intersecciones sin señales tendrían cruces peatonales elevados en las calles laterales para reducir la velocidad de los vehículos que giran y eliminar los charcos que se forman en las rampas de la acera.
- » Las dársenas para autobuses, que son extensiones en la acera para las paradas, liberarían espacio para servicios para los pasajeros, como casetas y bancos, e impedirían el estacionamiento ilegal de automóviles en las paradas. Debido a su corta longitud, con frecuencia liberan más lugar para estacionamiento que las paradas que están directamente sobre la calle.

El concepto de visión convierte el pavimento extra en ambas intersecciones para ampliar los espacios públicos, lo que se demuestra más detalladamente en los diagramas existentes y propuestos que figuran a la derecha. La acera recientemente extendida en la intersección de Marion Street con Bennington Street también es candidata para mejoras similares del espacio público.

El concepto de visión de Bennington Street propone que Saratoga Street sea la conexión de este a oeste principal para bicicletas a través de Eagle Hill. Este enfoque minimizaría los conflictos con automóviles y autobuses. La BPDA presentará recomendaciones para la red de ciclovías en toda la ciudad en una reunión comunitaria futura.

Entre 2016 y 2018, Bennington Street entre Brooks Street y Putnam Street fue uno de los sitios más peligrosos de East Boston en relación con los accidentes de tránsito para peatones y ciclistas.



INTERSECCIÓN DE BENNINGTON STREET/BROOKS STREET/HAVRE STREET: CONDICIONES EXISTENTES

Bennington Street en su sección más estrecha y dinámica entre Central Square y Day Square. Los usos activos de las plantas bajas están conectados a una porción mínima de espacios públicos, y hay una cantidad limitada de árboles. Las intersecciones de Bennington Street con Brooks Street y Putnam Street son complejas y tienen pavimento extra. Con frecuencia, los conductores bloquean las paradas de autobús. Los accidentes con peatones y ciclistas son más frecuentes aquí que en la mayor parte del resto del vecindario.

■ ACERA
■ CALLE



INTERSECCIÓN DE BENNINGTON STREET/BROOKS STREET/HAVRE STREET: CONDICIONES PROPUESTAS CON NUEVOS ESPACIOS PÚBLICOS

El concepto de visión de Bennington Street recupera el pavimento extra en las intersecciones de Brooks Street y Putnam Street para aumentar la seguridad y ampliar los espacios públicos. Las intersecciones más pequeñas y separadas serían más seguras para que las transiten todas las personas. Con más espacios públicos, aumentarían los usos comerciales de las plantas bajas y habría más árboles y estrategias de gestión de aguas pluviales.

■ ACERA
■ CALLE
■ ESPACIO PÚBLICO MEJORADO

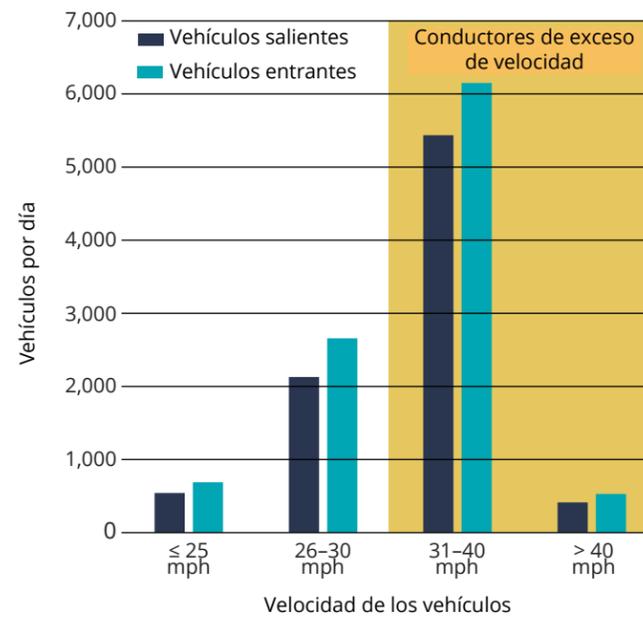
El nuevo espacio público permitiría añadir árboles, lo que disminuiría los efectos de isla de calor urbano. Bennington Street es un lugar muy caluroso debido a sus numerosas superficies pavimentadas y a la falta de árboles.

