

# East Boston hoy

Un informe provisional sobre  
el PLAN: East Boston



boston planning &  
development agency



**PLAN: East Boston es el resultado de un esfuerzo colaborativo entre los abnegados miembros del grupo asesor, miembros de la comunidad en general, amantes de la planificación, y un grupo de trabajo interdepartamental en representación de los departamentos de la ciudad y estado. Sin el generoso aporte de tiempo y conocimientos de estos participantes no habría sido posible redactar este documento.**

## **Grupo asesor**

### **Miembros designados**

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

### **Miembros ex-officio**

Joe Boncore, Senador del Estado  
Adrian Madaro, Representante del Estado  
Lydia Edwards, Concejal del Distrito  
Michael Flaherty, Concejal General de la Ciudad  
Annissa Essaibi-George, Concejal General de la Ciudad  
Michelle Wu, Concejal General de la Ciudad  
Julia Mejia, Concejal General de la Ciudad

## **Agencia de Planificación y Desarrollo de Boston**

### **Junta Directiva**

Carol Downs, Tesorero  
Brian Miller, Miembro  
Michael P. Monahan, Vicepresidente  
Dr. Theodore C. Landsmark, Miembro  
Priscilla Rojas, Presidente

### **BPDA Liderazgo**

Brian P. Golden, Director  
Lauren Shurtleff, Director de Planificación

### **Equipo líder del Proyecto**

Meera Deean, Subdirector Adjunto de Diseño Urbano  
Whitney Hansley, Diseñador Urbano  
Rosa Herrero de Andrés, Planificador Senior  
Prataap Patrose, Asesor Principal de Planificación a Largo Plazo  
Natalie Punzak, Diseñador Urbano  
Kristina Ricco, Planificador Senior  
Jason Ruggiero, Gerente de Participación Comunitaria  
Nick Schmidt, Planificador de Transporte Senior

### **Otros miembros del equipo**

Viktorija Abolina, Ex Subdirector Adjunto de Planificación del Vecindario  
Chris Busch, Subdirector Adjunto de Cambio Climático y Planificación Ambiental  
Michael Cannizzo, Subdirector de Diseño Urbano  
Te-Ming Chang, Gerente del Grupo de Tecnología de Diseño Urbano  
Michael Christopher, Director Adjunto de Evaluación de Desarrollo y Asuntos Gubernamentales  
Raul Duverge, Gerente de Proyecto Senior  
Bryan Glascock, Director Adjunto de Planificación Reglamentaria y Zonificación  
Jack Halverson, Asistente de Planificación de Transporte  
Christina Kim, Subdirector de Investigación  
Naoise McDonnell, Asistente de Planificación  
Richard McGuinness, Subdirector de Cambio Climático y Planificación Ambiental  
Kayla Myros, Gerente de Investigación  
John (Tad) Read, Director Adjunto Senior de Planificación de Transporte e Infraestructura  
Kennan Rhyne, Subdirector Adjunto de Planificación del Centro y Vecindario  
Michael Sinatra, Gerente de Proyecto  
Jared Staley, Planificador  
Jill Zick, Arquitecto Paisajista  
Alla Ziskin, Especialist en SIG



*A los miembros de la comunidad de East Boston,*

*La planificación del vecindario nos ofrece una importante e interesante oportunidad para imaginar el futuro de nuestra comunidad. Nos invita a reflexionar sobre los valores que compartimos y a evaluar dónde nos encontramos hoy, dónde nos gustaría estar mañana y, lo que es más importante, cómo podemos conseguirlo a partir de este punto.*

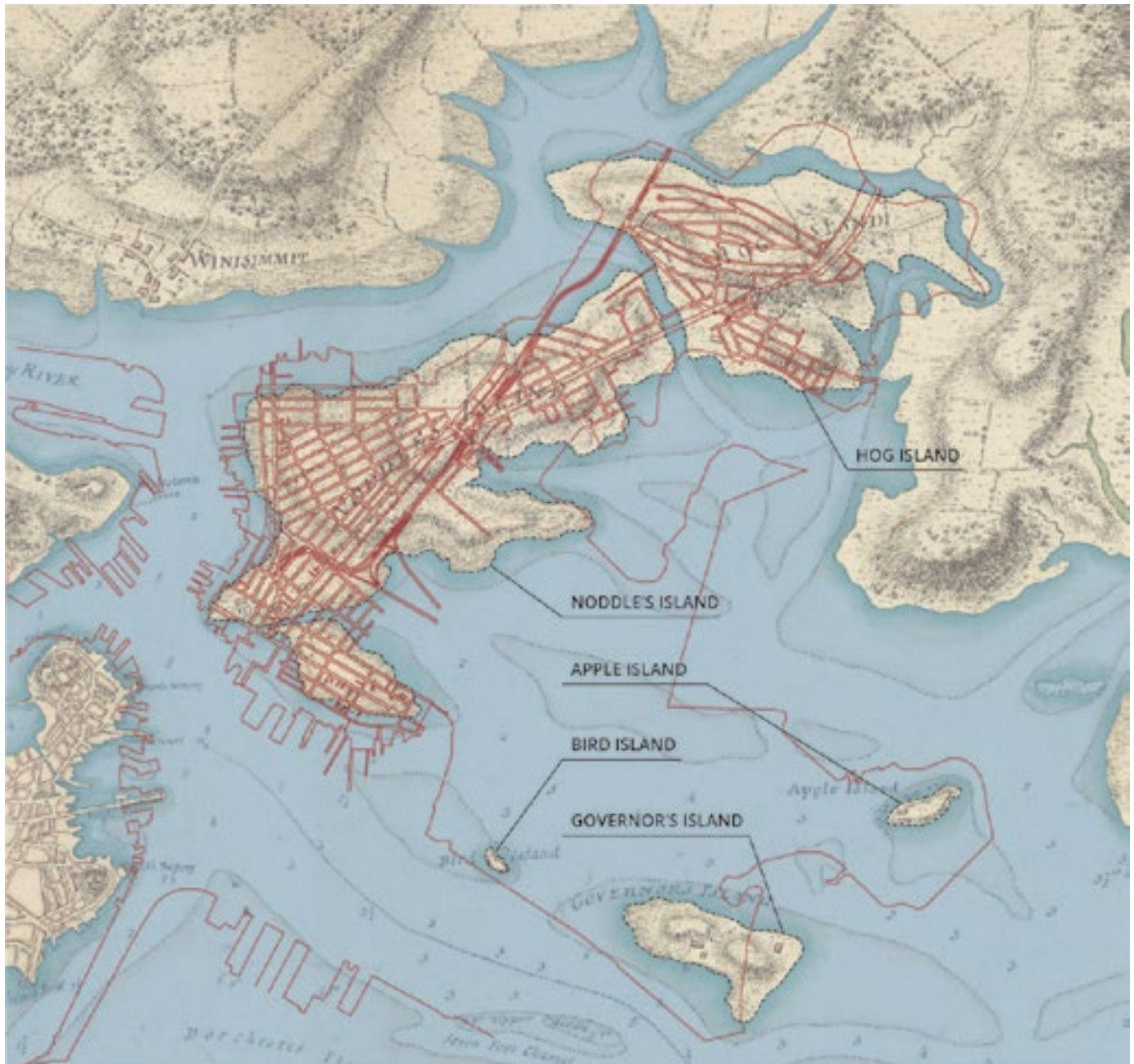
*Evaluar el vecindario tal y como existe hoy en día es un primer paso fundamental. Este documento contiene datos y tendencias sobre seis temas de planificación para establecer varias condiciones básicas para el vecindario. Estas evaluaciones establecen importantes puntos de referencia para el desarrollo de futuras acciones del plan, y eventualmente, evaluar el avance hacia nuestras metas. Las metas establecidas en este documento son un reflejo de nuestros valores compartidos y representan una visión ambiciosa del futuro de East Boston.*

*Habiendo establecido dónde nos encontramos hoy y dónde nos gustaría encontrarnos en el futuro, nuestra tarea restante es la de planificar cómo llegar allí desde donde estamos. La futura participación de la comunidad se centrará en el perfeccionamiento de las estrategias e identificación de las acciones específicas necesarias para avanzar hacia nuestros objetivos. Todas las etapas del proceso de planificación dependen de la sólida participación de la comunidad de East Boston que se espera sea significativa y sostenible y confiamos en poder continuar con el diálogo.*

*Atentamente,*

*Lauren N. Shurtleff  
Director de Planificación*





East Boston ha evolucionado dramáticamente desde que comenzó su urbanización en la década de 1830. Esta imagen muestra un mapa histórico del vecindario con la superficie original alrededor de 1630, que se componía de 5 islas. La superficie terrestre y las calles de hoy en día se perfilan en rojo y muestran la expansión sustancial del vecindario.



<b>Resumen de PLAN: East Boston</b>	<b>2</b>	<b>Clima y medioambiente</b>	<b>70</b>
Actualización del Plan del Vecindario	4	Entendiendo las emisiones	72
Contexto cambiante	6	Aumento de la precipitación	73
Proceso de planificación	8	Elevación de los niveles del mar	74
Participación de la Comunidad	10	Preparación para las inundaciones	80
Partiendo de la planificación de la ciudad	14	Temperaturas más extremas	82
Marco de planificación	18	La salud del vecindario	84
		Políticas y programas de la ciudad	86
<b>Pasado y presente de East Boston</b>	<b>20</b>	<b>Transporte</b>	<b>88</b>
Del relleno a la urbanización planificada	22	Trasladándose en East Boston hoy	90
La industria y la infraestructura dan forma al vecindario	26	Seguridad y comodidad	98
La comunidad se organiza	28	Acceso a opciones	104
<b>La gente</b>	<b>32</b>	Fiabilidad del transporte	110
Una historia de inmigración	34	Programas y políticas de la ciudad y el estado	114
Población en crecimiento	36	<b>Empleos y economía</b>	<b>118</b>
Cambios demográficos	38	Donde trabajan los residentes	120
Cambios en la composición del hogar	42	El trabajo en East Boston	124
<b>Vivienda</b>	<b>46</b>	Crecimiento de los pequeños negocios	126
El inventario de viviendas de la actualidad	48	Programas y políticas de la ciudad	128
Incremento de los costos de la vivienda	56	<b>Forma urbana y zonificación</b>	<b>130</b>
Entendiendo el desplazamiento	58	Edificios y zonificación de East Boston	132
Producción de viviendas	60	Zonas residenciales del vecindario	136
Creación de viviendas asequibles	64	Nodos y corredores de uso mixto	140
Programas y políticas de la ciudad	66	Zonas costeras de desarrollo industrial y económico	146
		Creación y acceso al espacio abierto	152
		BPDA y los programas y políticas de la ciudad	160
		<b>Próximos pasos</b>	<b>162</b>
		De los objetivos a las acciones	164