Reducir las velocidades y aprovechar las oportunidades de infraestructura verde al este de Day Square.

El concepto de visión de Bennington Street reestructura el tamaño de la calle desde Wood Island Station hasta Belle Isle Marsh para equilibrar mejor los roles del vecindario y la región:

- » Bennington Street se reduciría a un carril por dirección más un carril de giro, cuando fuera necesario. Esta configuración suele ser adecuada para el nivel de volúmenes vehiculares en Bennington Street, que era de aproximadamente 19 500 automóviles por día de semana en 2018 y se ha reducido desde ese momento. Los carriles de giro a la izquierda ayudarían a crear una circulación más fluida y serían más seguros para todos, independientemente del medio de transporte que cada persona elija.
- » Al haber menos carriles, los cruces serían más cortos. En las señales de tránsito, el cruce para los peatones se activaría antes que la luz verde. Las intersecciones sin señales tendrían cruces peatonales elevados en las calles laterales.
- » Las dársenas para autobuses, que son extensiones en la acera para las paradas, liberarían espacio para servicios para los pasajeros, como casetas y bancos, e impedirían el estacionamiento ilegal de automóviles en las paradas. Debido a su corta longitud, con frecuencia liberan más lugar para estacionamiento que las paradas que están directamente sobre la calle.
- » Los carriles separados para bicicletas ofrecen una conexión continua de poco estrés desde Day Square hasta Belle Isle Marsh.
- » Habría espacio disponible en Bennington Street para árboles, otras plantas y gestión de aguas pluviales.
- » El estacionamiento se mantendría a ambos lados de la calle.

La BPDA analizó el uso y la regulación del espacio en la acera y del estacionamiento de calle en Bennington Street. Para conocer el resultado de los análisis, consulte el Apéndice Técnico. A medida que se perfecciona el concepto de visión para Bennington Street mediante el proceso de participación comunitaria, se establecerán recomendaciones para el espacio de la acera, que incluye paradas de autobús, espacios de carga y descarga, recogida y descenso, y estacionamiento.



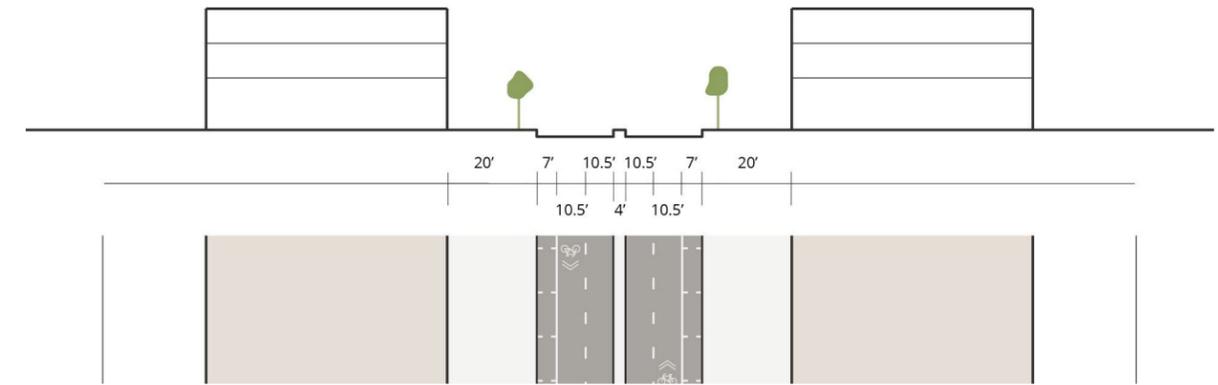
VELOCIDADES DE LOS VEHICULOS DURANTE LOS DIAS DE SEMANA AL ESTE DE DAY SQUARE

Fuente: Recuentos de tránsito de BTS (martes 6/5/2018)