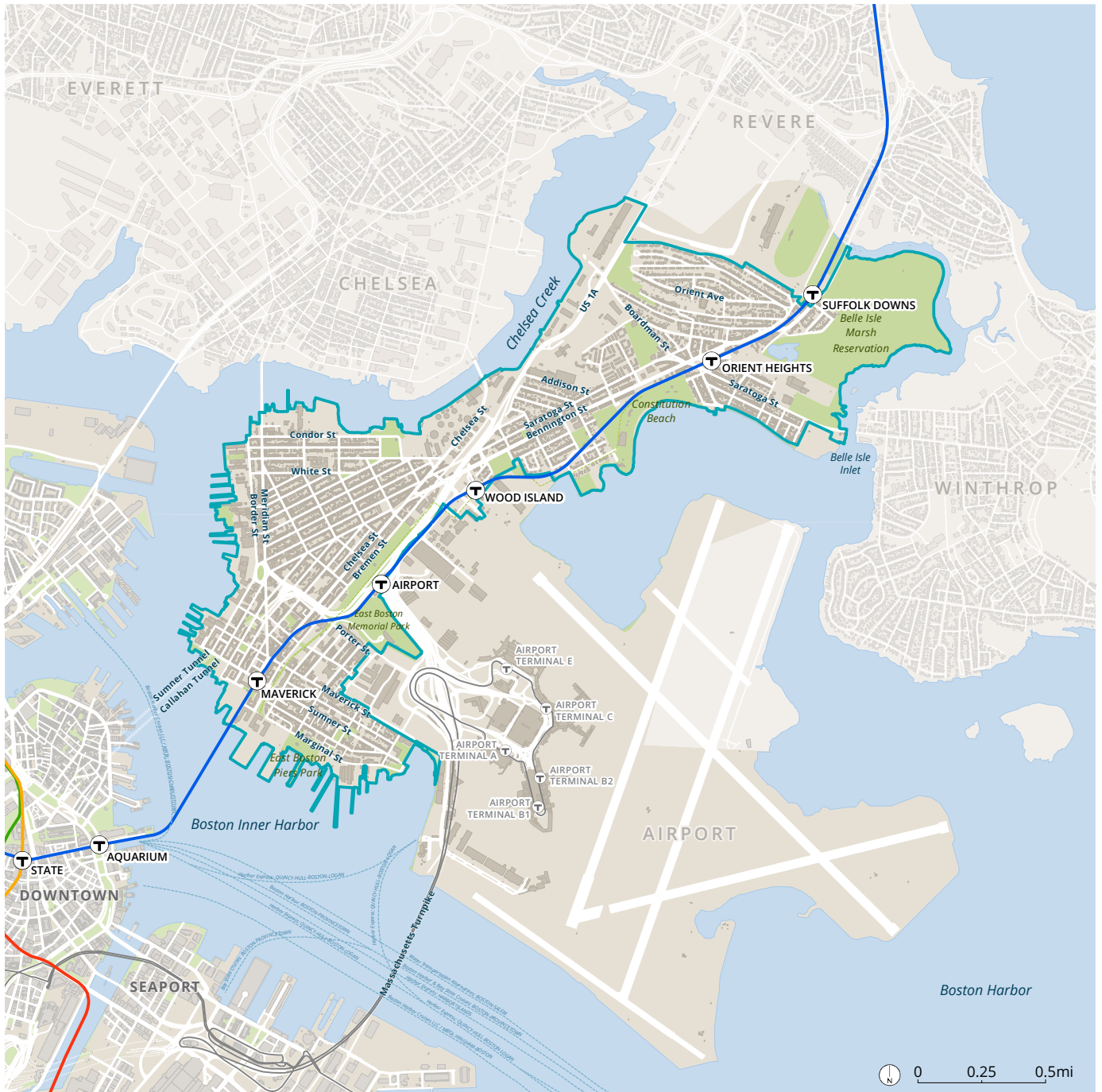
# Resumen de PLAN: East Boston

PLAN: East Boston es una iniciativa de planificación comunitaria para todo el vecindario. Con la orientación de Imagine Boston 2030 y varios planes estratégicos de la ciudad, PLAN: East Boston elaborará la estructura necesaria para moldear el futuro de East Boston de manera predecible, e identificar oportunidades para preservar, mejorar y crecer.

En este apartado se podrá informar acerca de:


- » "Actualización del plan del vecindario", página 4
- » "Cambio de contexto", página 6
- » "Proceso de planificación", página 8
- » "Participación de la comunidad", página 10
- » "Partiendo de la planificación a nivel de ciudad", página 14
- » "Marco de planificación", página 18





**PLAN: zona de estudio de East Boston**

Este documento analiza las principales tendencias de planificación y desarrollo de todo el vecindario. PLAN: East Boston dará recomendaciones específicas para la geografía que se destaca aquí. Esta área se conoce como "Límite del área de estudio".

 Área de estudio de PLAN: East Boston

# Actualización del Plan de Vecindario

Mucho ha cambiado en East Boston desde que se adoptara el más reciente plan de vecindario. PLAN: East Boston actualizará el plan del vecindario y dará recomendaciones para la actualización de la zonificación del vecindario.

## **El plan de vecindario más reciente, el Plan Maestro de East Boston, se inició en 1998 y fue adoptado en 2000.**

El Plan está organizado en torno a las siguientes cinco áreas de interés:

- » Revitalización de la costa de East Boston;
- » Fortalecer los barrios residenciales;
- » Mejorar los distritos comerciales del vecindario;
- » Energizar la autopista McClellan - Upper Chelsea Creek Corridor; y
- » Reforzar la periferia del aeropuerto.

Cada área de interés propone recomendaciones sobre el uso del suelo, espacio abierto y entorno público, recursos históricos y patrimonio, y transporte. El Plan también incluye una guía para el desarrollo y contempla normas regulatorias para cada área de interés.

Muchas de las recomendaciones del Plan Maestro han sido implementadas, entre ellas la renovación o creación de nuevos espacios abiertos en Central Square, Parque de Piers, Parque Infantil de Noyes, Parque Infantil de American Legion y Parque LoPresti. Las propuestas de urbanización de uso mixto a lo largo de la costa han respondido al marco de planificación establecido por el Plan.

El medio urbanizado de East Boston está regulado por el artículo 53 del Código de Zonificación de Boston. Aunque el objetivo de la zonificación es codificar un plan de vecindario, el artículo 53 se actualizó por última vez en 1993 y es anterior al plan de vecindario.

## **El Plan del Puerto Municipal de East Boston fue adoptado en 2002 y enmendado en 2008.**

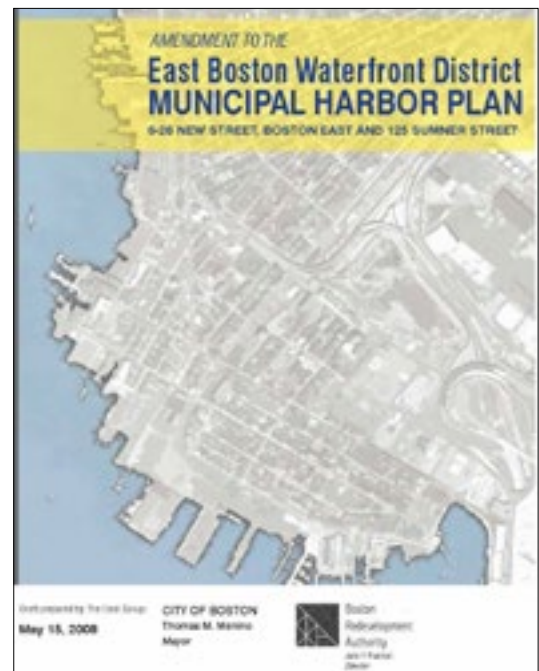
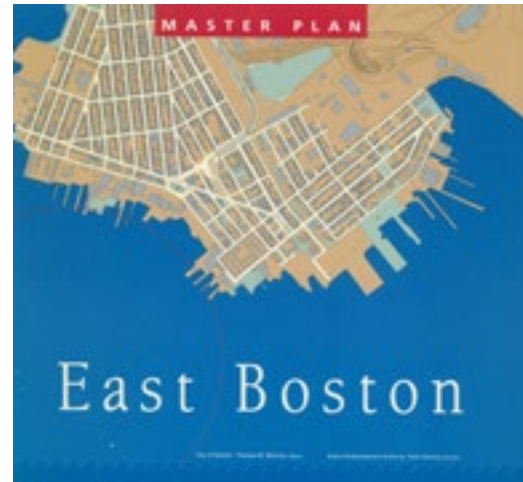
El documento contiene una guía para la comunidad, desarrolladores, y para el proceso de licenciamiento según el capítulo 91 del Departamento de Protección Ambiental de Massachusetts (DEP), y se basó en los hallazgos publicados en el Plan Maestro de East Boston en abril de 2000. El capítulo 91 es una regulación estatal que rige la urbanización del frente marítimo para promover el acceso público al puerto, dar prioridad a los usos que dependen del agua, y velar por que la urbanización privada impulse la programación pública y el uso del frente marítimo. Los planes portuarios municipales (MHP) incluyen un proceso de planificación pública destinado a permitir cambios en el uso uniforme del capítulo 91 y en los requisitos dimensionales.

Con un Plan de puerto municipal se puede modificar la altitud, densidad y distancia de los nuevos edificios, y la ubicación de espacios abiertos, para atender los objetivos de la comunidad y características del vecindario. Un MHP también puede especificar los tipos de servicios, programación y usos de la planta baja que los residentes desean ver en los nuevos desarrollos.



## En 2008 fue la última vez que East Boston pasó por un proceso de Plan de Acción de Transporte.

En el Plan de 2008 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. El rediseño de Central Square fue identificado como un proyecto prioritario en el Plan de Acción de Transporte de East Boston del 2008, y la construcción se terminó en el 2017. Los demás proyectos terminados incluyeron la reducción del tráfico de paso en Bayswater Street, eliminación del tráfico de paso en Maverick Street con la construcción de la Maverick Street Gate, construcción de cruces peatonales más seguros en varias ubicaciones, rediseño de la intersección de Saratoga Street y Chelsea Street, y la construcción del aparcamiento en ángulo en Sumner Street.



# Cambio de contexto

La planificación comienza estableciendo una imagen clara del vecindario hoy en día.

## Estas tendencias demuestran cómo el vecindario está cambiando.

PLAN: East Boston considerará holísticamente los desafíos y oportunidades inherentes al crecimiento - desde la escala de una intersección hasta el vecindario en su totalidad - para planificar un futuro sostenible y equitativo para todos sus residentes. Estas tendencias resaltan dos grandes desafíos que afronta el futuro de East Boston: una población en crecimiento y las crecientes amenazas del cambio climático.



**22%**

### Crecimiento de la población en East Boston de 2000 a 2017

La población de East Boston es de 46.655 habitantes. La tasa de crecimiento anual de la misma en East Boston es del 2 por ciento, lo cual es el doble del promedio de la ciudad.

**42%**

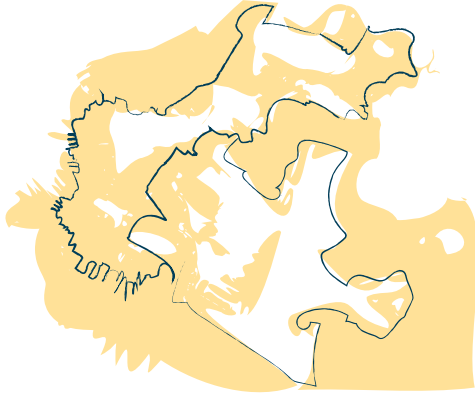
### Aumento del promedio de los alquileres de 2000 a 2017

El alquiler en East Boston se ha vuelto cada vez más caro. La tasa de desocupación de viviendas en el año 2017 fue del 2,2% en East Boston y del 2,8% en toda la ciudad. Los precios de venta de las viviendas también han aumentado en los últimos años: el precio promedio de venta por unidad en el vecindario subió un 9% del 2017 al 2018.

Fuentes: Oficina del Censo de los Estados Unidos, Censo Decenal 1950-2010, Encuesta de la Comunidad Americana 2006-2010, y Encuesta de la Comunidad Americana 2013-2017; División de Investigación de la BPDA, "Economía de Boston 2019", 2019; Ciudad de Boston, Departamento de Medio Ambiente, "Climate Ready Boston, Informe del Grupo Asesor de Investigación de Boston (BRAG)", 2016, Modelo de Riesgo de Inundación del Puerto de Boston, y MassGIS; MBTA; análisis de la División de Investigación de la BPDA; análisis del BPDA GIS.

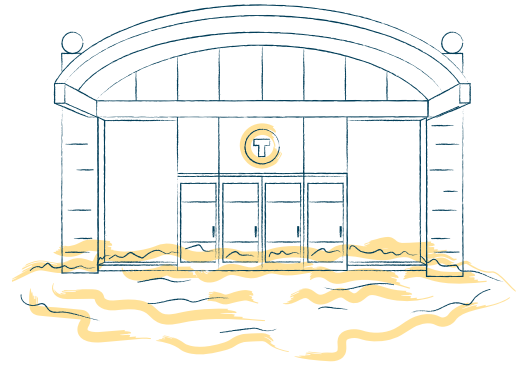
El precio medio de venta de una unidad incluye 1-FAM, 2-FAM, 3-FAM y condominios y se basa en el análisis del Departamento de Desarrollo de Vecindarios de la ciudad de Boston.

El área de terreno calculada para la vulnerabilidad a las inundaciones es el PLAN: área de estudio de East Boston, que no incluye Suffolk Downs o el Aeropuerto Internacional Logan.



**58%** de la superficie terrestre será susceptible a las inundaciones

Tan pronto como el 2070, el 58 por ciento de la tierra en el área de estudio de PLAN: East Boston será vulnerable a las inundaciones con un 1 por ciento de probabilidad anual. Hoy en día, el 38 por ciento de la superficie terrestre es vulnerable a las inundaciones con un 1 por ciento de probabilidad anual.



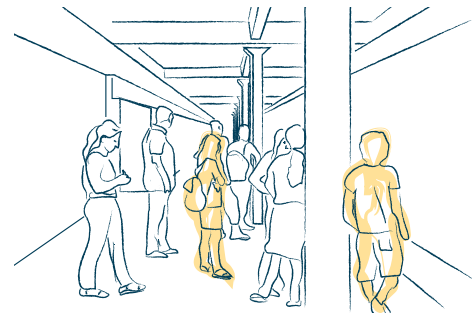
**80%** de las estaciones de la Blue Line del MBTA estarán en riesgo de inundación para la década de 2070

Para la década de 2070, el 80 por ciento de las estaciones de la Blue Line del MBTA, el 22 por ciento de las paradas de autobús y el 55 por ciento de las carreteras principales serán vulnerables a las inundaciones con un 1 por ciento de probabilidad anual.



**55%** Población de habla hispana

En la mayoría de los hogares de East Boston se habla español. La población hispana o latina ha aumentado dramáticamente del 1 por ciento en 1970 al 57 por ciento en 2017. Más de la mitad de los residentes de East Boston nacieron en el extranjero en comparación con el 28%, residentes en Boston.



**1.3%** Tasa de crecimiento anual de entradas en las estaciones de la Blue Line del MBTA de East Boston

Desde el 2014, los abordajes entre semana en las estaciones de la Blue Line de East Boston han crecido a una tasa anual de 1.3 por ciento (1.1 por ciento para todas las estaciones de la Blue Line). Durante este mismo período, los abordajes en todas las demás estaciones con acceso controlado del MBTA en las líneas roja, naranja, verde y plateada han disminuido.



# Proceso de planificación

El proceso es una labor colaborativa de la ciudad de Boston, la Agencia de Planificación y Desarrollo de Boston y la comunidad, el cual equilibra la relación entre los datos observables y las tendencias de planificación y el sólido conocimiento a nivel local.

## Los siguientes principios rigen el proceso de planificación:

- » El proceso debe tener un amplio alcance y debe ser **inclusivo y accesible** a todos los miembros de la comunidad diversa de East Boston.
- » El proceso debe ser transparente. La documentación del proceso debe ser detallada y estar a disposición del público.
- » El proceso debe producir resultados claros que puedan ejecutarse.

La planificación de vecindario es fundamentalmente una labor colaborativa que debe equilibrar la relación entre el análisis objetivo y el sólido conocimiento a nivel local.

## En este documento se presenta un resumen de lo que es el vecindario hoy en día.

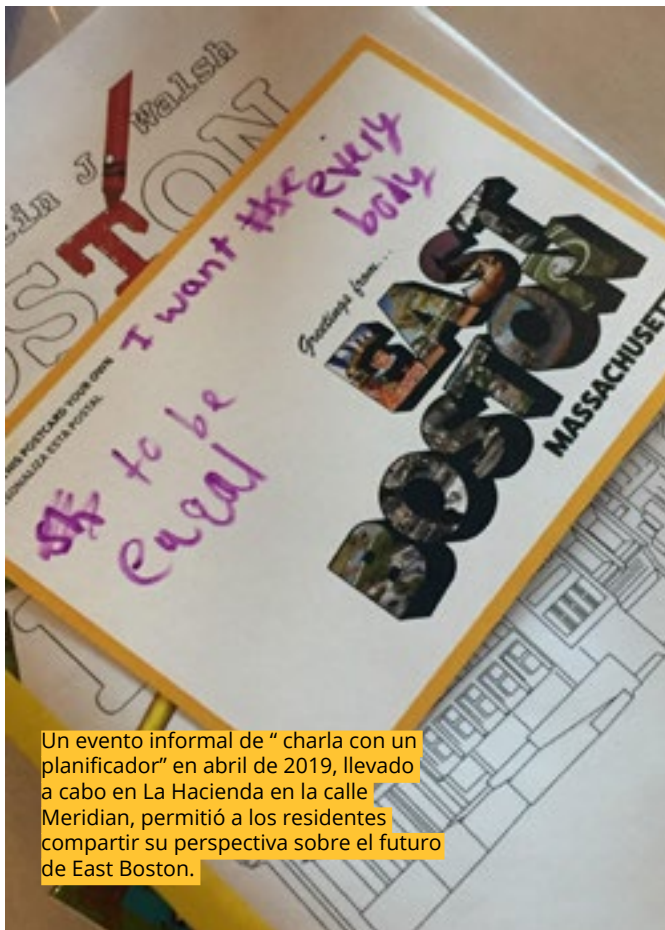
Este documento es la primera entrega de un informe que, en última instancia, formulará recomendaciones específicas de planificación para East Boston. Dicho documento presenta en forma general cómo ha cambiado East Boston y dónde se encuentra el vecindario actualmente, y examina la historia, demografía, vivienda, cambio climático y factores ambientales, transporte, y empleos y economía del vecindario, en relación con las tendencias nacionales y locales. Este informe tiene como objetivo facilitar un diálogo sobre los desafíos y oportunidades que enfrenta el vecindario.

El proceso de planificación continuará siendo moldeado mediante discusiones a nivel de vecindario sobre las mayores prioridades en diversos temas de planificación, así como discusiones basadas en supuestos en geografías cada vez más específicas.

## PLAN: East Boston creará un marco para moldear el futuro de East Boston de manera predecible, e identificará oportunidades para preservar, mejorar, y crecer.

El proceso de planificación se lleva a cabo en colaboración con la comunidad de East Boston para primero identificar las metas, y luego formular estrategias para alcanzarlas, en varios temas de planificación. Los resultados específicos incluirán:

- » Actualizaciones del Plan Maestro de East Boston, publicado en el 2000;
- » Recomendaciones para la actualización del artículo 53 del Código de zonificación de Boston, publicado en 1993; y
- » Recomendaciones para la implementación de proyectos para la red de transporte multimodal del vecindario.



Un evento informal de "charla con un planificador" en abril de 2019, llevado a cabo en La Hacienda en la calle Meridian, permitió a los residentes compartir su perspectiva sobre el futuro de East Boston.



# Participación de la comunidad

El proceso de planificación se basa en una variedad de métodos de participación comunitaria para ofrecer diversas oportunidades de participación pública.

Estos esfuerzos son organizados por la BPDA en asociación con varias agencias de la ciudad, y depende de la participación de la comunidad de East Boston para que sean tanto significativos como sostenibles.

## Talleres comunitarios y jornadas de puertas abiertas

PLAN: East Boston organizó varios talleres comunitarios y jornadas de puertas abiertas organizados en torno a temas de planificación básica. Los talleres incluyeron actividades interactivas y discusiones en pequeños grupos para fomentar un mayor compromiso con los temas de planificación. Todos los materiales fueron elaborados en inglés y español y todos los eventos incluyeron servicios de interpretación.

## Taller de “Hágalo usted mismo”

Se combinaron los materiales de varios talleres y se pusieron a disposición como un taller de “hágalo usted mismo”, que miembros de la comunidad podrían desplegar. Estos materiales se compaginaron de forma autodidacta para que los miembros de la comunidad que no pudieron participar en los talleres pudieran contribuir al proceso de planificación. Todos los materiales fueron elaborados en inglés y español.

## Series “Charla con un planificador”

Miembros del equipo de PLAN: East Boston estuvieron en el vecindario haciendo preguntas y recopilando información. Estos eventos pop-up se llevaron a cabo en escuelas, parques, esquinas, estaciones de televisión y pequeños negocios de East Boston. La serie “Charla con un planificador” fue una oportunidad importante para involucrar a los miembros de la comunidad que de otra manera no participarían en PLAN: East Boston. La participación en estos eventos se centró en dar a los participantes una perspectiva general de alto nivel de la

iniciativa de planificación e incluyó una actividad de tarjetas postales.

## Recorrido a pie

East Boston cuenta con varios vecindarios activos y organizaciones cívicas, que juntas proporcionan un amplio conocimiento sobre el vecindario y su comunidad a nivel local. Estas organizaciones fueron invitadas a ofrecer al equipo de planificación un recorrido por su vecindario. El equipo participó en ocho recorridos por el vecindario, que incluyeron seis geografías específicas del vecindario, un recorrido por la costa y un recorrido en bicicleta.

## Sitio web del proyecto

Todos los materiales producidos para estos eventos incluyen toda la participación comunitaria subsiguiente a fin de crear la documentación completa del proceso. Estos materiales se publican en línea y son accesibles al público en [bit.ly/PlanEastBoston](https://bit.ly/PlanEastBoston). El sitio web incluye una función de comentarios para los materiales que se publican en inglés y español.

## Grupo asesor

El grupo asesor está compuesto por veinte miembros de la comunidad de East Boston y seis miembros ex-officio. (Ver la lista del Grupo Asesor en la página ii). Los miembros del comité fueron nominados por la comunidad y nombrados por el alcalde Martin J. Walsh. El grupo está encargado de dirigir la iniciativa de planificación general, que incluye tanto el proceso como sus resultados.





"Paletas con un planificador" en el Mary Ellen Welch Greenway el 11 de julio de 2019.



Miembros de la comunidad trabajando en un ejercicio de mapeo en el Taller de espacio abierto realizado en el YMCA de Ashley Street el 29 de enero de 2019.

## Agencia de Planificación y Desarrollo de Boston

## East Boston hoy

Fecha	Actividad/reunión	Notas
9/25/18	<b>Puertas abiertas del PLAN: East Boston</b>	Proceso del plan y planificación provisional. Introducción al distrito de superposición (IPOD)
9/26/18	Visita a la asociación cívica de Eagle Hill	Se discutieron los procesos de PLAN e IPOD
10/1/18	Visita de la asociación del vecindario de Harbor View	Se discutieron los procesos de PLAN e IPOD
10/9/18	Visita de la asociación del vecindario de Jeffries Point	Se discutieron los procesos de PLAN e IPOD
10/15/18	Visita de la asociación del vecindario de Orient Heights	Se discutieron los procesos de PLAN e IPOD
10/17/18	Visita de la asociación del vecindario de Maverick Central	Se discutieron los procesos de PLAN e IPOD
10/20/18	Zumix: narración de historias de East Boston	Se asistió para promover el proceso de planificación
10/22/18	PLAN: Taller conservación, mejoramiento y crecimiento	Se discutieron los procesos de PLAN e IPOD
11/1/18	Evento de resiliencia climática en el acuario	Se asistió para promover el proceso de planificación
11/8/18	Zumix: evento en el desván	Se asistió para promover el proceso de planificación
11/14/18	<b>PLAN: East Boston Taller de preservar, mejorar y crecer</b>	Se presentó el marco de la conservación, mejoramiento y crecimiento e identificaron las geografías correspondientes
11/21/18	Zumix: ¿Qué hay eastie? PSA	Se asistió para promover el proceso de planificación
12/15/18	Posada (Navidad latina) en el Centro Cultural Verónica Robles	Se asistió para promover el proceso de planificación
12/18/18	Comedor popular de East Boston	Se asistió como voluntario y para promover el proceso de planificación
12/18/18	<b>Pizza con un planificador</b>	Serie "Charla con un planificador" en Kelly's Pub
1/6/19	Tres Reyes Magos en el Centro Cultural Verónica Robles	Se asistió para promover el proceso de planificación
1/22/19	<b>Reunión del Grupo Asesor</b>	Presentación del grupo asesor e inicio
1/29/19	<b>PLAN: East Boston Taller espacio abierto</b>	Se recopilaron comentarios de la comunidad sobre las necesidades y el valor del espacio abierto
2/4/19	Noche de la red Union Capital Boston	Se asistió para promover el proceso de planificación
2/13/19	Zumix: ¿Qué hay eastie? PSA	Se asistió para promover el proceso de planificación
2/28/19	<b>Reunión del Grupo Asesor</b>	Se analizaron los comentarios de la comunidad durante el taller y se hizo una presentación preliminar del contenido futuro del PLAN
3/12/19	<b>PLAN: East Boston puertas abiertas transporte</b>	Introducción al transporte centrada en las necesidades e iniciativas
3/15/19	Visita a la escuela Donald McKay	Perspectiva general de la presentación y actividades de planificación
3/23/19	Feria de Recursos de East Boston	Se asistió para responder preguntas e involucrar a la comunidad en el proceso del PLAN
3/28/19	Amigos de East Boston Greenway	Se asistió para responder preguntas e involucrar a la comunidad en el proceso del PLAN
4/4/19	<b>Pupusas con el planificador</b>	Serie "Charla con un planificador" en restaurante La Hacienda
4/11/19	Jornada de puertas abiertas Curtis Guild School	Se asistió para responder preguntas e involucrar a la juventud en el proceso del PLAN
4/20/19	<b>Recorrido a pie: Orient Heights</b>	Paseo el sábado por la mañana con miembros de la comunidad
4/25/19	<b>Reunión del Grupo Asesor</b>	Se analizaron los comentarios de la comunidad durante el taller y se hizo una presentación preliminar del contenido futuro del PLAN
4/27/19	<b>Recorrido a pie: Gove Street</b>	Paseo el sábado por la mañana con miembros de la comunidad
5/1/19	Comité de embellecimiento de Eagle Hill	Se asistió para responder preguntas e involucrar a la comunidad en el proceso del PLAN
5/10/19	Visita del Instituto Público de East Boston al BPDA	Estudiantes de secundaria recorrieron la sala del modelo de la ciudad y completaron actividades sobre PLAN: East Boston