Dos de cada tres conductores en Bennington Street al este de Day Square no respetan los límites de velocidad. Aproximadamente 1000 conductores por día superan el límite de 40 mph, y una persona a pie tiene solo un 10 % de probabilidades de supervivencia si es arrollada por un vehículo.

Mediante la reestructuración del tamaño de Cummins Highway en Mattapan de cuatro a dos carriles, se redujeron en un 60 % las violaciones de los límites de velocidad a más de 35 mph.

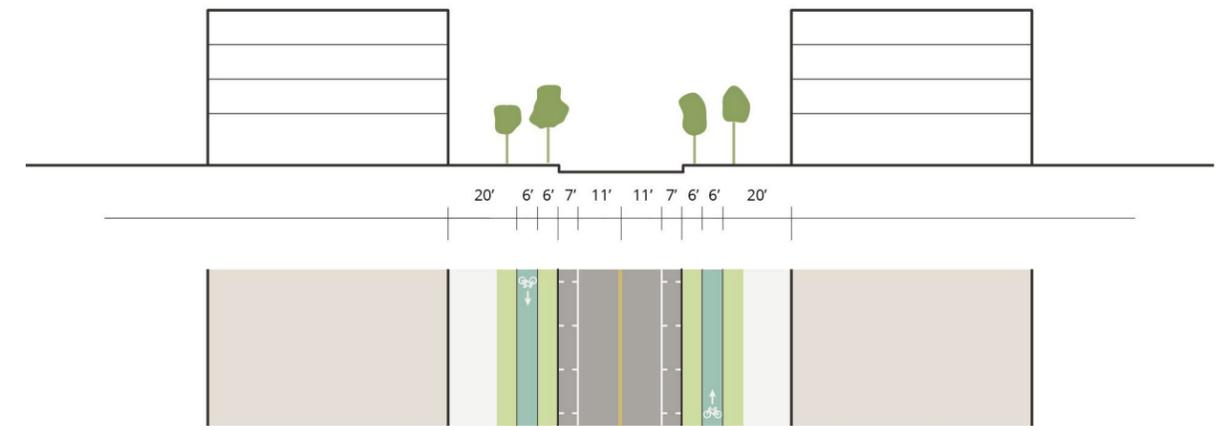
En 2019, aproximadamente el 40 % del tránsito en Bennington Street provenía de lugares que no eran East Boston, Chelsea, Revere o Winthrop.



BENNINGTON STREET AL ESTE DE DAY SQUARE: CONDICIONES EXISTENTES

Al este de Day Square, Bennington Street tiene cuatro carriles de circulación y un límite de velocidad de 30 mph. Esta configuración fomenta el exceso de velocidad y reduce la visibilidad que tienen los conductores de los cruces peatonales. La cantidad de árboles maduros es cada vez menor. Bennington Street tiene un tránsito de mucho estrés, lo que crea una barrera para los ciclistas en todo el vecindario.

- EDIFICIO
- ACERA
- CALLE



BENNINGTON STREET AL ESTE DE DAY SQUARE: CONDICIONES PROPUESTAS CON MENOS CARRILES, MÁS ÁRBOLES Y CARRILES SEPARADOS PARA BICICLETAS

Al haber menos carriles, se reducen las velocidades, y las personas pueden cruzar la calle de manera más fácil y segura. El concepto de visión recupera el espacio extra para plantar árboles nuevos y crear una infraestructura verde a fin de proteger los árboles existentes y facilitar la gestión de las aguas pluviales. Los carriles separados para bicicletas crearían una columna vertebral de este a oeste para una red de ciclovías de poco estrés, y ofrecerían una alternativa a toda hora para la Mary Ellen Welch Greenway. Se conservaría el estacionamiento en la calle.