5/11/19	<b>Recorrido a pie: Harbor View</b>	Paseo el sábado por la mañana con miembros de la comunidad
5/18/19	<b>Recorrido a pie: Jeffries Point</b>	Paseo el sábado por la mañana con miembros de la comunidad
5/21/19	Cámara de Comercio: Business Coffee Connect	Se asistió para hablar sobre el PLAN: East Boston y la creación de empleos
6/4/19	<b>PLAN: East Boston Vivienda asequible 101</b>	Perspectiva general de los programas de vivienda de la ciudad de Boston para crear y conservar viviendas asequibles
6/8/19	<b>Recorrido a pie: Orient Heights</b>	Paseo el sábado por la mañana con miembros de la comunidad
6/18/19	<b>PLAN: East Boston Política de desarrollo incluyente (IDP) inmersión profunda</b>	Seguimiento de la vivienda asequible 101 en la política IDP
6/22/19	<b>Recorrido a pie: Maverick-Central</b>	Paseo el sábado por la mañana con miembros de la comunidad
6/27/19	<b>Reunión del Grupo Asesor</b>	Se analizaron los comentarios de la comunidad durante el taller y se hizo una presentación preliminar del contenido futuro del PLAN
6/29/19	<b>Recorrido a pie: Eagle Hill</b>	Paseo el sábado por la mañana con miembros de la comunidad
7/11/19	<b>Paletas con un planificador</b>	Serie "Charla con un planificador" en la Greenway de East Boston
7/19/19	Mesa emergente de dominio público en Day Square	Se asistió para responder preguntas e involucrar a la comunidad en el proceso del PLAN
7/20/19	Festival marítimo y marino de Harborkeepers	Se asistió para responder preguntas e involucrar a la comunidad en el proceso del PLAN
7/24/19	<b>Conversación con los pequeños negocios de PLAN: East Boston</b>	Discusión sobre los recursos financiados por la ciudad y las oportunidades para los pequeños negocios
7/24/19	Paseo en bicicleta con Boston by Bike	Se asistió para responder preguntas e involucrar a la comunidad en el proceso del PLAN
7/30/19	Alcalde en Main	Se asistió para responder preguntas e involucrar a la comunidad en el proceso del PLAN
8/12/19	Visita a la asociación del vecindario Jeffries Point	Se asistió para recapitular el proceso de planificación hasta la fecha y examinar las perspectivas
8/17/19	Día del Orgullo Eastie	Se asistió para responder preguntas e involucrar a la comunidad en el proceso del PLAN
9/4/19	<b>Reunión del Grupo Asesor</b>	Recapitulación y perspectivas del PLAN de 1 año
9/9/19	Visita a la asociación de vecinos de Harbor View	Se asistió para recapitular el proceso PLAN y examinar las perspectivas
9/16/19	Visita de la asociación de vecinos de Orient Heights	Se asistió para recapitular el proceso PLAN y examinar las perspectivas
9/18/19	Visita de la asociación de vecinos de Maverick Central	Se asistió para recapitular el proceso PLAN y examinar las perspectivas
9/25/19	Visita de la asociación de vecinos de Eagle Hill	Se asistió para recapitular el proceso PLAN y examinar las perspectivas
9/30/19	Visita de la asociación de vecinos de Gove Street	Se asistió para recapitular el proceso PLAN y examinar las perspectivas
10/8/19	<b>PLAN: East Boston dónde hemos estado y hacia dónde nos dirigimos</b>	Revisión del proceso del PLAN hasta la fecha e introducción al área de características geográficas
10/24/19	<b>PLAN: East Boston Taller vecindario residencial</b>	Análisis exhaustivo del artículo 53 en materia de zonificación y directrices completas para calles según aplican a las zonas residenciales
11/6/19	<b>PLAN: East Boston Taller sobre los nodos y corredores de uso mixto</b>	Análisis exhaustivo de la zonificación y reglamentación según se aplica a los nodos y corredores de uso mixto
11/21/19	<b>PLAN: East Boston Taller sobre el desarrollo de zonas industriales y comerciales frente al mar</b>	Análisis exhaustivo de las reglamentaciones en materia de zonificación y a nivel estatal según se aplican a zonas frente al mar, comerciales y EDA.
12/3/19	<b>Reunión del Grupo Asesor</b>	Análisis de comentarios de la comunidad de los talleres de otoño
2/12/20	<b>Bolos con un planificador</b>	Serie "Charla con un planificador" en Central Park Lanes
2/25/20	<b>PLAN: East Boston Jornada de puertas abiertas, el transporte hoy en día</b>	Se presentó un análisis de datos de las condiciones existentes del transporte en todo el vecindario
7/1/20	<b>Chat Virtual con un Planificador</b>	Primera participación virtual para proporcionar actualizaciones sobre el proceso de planificación
7/15/20	<b>Reunión del Grupo Asesor Virtual</b>	Actualización del informe provisional, perspectiva de participación de otoño y respuesta COVID-19

**8** Talleres y jornadas de puertas abiertas

**3** Conversaciones en mesas redondas

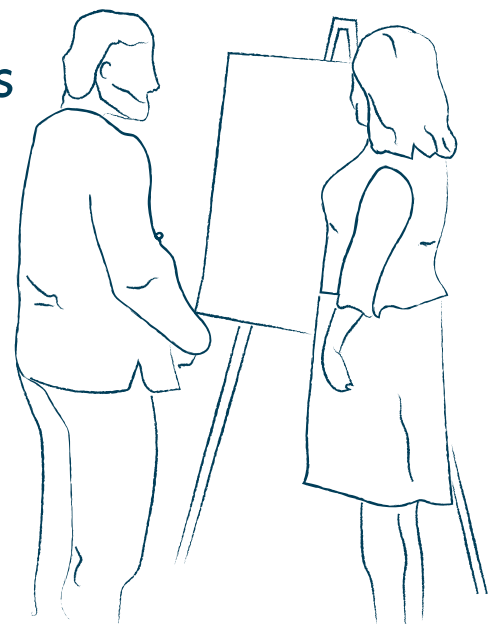
**7** Reuniones del Grupo Asesor

**6** Recorridos del vecindario

**4** Eventos de "Charlar con un planificador"

**13** Visitas a las Asociaciones de Vecinos

**30+** Conversaciones en eventos comunitarios





# Partiendo de la planificación de la ciudad

La planificación de los vecindarios se fundamenta en la visión y objetivos establecidos por Imagine Boston 2030, el plan de toda la ciudad para “impulsar la igualdad, capacidad de recuperación y calidad de vida en todos los vecindarios de Boston.”

## Imagine Boston 2030

Imagine Boston 2030 es nuestro plan para toda la ciudad, el primero en 50 años, que reúne holísticamente las iniciativas de planificación en materia de vivienda, salud, educación, economía, transporte, energía y medio ambiente, tecnología y artes y cultura. El plan destaca las áreas de crecimiento y estrategias para respaldar nuestra economía dinámica, aumentar las oportunidades para todos los residentes, crear vecindarios habitables y velar por que Boston siga siendo una pujante ciudad costera para las generaciones venideras. Un documento anterior, Guiding Growth, describe las presiones de la población en expansión y la necesidad de preservar cuidadosamente, mejorar, y desarrollar nuestros vecindarios con un énfasis en la asequibilidad de viviendas y reducción de los desplazamientos.

Las actividades de planificación de Boston se ajustan al marco establecido por los cinco objetivos principales de Imagine Boston 2030:

- » Fomentar la asequibilidad, reducir el desplazamiento y mejorar la calidad de vida
- » Aumentar el acceso a la oportunidad
- » Impulsar el crecimiento económico inclusivo
- » Promoción de un entorno saludable y preparación para el cambio climático
- » Invertir en espacio abierto, arte y cultura, transporte e infraestructura

### Igualdad

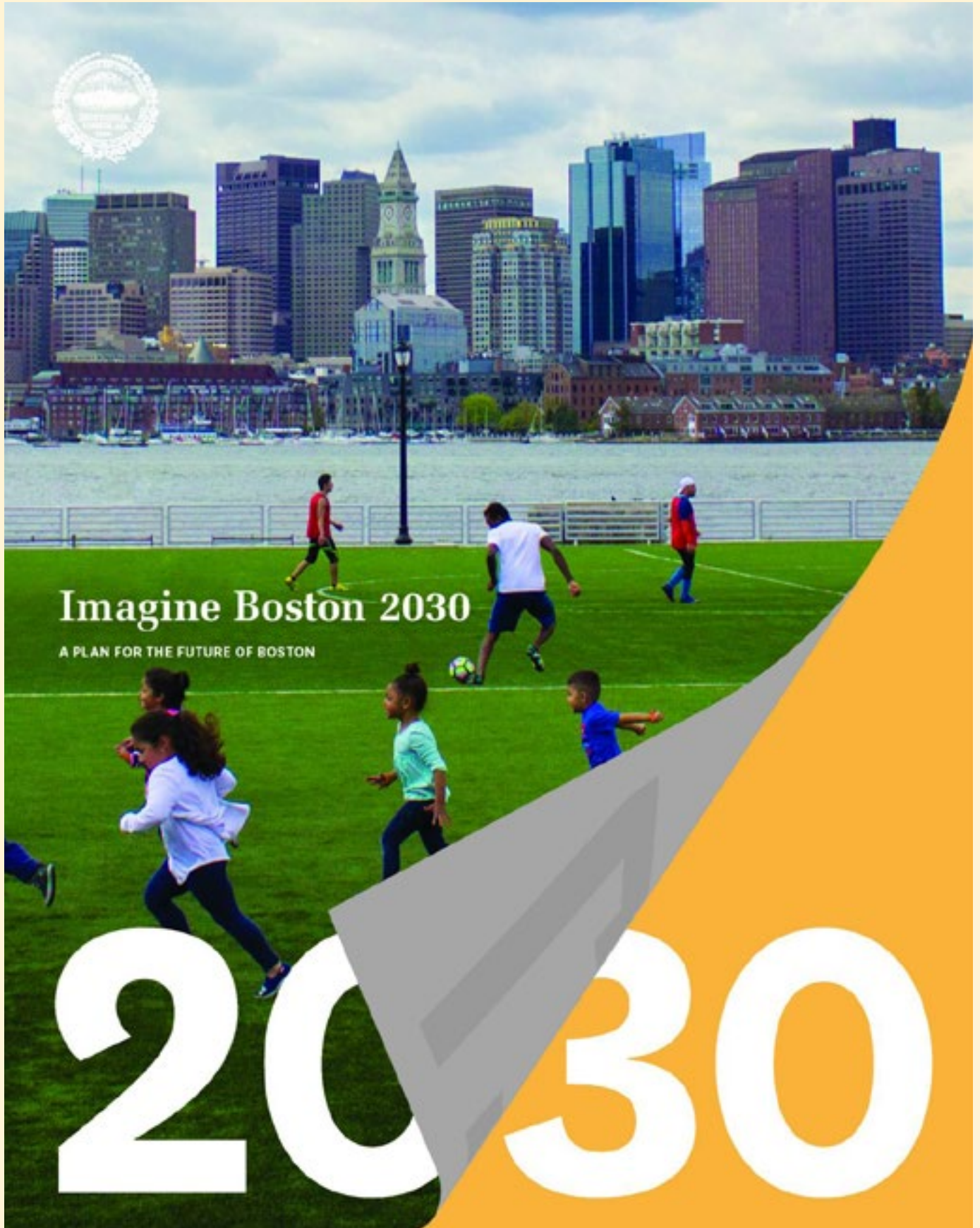
Las poblaciones inmigrantes siempre han sido fundamentales en la narrativa de la comunidad de East Boston, y hoy en día es uno de los vecindarios más diversos de Boston. La mitad de los residentes del vecindario han nacido en el extranjero, la proporción más alta de cualquier vecindario de Boston, lo cual hace especialmente importante que la planificación en East Boston continúe ocupándose de temas fundamentales de calidad de vida relacionados con la igualdad, que incluyen entre otros aspectos habitabilidad, accesibilidad, y asequibilidad.

### Capacidad de recuperación

La topografía de East Boston consiste en gran parte de terrenos de relleno en niveles bajos. La costa limita con todos los extremos del vecindario excepto con el límite más hacia el norte con Revere. Estas características hacen que East Boston sea particularmente susceptible al cambio climático y a la subida del nivel del mar, lo que hará que más de la mitad de la superficie del vecindario sea susceptible a las inundaciones ya en la década de 2070.

### Calidad de vida

De 2000 a 2017, la población de East Boston tuvo un crecimiento de aproximadamente el doble de la tasa de crecimiento de la ciudad de Boston durante el mismo período de tiempo, contribuyendo sustancialmente al aumento de la demanda del mercado en materia de urbanismo. Aunque el crecimiento ha traído consigo interesantes inversiones, el aumento de la presión en materia de urbanismo ha provocado que el marco de zonificación existente en el vecindario sea insuficiente, lo cual genera resultados muy variables y a menudo impredecibles en el entorno de la construcción.



# Partiendo de la planificación de la ciudad

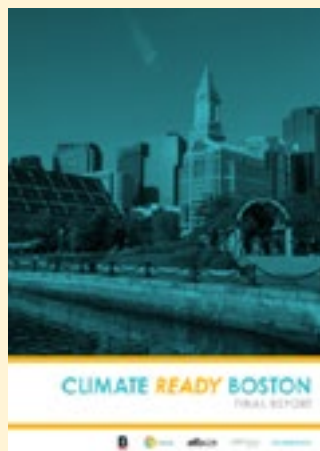
Diversos planes de la ciudad se centran en las actividades de los distintos departamentos de la ciudad. **PLAN:** East Boston toma los objetivos establecidos en estos planes y ayuda a convertirlos a nivel de vecindario.



## Boston Creates

Arte y cultura  
2016

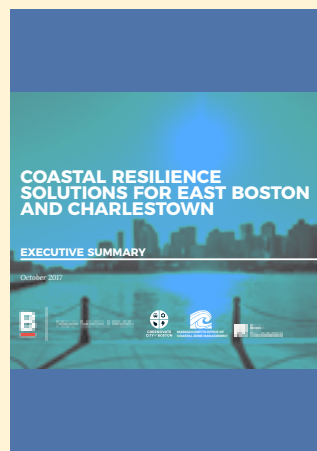
Boston Creates es el primer plan de arte y cultura de la ciudad. Desarrollado en respuesta a un creciente interés en nuestro dinámico ámbito artístico y cultural, y a la conciencia de la necesidad de prestar mayor atención y apoyo al público, el plan traza objetivos, estrategias y tácticas para superar las barreras que impiden el potencial creativo de Boston. La ejecución del plan tiene por objeto apoyar la sostenibilidad del ecosistema artístico y cultural, retener y captar talento creativo, fomentar el respeto por las diversas formas de expresión cultural, integrar las artes en muchas facetas de la vida ciudadana y movilizar asociaciones.



## Climate Ready Boston

Medioambiente, energía y espacio abierto  
2016

Climate Ready Boston es una iniciativa continúa encaminada a desarrollar soluciones perdurables que permitan preparar a nuestra ciudad para el cambio climático. El informe analiza de qué manera es probable que el cambio climático afecte a la ciudad y formula recomendaciones para garantizar que Boston esté preparada para el clima. Dicho informe se fundamentó en el plan de acción climática desde 2014, que se centró en lograr que Boston fuera más sostenible. En la actualidad, como se indica en la actualización del plan de acción climática de 2019, la atención se centra en soluciones perdurables para los edificios, infraestructura, sistemas ambientales y residentes, a fin de garantizar que la ciudad reduzca las emisiones de carbono y siga prosperando frente a la incertidumbre climática a largo plazo.



## Soluciones de recuperación costera para East Boston y Charlestown

Ambiente, energía y espacio abierto  
2017

Este es el primer plan de recuperación costera de un vecindario que surge de Climate Ready Boston. El plan presenta estrategias a corto y largo plazo y planes de ejecución para proteger a East Boston y Charlestown contra la elevación del nivel del mar y las inundaciones costeras. Estas zonas de estudio se seleccionaron en primer lugar porque actualmente corren el riesgo de experimentar inundaciones costeras con una probabilidad del 1% anual, tienen altas concentraciones de residentes vulnerables y de infraestructuras fundamentales, y se ven afectadas por la inundación de vías relativamente estrechas y bien definidas.

**La próxima fase de Climate Ready Boston comenzará a finales de 2020 y analizará la parte norte de East Boston. PLAN: East Boston estará colaborando estrechamente en este análisis.**



## Go Boston 2030

Calles  
2017

Go Boston 2030 es el plan de transporte integral de la ciudad de Boston. Basado en el incremento de la igualdad, oportunidades económicas y la capacidad de respuesta al clima, el plan está conformado por 58 proyectos y políticas que tienen como objetivo ampliar el acceso a una variedad de opciones de transporte interconectadas, mejorar la seguridad del tráfico en las calles de Boston, y asegurar la fiabilidad del servicio para los residentes, pasajeros y visitantes de la ciudad durante la próxima década y en adelante. Más de la mitad de los 58 proyectos del plan de acción están ejecutándose.

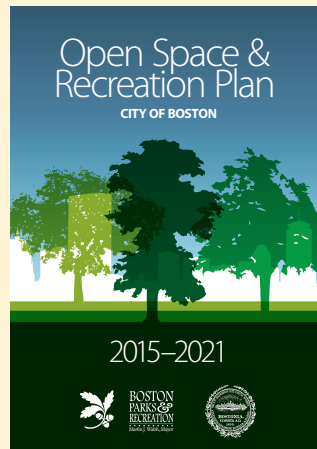




### La vivienda en una ciudad cambiante: Boston 2030

Desarrollo de vivienda y vecindarios 2014, actualizado en 2018

La vivienda en una ciudad cambiante: Boston 2030 es un plan integral diseñado para atender las necesidades de vivienda de la creciente población de Boston. En 2018, según una evaluación, la población de Boston estaba creciendo más rápido de lo esperado, estimándose que para 2030 habrá 759.000 residentes en Boston. La actualización de 2018 establece nuevos objetivos para la construcción de viviendas, que incluyen el aumento de las viviendas de ingresos limitados para distintos sueldos, el crecimiento estratégico que preserva y mejora los vecindarios existentes, y un enfoque en la prevención de desplazamientos, el aumento de la propiedad de viviendas y la promoción de un acceso justo y equitativo a la vivienda.



### Plan de recreación y espacio abierto, 2015 - 2021

Ambiente, energía y espacio abierto 2014

La misión del Departamento de Parques y Recreación de Boston se centra en el acceso, igualdad y excelencia - para que cada vecindario sea hogar de hermosos espacios que sirvan tanto a las personas como al medio ambiente. Mediante un detallado inventario y análisis ambiental, el Plan de espacios abiertos y recreación ha establecido un plan de acción que rige la labor del Departamento de Parques y Recreación de Boston desde 2015 hasta el año 2021. En él se informa sobre inversiones, programación, operaciones, iniciativas de toda la ciudad y evaluaciones de la labor normativa actual, con tres amplias áreas problemáticas presentes en todo el plan: acceso y cantidad de espacios abiertos, calidad de los espacios abiertos y cambio climático y resiliencia.



### Boston Resiliente

Resiliencia e igualdad racial 2017

En 2014, la ciudad de Boston fue seleccionada para ser incluida en dentro de las 100 ciudades resilientes, promovidas por la Fundación Rockefeller, una red global que apoya a las ciudades miembros de todo el mundo para que sean más resilientes a los desafíos físicos, sociales y económicos que son una parte cada vez más importante del siglo XXI. Boston Resiliente es la primera estrategia de la ciudad para promover la resiliencia y la igualdad racial. En las próximas décadas, la población de Boston podría superar los 800.000 habitantes. Como ha dejado en claro "Boston Resiliente", la raza es fundamental para el éxito de casi todos los aspectos de planificación y política. El plan articula nuestras aspiraciones colectivas para nuestra ciudad y nuestro futuro, y los recursos necesarios para alcanzarlas, a través de las perspectivas a largo plazo de Boston.



### Plan para pequeños negocios

Desarrollo económico 2016

El Plan de pequeños negocios de Boston tiene tres objetivos principales: lograr que la economía de los pequeños negocios prospere, mejorar la vitalidad del vecindario y fomentar la inclusión y la igualdad económica y social. Para lograr estos objetivos, el Plan propone políticas y programas para fomentar un sistema de apoyo eficiente y de alta calidad para todas las pequeñas empresas; desarrollar herramientas, programas y políticas para abordar deficiencias concretas en los principales segmentos de pequeños negocios que son vitales para el crecimiento económico de la ciudad; y mejorar las capacidades de las minorías, inmigrantes y mujeres empresarias para lanzar y desarrollar satisfactoriamente pequeños negocios en toda la ciudad.



# Marco de planificación

El marco de planificación está fundamentado en los principios articulados en Imagine Boston 2030.

## Los principios son un reflejo de los valores colectivos, y dan sentido a los objetivos de planificación.

Los siguientes principios se derivan del plan de toda la ciudad, y se aplican a cada uno de los temas de planificación:

- » East Boston es habitable. El vecindario es un lugar seguro, saludable, asequible y agradable para vivir, trabajar y disfrutar.
- » East Boston es equitativo. Los recursos y las oportunidades del vecindario son universalmente asequibles e inclusivas.
- » East Boston es resiliente. El medio ambiente y la comunidad del vecindario están protegidos contra los riesgos relacionados con el cambio climático.

## El marco de planificación está estructurado en función de los objetivos, estrategias y acciones.

Los objetivos de planificación reflejan valores compartidos y se establecen para cada tema de planificación. Son fundamentalmente cualitativos y dan sentido estratégico al plan. Las estrategias son los métodos adoptados para lograr un objetivo. Una acción es la política, programa, proyecto u otro resultado específico que contribuye a cada objetivo. Las acciones pueden exigir diferentes niveles de esfuerzo o recursos para su ejecución y, como tales, pueden presentarse a lo largo de los diferentes cronogramas.

## Los siguientes son proyectos de declaraciones de objetivos para el PLAN: East Boston:

### Vivienda

Expandir el acceso a las opciones de vivienda en East Boston que sean asequibles, estables, y con capacidad para satisfacer las necesidades de los hogares a medida que cambian con el tiempo.

### Clima y medioambiente

Fomentar la preparación para el cambio climático y promover medioambiente saludable.

### Transporte

Asegurar el acceso a las opciones de transporte en East Boston que conectan todas las partes del vecindario con todas las partes de la ciudad de manera segura y con confianza.

### Empleos y economía

Respaldar las economías de los vecindarios que satisfagan las necesidades de las comunidades locales, así como las industrias regionales.

### Forma urbana y zonificación

Orientar el crecimiento del vecindario de manera que sea predecible y contextual y contribuya a un dominio público dinámico y conectado.



Los residentes y el personal de la BPDA conversaron por primera vez de las prioridades de transporte en una reunión de puertas abiertas el 12 de marzo de 2019.

# Pasado y presente de East Boston

East Boston ha sido un vecindario en continua evolución desde su fundación en la década de 1830. Su frente costero contribuyó a la economía local y regional, y los inmigrantes han hecho del vecindario su hogar durante casi dos siglos.

Las zonas residenciales y comerciales han seguido los patrones de crecimiento que se establecieron en el plan original del vecindario. Conocer la historia cultural, topográfica, y de desarrollo de East Boston puede contribuir a crear formas creativas y estratégicas para afrontar la creciente vulnerabilidad del vecindario ante el cambio climático.

En este apartado se podrá informar acerca de:

- » “Del relleno a la planificación urbana”, página 22
- » “La infraestructura y la industria moldean el vecindario”, página 26
- » “La comunidad se organiza”, página 28





La calle Bennington con la iglesia de la Asamblea de Dios y las vías del tranvía, alrededor de 1920.



# Del relleno a la planificación urbana

La topografía de las tierras altas y bajas de East Boston, formada a lo largo de dos siglos, está unida por cuatro plazas de vecindario.