- EDIFICIO
- ACERA
- CALLE
- CICLOVÍA SEPARADA
- AMORTIGUADOR DE PAISAJISMO

Conectar distritos de uso mixto de mediana altura.

Bennington Street se extiende por toda la longitud del vecindario, conecta las tres plazas principales, y atraviesa un subdistrito comercial comunitario, un centro comercial local y dos centros comerciales vecinales.

Concentrar una altura mayor a lo largo de los corredores importantes del vecindario.

Bennington Street es una amplia vía pública, adecuada para una mayor altura y concentración. En el presente, la zonificación limita a tres pisos la altura de los edificios a lo largo de toda Bennington Street, independientemente del ancho de la calle. Es correcto que se permita una altura adicional para los edificios a lo largo de Bennington Street. Los proyectos que propongan una asequibilidad residencial más allá de lo contemplado por la Política de desarrollo inclusivo podrían tener mayor altura a lo largo de Bennington Street.

Permitir los usos mixtos.

En toda la longitud de la calle, es correcto que se permitan, pero no que se exijan, los comercios minoristas en la planta baja de los edificios. En la actualidad, hay varios comercios minoristas pequeños ubicados en las esquinas de la mayoría de las intersecciones de Bennington Street.



BENNINGTON STREET EN MOORE STREET EN EL AÑO 2021

Un ejemplo de una pequeña cafetería con usos residenciales en la intersección de Bennington Street y Moore Street.



LA BENNINGTON STREET DE LA ACTUALIDAD: ZONIFICACIÓN DE DISTritos POR ALTURA

Bennington Street hoy está limitada a una altura máxima de 35 pies y tres pisos en todo el vecindario.

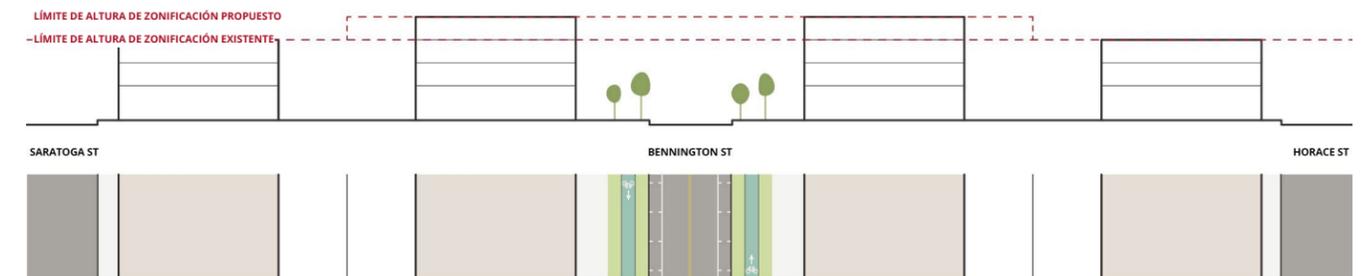
- 3 PISOS
- ZONAS FRENTE COSTERO Y ZONAS INDUSTRIALES EN DESARROLLO



LA BENNINGTON STREET DEL MAÑANA: PLAN REGULADOR PROPUESTO

Bennington Street permitiría cinco pisos en el corazón de Day Square debido a su proximidad a Wood Island Station. El amplio espacio al norte de Day Square podría tener cuatro pisos.

- 3 PISOS
- 4 PISOS
- 5 PISOS
- ZONAS FRENTE COSTERO Y ZONAS INDUSTRIALES EN DESARROLLO



BENNINGTON STREET TOMORROW - PROPOSED PLAN AND SECTION

- EDIFICIO
- ACERA
- CALLE
- CICLOVÍA SEPARADA
- AMORTIGUADOR DE PAISAJISMO