**El patrón de urbanismo denso de East Boston favorece los vecindarios transitables a pie, exitosos comercios minoristas y pequeñas empresas, fuertes lazos comunitarios y más.**

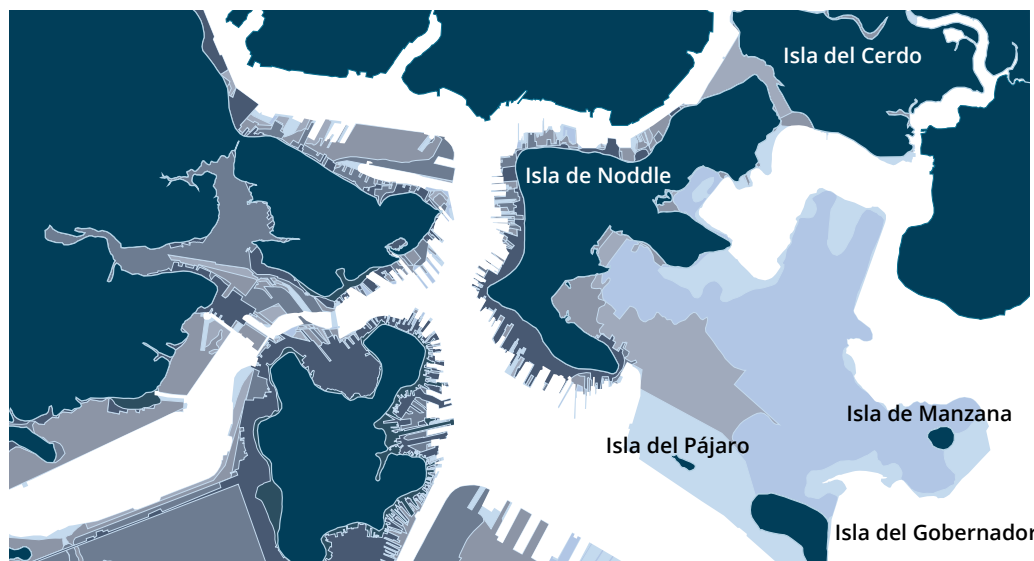
El creciente atractivo del vecindario puede atribuirse a la mezcla de usos, densidad, diseño de calles y plazas y patrón de espacios abiertos, además del apoyo y los esfuerzos de los residentes participantes, organizaciones sin ánimo de lucro y agencias de la ciudad y el estado en las últimas décadas. El centro de Boston es accesible desde East Boston por los túneles Sumner y Callahan, la línea azul de la MBTA, y el transporte acuático, lo cual contribuye al atractivo del vecindario.

**La masa terrestre que es hoy East Boston estaba originalmente compuesta por cinco islas individuales.**

Las históricas islas de Noddle, del Cerdo, del Gobernador, del Pájaro y de Manzana fueron unidas por medio de rellenos de tierra en el transcurso de 150 años para formar lo que hoy se conoce como East Boston. Las dos islas más grandes, de Noddle y del Cerdo, forman los cimientos de las zonas residenciales y comerciales actuales de East Boston: las zonas residenciales de Maverick, Central, Eagle Hill, Jeffries Point, y Orient Heights. Las últimas tres islas se rellenaron y unieron para la ampliación del Aeropuerto Logan durante la Segunda Guerra Mundial.<sup>1</sup> East Boston ocupa 4,74 millas cuadradas, el 10% de la superficie total de Boston<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Ciudad de Boston, Comisión de Monumentos Históricos de Boston, "Explorando los vecindarios de Boston": East Boston", 1994, p.2.

<sup>2</sup> La superficie total del terreno incluye el aeropuerto de Logan y Suffolk Downs, que no están incluidos en el límite de PLAN: East Boston. Departamento de Desarrollo de Vecindarios, Perfil de Datos de East Boston (2011). Excluyendo el Aeropuerto Logan y Suffolk Downs, la superficie total es de 2.12 millas cuadradas. PLAN: La superficie de estudio de East Boston excluye el Aeropuerto Logan y Suffolk Downs.



**Costa histórica y relleno**

Fuente: GIS del BPDA

## Como vecindario unido por rellenos de terreno, East Boston tiene una forma física particular.

Las tierras altas y bajas del vecindario corresponden a los vecindarios residenciales antiguos y bordes emergentes de East Boston. Las tierras bajas de East Boston son en su mayoría industriales orientadas al transporte con un frente costero que históricamente ha servido para usos industriales y marítimos. Los vecindarios residenciales históricos están concentrados en las colinas originales de East Boston que conforman las tierras altas del vecindario. Los nodos comerciales emergen donde el entramado del vecindario se cruza y largos corredores conectan cada uno de los nodos comerciales de East Boston.



Corredor de la Calle Bennington, Day Square, y antiguos patios ferroviarios

La reproducción de la imagen es cortesía del Archivo Pictórico de Boston de la Biblioteca Pública de Boston.



Vista aérea de East Boston de 2012



## East Boston fue un vecindario planeado de forma uniforme desde 1830.

East Boston fue anexada a la ciudad de Boston en 1836, y en ese momento se inició la construcción de viviendas y comercios bajo la dirección de la East Boston Company, una compañía de capital privado fundada por el general William Sumner. La compañía visualizó un vecindario de viviendas organizado por un sistema de redes con plazas que conectaban los vecindarios actuales de Jeffries Point, Maverick y Central, y Eagle Hill. Orient Heights fue trazado y dividido en lotes unifamiliares a lo largo de su terreno montañoso. East Boston Company supervisó los proyectos urbanísticos residenciales y comerciales del vecindario durante casi un siglo antes de que se disolviera en 1928<sup>3</sup>.



Plan de East Boston, 1844

La reproducción del mapa es cortesía del Centro de Educación y Mapas Norman B. Leventhal de la biblioteca pública de Boston.

<sup>3</sup> Ciudad de Boston, Comisión de monumentos históricos de Boston, "Explorando los barrios de Boston": East Boston", 1994, p.2.; Historic Boston Incorporated, "Commercial Casebook": East Boston, Maverick and Central Squares", 2015, págs. 2-3.



Vista aérea de East Boston en 1925, tomada de la inspección aérea de Fairchild

La reproducción de la imagen es cortesía del archivo pictórico de la biblioteca pública de Boston.



Mapa de East Boston, 1879

La reproducción del mapa es cortesía del Centro de Educación y Mapas Norman B. Leventhal de la biblioteca pública de Boston.



# La industria y la infraestructura dan forma al vecindario

East Boston creció rápidamente en el siglo XIX y a principios del XX, impulsada por la construcción naval y la urbanización privada. A esto le siguió un largo período de declive y, recientemente, de reinversión y crecimiento.

## Los usos industriales de la costa de East Boston impulsaron el desarrollo.

East Boston creció rápidamente a mediados del siglo XIX, convirtiéndose en un sitio importante para la construcción de los mundialmente famosos barcos clíper por fabricantes tales como Donald McKay y Samuel Hall. Durante esta época, la mayoría de las viviendas se encontraban en lo que hoy se conoce como Eagle Hill. El muelle se convirtió en un importante centro de transporte y puerto de embarque, que atraía a los inmigrantes en busca de trabajo en la industria de la construcción naval. La refinería de azúcar de Boston fue la primera empresa manufacturera que se abrió en East Boston a finales de 1800 y estimuló el desarrollo del uso industrial a lo largo de la costa.

## Históricamente, el mayor desafío que enfrentaba el vecindario era el acceso al transporte.

A partir de la década de 1830, el servicio de transbordador ofrecía la única conexión con la parte continental de Boston hasta que se abrió el primer túnel del metro hacia el centro de la ciudad en 1905. En el momento de su finalización, el túnel de East Boston era el túnel de metro submarino más largo del mundo, alimentado inicialmente por un tranvía, que con el tiempo se convertiría en la Blue Line de Massachusetts Bay Transportation Authority (MBTA).<sup>4</sup> Las conexiones con el continente de Boston siguieron con la finalización del túnel Sumner en 1934, seguido por el Túnel Callahan en 1961. Un tercer túnel que cruza el puerto de Boston, el túnel Ted Williams, se completó como parte del proyecto del túnel de la arteria central (CA/T) y se abrió en 1995 para conectar el sur de Boston con el aeropuerto Logan y proporcionar una ruta para el Silver Line.



Construcción de Sumner Tunnel, 1900

Fuente: Archivos de la Ciudad de Boston, Comisión de Monumentos de Boston, Colección 5210.004

## La construcción, en particular la de nuevas viviendas, se desaceleró a mediados del siglo XX.

Cuando la economía manufacturera comenzó a desacelerarse a nivel local y nacional después de la II Guerra Mundial, gran parte de la industria de East Boston se redujo. Las plantas locales cerraron, lo que se corresponde con la disminución de la población. Entre 1940 y 1960, menos de 900 nuevas unidades de vivienda fueron construidas en East Boston.<sup>5</sup> Después de alcanzar un pico en los años 20, la población del vecindario tocó fondo en los años 80 con alrededor de 32,000 residentes. (para más información, consulte "Crecimiento de la población" en la página 36).

<sup>4</sup> Historic Boston Incorporated, "Libro de casos comerciales: East Boston y las plazas Maverick y Central," 2015, p. 2.

<sup>5</sup> Estimaciones quinquenales de la ACS de la Oficina del Censo de EE.UU., 2013-2017 (Tabla S2504 Características físicas de las unidades de vivienda ocupadas), análisis de la División de Investigación de la BPDA.

## La construcción de grandes infraestructuras impulsó el crecimiento y el desarrollo a principios del siglo XX.

A medida que las industrias de construcción naval, manufactura y comercio crecían, las plazas Maverick y Central se desarrollaron como centros comerciales. Edificios residenciales y comerciales de ladrillo surgieron alrededor de estas plazas de vecindario. El vecindario vio la continua inversión en usos industriales y de infraestructura. El aeropuerto abrió sus puertas en 1923, creado en gran parte en terrenos de relleno entre las pequeñas islas del Gobierno y Manzana, y continuó expandiéndose hasta la década de 1940. En la década de 1950, un intercambio de tierras entre la Ciudad y Massport resultó en la pérdida del parque de Wood Island diseñado por Law Olmsted y el parque infantil Amerena a cambio de nuevas instalaciones en Constitution Beach y East Boston Memorial Park, estaciones de MBTA (en el aeropuerto, Wood Island, y Orient Heights), y la expansión de la pista del aeropuerto internacional Logan.<sup>6</sup> Los túneles de Sumner y Callahan se completaron durante el mismo período de tiempo. Cada uno de estos proyectos requirió la toma de viviendas y terrenos a cambio de infraestructura pública. (para más información sobre el desarrollo de la red de calles y de tránsito de East Boston, consulte “El desplazamiento en East Boston hoy” en la página 90).

## Se amplía el aeropuerto.

A mediados del siglo XX, los planificadores regionales llevaron a cabo la ampliación del sistema de carreteras, un segundo túnel portuario y la ampliación del aeropuerto internacional de Logan. Estas ampliaciones hicieron necesaria la demolición de viviendas e infraestructura que dividía los vecindarios de East Boston.<sup>7</sup> Esto tuvo un impacto significativo en la calidad de vida de muchos residentes. Como lo reportó el Boston Globe en 1969, “en East Boston, los habitantes se preguntan, ‘¿Cuánto más podemos progresar?’ Los opositores del aeropuerto sostienen que hay personas que viven y niños que estudian en zonas afectadas por niveles de ruido de 110 decibelios. Las mujeres se quejan de que la contaminación atmosférica ensucia sus ventanas y cortinas.... En ocasiones, los vuelos llegan a un ritmo de uno por minuto.”<sup>8</sup>

6 Historic Boston Incorporated, “Libro de casos comerciales: East Boston y las plazas Maverick y Central,” 2015, p. 3.; Jim Aloisi, Massport a los 60: Dando forma al futuro desde 1956. (Boston: Massport 2017).

7 Jim Aloisi, Massport a los 60: Dando forma al futuro desde 1956. (Boston: Massport 2017), 66-68.

8 Boston Globe, 7 de septiembre de 1969, sección del domingo A17.



El Herbert Fuller en Pigeon & Sons cerca de 81 Sumner Street, 1914

Fuente: Archivos de la Ciudad de Boston, Comisión de Monumentos de Boston, Colección 5210.004.



Calle Bennington con tranvía, 1948

Fuente: Archivos de la ciudad de Boston, Comisión de monumentos históricos de Boston, colección 5210.004.



Aeropuerto Logan de Boston, 1929

Fuente: Archivos de la ciudad de Boston, Comisión de monumentos históricos de Boston, colección 5210.004.

# La comunidad se organiza

En respuesta a la ampliación del aeropuerto en los años 60, muchos residentes se convirtieron en activistas, exigiendo mejoras en la calidad de vida del barrio. Las protestas organizadas ayudaron a centrar la atención de Boston y Massport en cómo estaba afectando el aeropuerto a los residentes.

## Las madres de la calle Maverick se encargan del tráfico de camiones y de la seguridad.

La “Batalla de la calle Maverick” en 1968 comenzó cuando Massport definió la ruta de por la calle Maverick de aproximadamente 600 camiones al día para dar servicio al aeropuerto. Los residentes de la calle Maverick estaban preocupados porque sus hijos jugaban en las calles y aceras, que ahora tenían un tráfico de camiones pesado y nocivo. El 28 de septiembre de 1968, la frustración de las madres de la calle Maverick llegó al punto que el paso de camiones tuvo que detenerse. Salieron a la calle con sus batas, algunas con sus hijos de la mano, y bloquearon las vías con sus cuerpos.<sup>9</sup> El alcalde Kevin White ejerció poderes de emergencia para detener los camiones que circulaban por la calle Maverick, y luego el gobernador John Volpe obligó a Massport a buscar una ruta alternativa para los camiones.<sup>10</sup>

## Se pierde el parque Wood Island.

La eliminación del parque Wood Island para ampliar una pista de aterrizaje también provocó un levantamiento y una protesta de los residentes, aunque finalmente no tuvo éxito. Wood Island era un parque de 75 acres, diseñado por Olmstead, con una playa pública, senderos, pista de atletismo y baños. La entrada al parque Wood Island se hacía por Neptune Road, un bulevar arbolado con edificios de tres pisos. El Plan maestro de Massport de 1964 había recomendado a que se tomara el parque Wood Island y se ampliara una pista de aterrizaje usando ese terreno. A finales de 1968 y principios de 1969,

Massport tomó parte de la calle Neptune, reubicó a 8 familias, demolió sus edificios de tres pisos y taló los olmos que bordeaban la calle. El 27 de abril de 1969, cientos de residentes decidieron conducir automóviles a velocidades extremadamente lentas a través del aeropuerto, deteniendo efectivamente el acceso y la salida del aeropuerto.

## Los residentes de East Boston forman Air Impact Relief, creando un legado duradero de activismo y abogacía.

Las madres de la calle Maverick y otros activistas formaron Air Impact Relief (Air Inc.), un grupo de vecinos que se centró en el impacto del aeropuerto.<sup>11</sup> Como dijo Mary Ellen Welch, una activista experimentada y residente de Jeffries Point, “Para los habitantes de East Boston, ‘recordar el parque de Wood Island’ es como ‘recordar el Álamo’. Es un grito de guerra. Significa que haremos lo que podamos para mantener nuestra integridad física y detener la ampliación del aeropuerto. Uno, o bien lucha por su comunidad, o de lo contrario será aniquilado.”<sup>12</sup>

Hoy en día, se han unido a Air Inc. muchas asociaciones de vecinos, organizaciones sin ánimo de lucro, corporaciones de desarrollo comunitario, y otras que están seriamente comprometidas con el futuro de East Boston y sus residentes. En respuesta al trabajo de los activistas, Massport estableció programas como el programa de aislamiento acústico residencial, creó parques y mantiene muchas zonas verdes en el vecindario (para más información consulte página 156).

<sup>11</sup> Ibid., 76-80.

<sup>12</sup> Dianne Dumanoski, “Parques, perdidos y encontrados,” Territorio y Gente, Fundación de Terrenos de Dominio Público, Septiembre 2001, <https://www.tpl.org/magazine/parks-lost-and-found%E2%80%94landpeople>.

<sup>9</sup> *Boston Globe*, 7 de septiembre de 1969, sección del domingo, 22-26. Ver también Jim Aloisi, *Massport a los 60: Dando forma al futuro desde 1956*, 69-80.

<sup>10</sup> Jim Aloisi, *Massport a los 60: Dando forma al futuro desde 1956*, 75-76.



Mary Stack, vecina de East Boston, (área del aeropuerto Logan) demuestra que los protectores auditivos no aliviaron el ruido de los aviones, y muestra un recorte de su reunión con el alcalde Kevin White en junio de 1973.

La reproducción de imagen es cortesía de la colección de registros de la Agencia de Protección Ambiental de los archivos nacionales de EE. UU.



Con el crecimiento del aeropuerto y la nueva infraestructura de tránsito y carreteras, el ruido y la calidad del aire se convierten en una preocupación del vecindario. Los residentes midieron los niveles de ruido de los trenes de MBTA.

La reproducción de imagen es cortesía de la colección de registros de la Agencia de Protección Ambiental de los archivos nacionales de EE. UU.



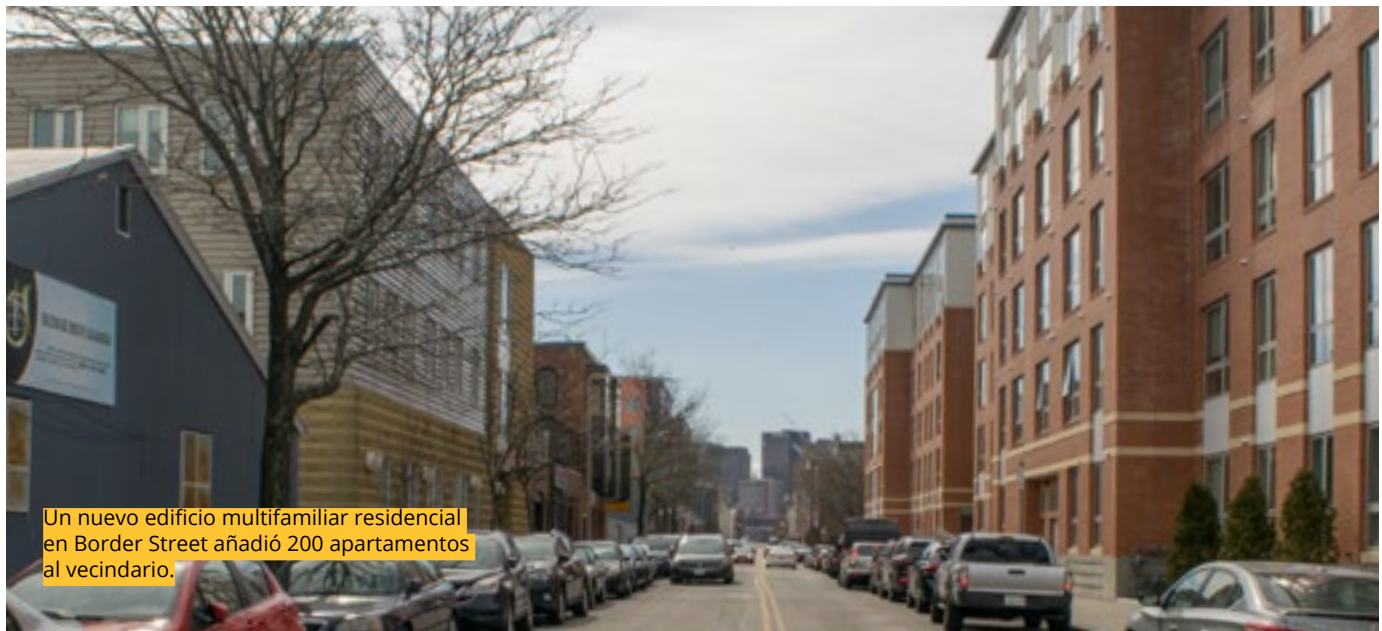
## En los últimos años East Boston ha visto una rápida reinversión.

En la década de 1970, Mary Ellen Welch y los demás activistas se propusieron crear un nuevo parque para East Boston. Se empeñaron en que la legislatura estatal y Massport crearan un parque frente al mar, el actual parque Piers. Tomó 15 años, pero el parque de 6 acres, planeado conjuntamente con los residentes del vecindario y construido y administrado por Massport, es una de las muchas joyas de espacio abierto de East Boston. A finales de los años 80 y principios de los 90, los patios ferroviarios abandonados propiedad de la Corporación de Ferrocarriles Conrail se transformaron en el parque de Bremen Street y el Greenway de East Boston, rebautizado en 2019 como Greenway Mary Ellen Welch.<sup>13</sup>

Los años 90 vieron poco desarrollo residencial, con menos de 400 unidades de vivienda construidas en East Boston.<sup>14</sup> Pero después del año 2000, cuando se completó el último Plan Maestro de East Boston, el vecindario comenzó a ver un crecimiento en población y desarrollo. La población de East Boston creció un 22 por ciento del 2000 al 2017.<sup>15</sup> El crecimiento local y regional ha provocado un aumento en el desarrollo de vecindarios en toda la ciudad, y East Boston en particular se ha vuelto atractivo por su proximidad al centro y su relativa asequibilidad (pero esto también ha traído desafíos, ver “Aumento del costo de la vivienda” en la página 56).



El parque Piers en el día de orgullo Eastie, 2017



Un nuevo edificio multifamiliar residencial en Border Street añadió 200 apartamentos al vecindario.

<sup>13</sup> Dianne Dumanoski, “Parques, perdidos y encontrados,” territorio y gente, Fundación de Terrenos de Dominio Público, Septiembre 2001, <https://www.tpl.org/magazine/parks-lost-and-found%E2%80%9494landpeople>.

<sup>14</sup> Estimaciones quinquenales ACS de la Oficina del Censo de EE. UU., 2013-2017 (Tabla S2504 Características físicas de las unidades de vivienda ocupadas), análisis de la División de Investigación de la BPDA.

<sup>15</sup> Censo de EE. UU., censo del decenio 1910-2010, NHGIS; Encuesta de la comunidad americana 2013-2017; análisis de la División de Investigación de la BPDA.





Construcción de relleno en la calle Everett



Vista de la calle Havre hacia la calle Sumner, que incluye Maverick Landing (completado en 2006), Clippership Wharf (completado en 2019), y construcción de la 187 Sumner.

# La gente

Después de décadas de descenso de la población, la población de East Boston ha aumentado desde 1980 hasta aproximadamente 46.000 personas. Esta cifra sigue estando por debajo del pico de población del vecindario de 60.000 personas en 1920. Más de la mitad de los residentes de East Boston han nacido en el extranjero, y dos tercios se identifican como hispanos o no blancos, más que el promedio de la ciudad. Algunos de estos cambios reflejan las tendencias regionales o de toda la ciudad, pero otros se relacionan con los trabajos de East Boston, su larga trayectoria como comunidad que acoge a los inmigrantes, o su proximidad al centro de la ciudad. A medida que la población continúa en aumento, el objetivo del PLAN de East Boston será mejorar la calidad de vida de todos los residentes, apoyar la diversidad de la población y establecer una comunidad homogénea.

En este apartado se podrá informar acerca de:

- » “Una historia de inmigración”, página 34
- » “Población en crecimiento”, página 36
- » “Cambios demográficos”, página 38
- » “Cambios en la composición del hogar”, página 42





Residentes en el primer día de "Eastie Week" en el parque Brophy, julio de 2019.

# Una historia de inmigración

East Boston ha sido por mucho tiempo una comunidad que acoge a los inmigrantes.

## East Boston ha servido de hogar a los inmigrantes desde mediados de 1800.

East Boston sirvió de puerta de entrada a muchos inmigrantes europeos porque las principales líneas de buques de vapor de pasajeros tenían su base en los puertos de East Boston.<sup>1</sup> A través de Boston, la migración irlandesa se disparó en la década de 1840 debido a la Gran Hambruna. Como en muchos otros vecindarios de Boston, los irlandeses eran el grupo más grande de población de origen extranjero de East Boston en esa época. En la segunda mitad del siglo XIX, inmigrantes canadienses e irlandeses se establecieron en East Boston, principalmente trabajando en astilleros navales como obreros. El barrio también albergaba una de las comunidades judías más grandes de Nueva Inglaterra a principios de siglo.<sup>2</sup> En East Boston se establecieron varios programas de asistencia pública y servicios sociales, como el Hogar de inmigrantes de la calle Marginal.

## Hacia 1901, East Boston se había convertido en el segundo punto de inmigración más grande de EEUU, después de Ellis Island.<sup>3</sup>

La Estación de Inmigración de East Boston estaba ubicada en la calle Marginal en Jeffries Point. Funcionó como un centro de detención del Servicio de Inmigración de EE.UU. durante 34 años para servir como punto de entrada centralizado para la inmigración. La población de East Boston llegó a su punto máximo en los años 1920 con 60,778 residentes, en ese momento se convirtió en un vecindario mayoritariamente italo-americano.<sup>4</sup> Las restricciones de inmigración a nivel nacional desaceleraron el crecimiento de la población migrante a mediados de



El Hogar de inmigrantes de East Boston en la calle Marginal, 1912

La reproducción de la imagen es cortesía del Archivo pictórico de la biblioteca pública de Boston.



Graduados del Centro de Educación para Adultos de East Boston, alrededor de 1985

Fuente: archivos de la ciudad de Boston, registros del alcalde Raymond L. Flynn, colección 0246.001.

1900 y como la mayoría de los vecindarios de Boston, la población disminuyó a medida que las familias se reubicaron en comunidades suburbanas después de la Segunda Guerra Mundial (para más información consulte "Población en crecimiento" en la página 36).

1 Massport, "La Estación de inmigración de East Boston: Una Historia", 2012, págs 13-16.

2 Seminario de ciudades impugnadas de la Profesora Marilyn Johnson del Boston College, "East Boston", Global Boston: Immigrant Places, 2016, <https://globalboston.bc.edu/index.php/home/immigrant-places/east-boston/>; Historic Boston Incorporated, "Commercial Casebook": East Boston, Maverick and Central Squares", 2015, pág. 6.

3 Massport, "La Estación de inmigración de East Boston: Una Historia", 2012, págs 13-16.

4 Ibid., pág. 67.



**Hoy en día, East Boston es un vecindario extremadamente diverso con el porcentaje más alto de personas de origen extranjero de todos los vecindarios de Boston.**

La Ley de Inmigración y Nacionalidad de los Estados Unidos de 1965 permitió una nueva era de migración. En el decenio de 1980, las mayores poblaciones de inmigrantes que se asentaron en East Boston eran de Centroamérica y Colombia. La población latinoamericana de East Boston ha seguido creciendo en los últimos 30 años a medida que los migrantes han encontrado su hogar en East Boston. (para más información consulte “Demografía cambiante” en la página 38).



La hora del café del alcalde en el parque Noyes, primavera de 2019.



El alcalde Walsh y la Oficina del Alcalde para el Avance de los Inmigrantes inauguraron un mural como parte de la campaña de arte público “A los inmigrantes con amor”. El mural rinde homenaje a las generaciones de inmigrantes que no solo han hecho de Boston su hogar, sino la próspera ciudad que es hoy.



# Población en crecimiento

Después de la disminución de la población entre 1920 y 1980, East Boston está experimentando un sólido crecimiento demográfico.

**La población de East Boston ha estado en crecimiento desde 1980, con un reciente aumento de ritmo desde 2010.**

De 2000 a 2017, la población de East Boston aumentó un 21 por ciento, pasando de 38,413 habitantes a 46,655. La tasa de cambio anual promedio de la población en ese período fue del 2 por ciento, lo cual fue el doble de la tasa de cambio anual promedio de la ciudad. A pesar de casi cuatro décadas de crecimiento demográfico sostenido, la población de East Boston es hoy en día menor que cuando alcanzó su máximo de aproximadamente 60.000 habitantes en 1920.<sup>5</sup>

<sup>5</sup> Oficina del Censo de EE. UU., Censo del decenio 1950-2010 y encuesta de la comunidad americana 2013-2017; análisis de la División de Investigación de la BPDA.

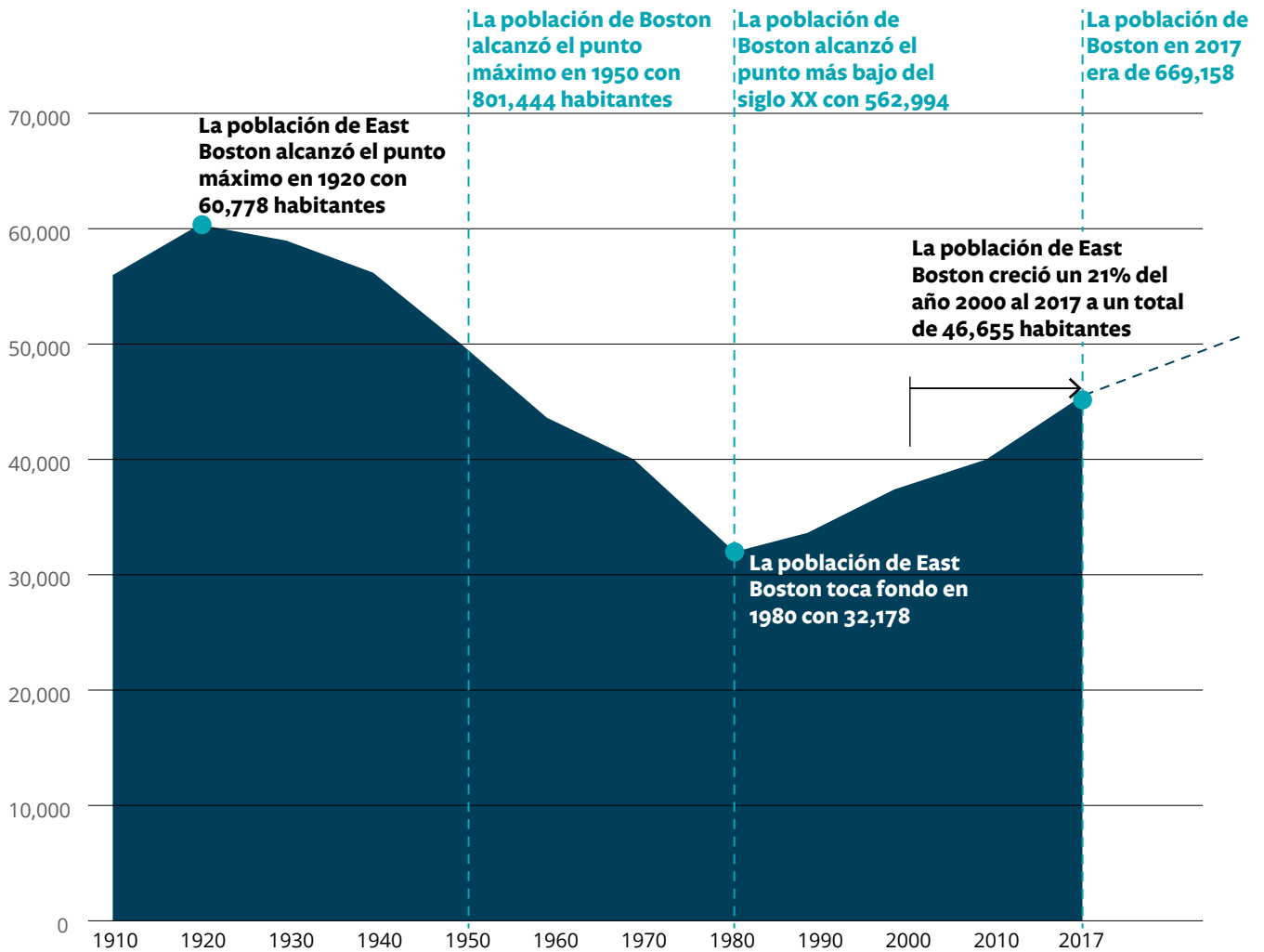


El alcalde Walsh y la concejal Edwards con los residentes en el Día del Orgullo Eastie en LoPresti Park en agosto de 2019

**Población de East Boston**  
1920–2017

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.

La población de East Boston está creciendo dos veces más rápido que la ciudad.



Se estima que la población de la ciudad de Boston crecerá hasta los 760.000 habitantes en 2030.

# Cambios demográficos

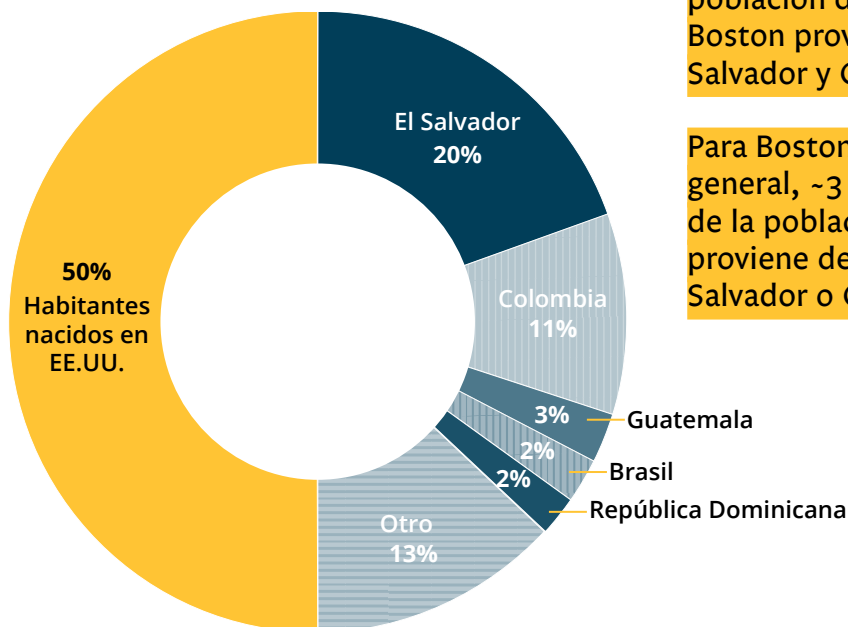
East Boston tiene una creciente población nacida en el extranjero y una creciente población latina e hispanohablante.

## La mitad de los habitantes de East Boston han nacido en el extranjero.

En el 2017, el 50 por ciento de la población de East Boston había nacido en el extranjero,<sup>6</sup> en comparación con el 28 por ciento de los habitantes de la ciudad.<sup>7</sup> Esto representa un aumento desde el año 2000, cuando el 42 por ciento de los habitantes de East Boston eran nacidos en el extranjero. Casi todo el crecimiento reciente de la población (desde 1990) se debe al crecimiento de la población nacida en el extranjero.

**País de nacimiento, habitantes de East Boston 2017**

Fuente: Oficina del Censo de EE. UU., Censo del decenio 1950-2010 y Encuesta de la comunidad americana 2013-2017.



El 31% de la población de East Boston proviene de El Salvador y Colombia.

Para Boston en general, ~3 por ciento de la población proviene de El Salvador o Colombia.

<sup>6</sup> Las poblaciones nacidas en el extranjero incluyen a quienes no son ciudadanos estadounidenses al nacer, aunque pueden convertirse en ciudadanos estadounidenses por medio de la naturalización.

<sup>7</sup> Oficina del Censo de EE.UU., Censo del decenio 1950-2010 y Encuesta de la comunidad estadounidense 2013-2017.

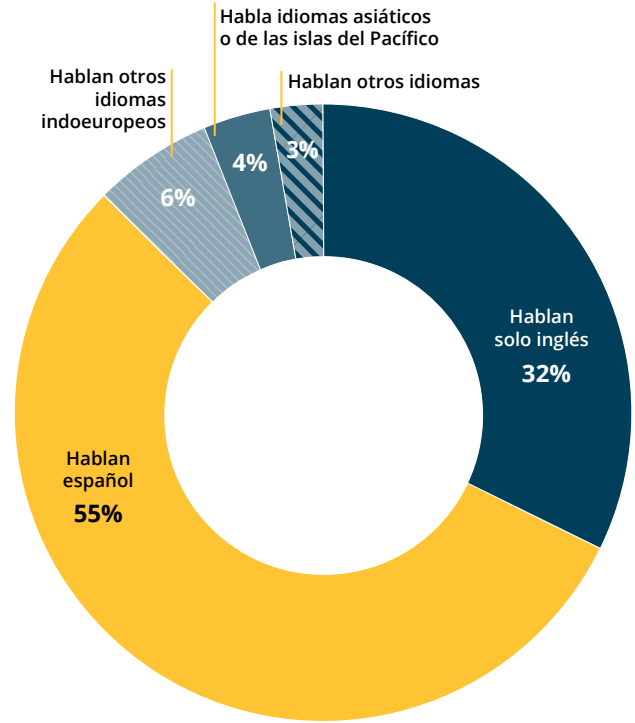


## La proporción de residentes que se identifican como hispanos o latinos está aumentando.

El vecindario es racialmente diverso, con personas de color que constituyen el 63 por ciento de los habitantes, en comparación con el 53 por ciento de la ciudad. Más del 50 por ciento de los habitantes son hispanos o latinos. La proporción de residentes que se identifican como hispanos o latinos aumentó del 39 por ciento en 2000 al 57 por ciento en 2017.<sup>8</sup> Los idiomas más comunes que se hablan en East Boston son inglés, español, árabe, y portugués. Más de la mitad de los hogares de East Boston hablan español en casa.<sup>9</sup>

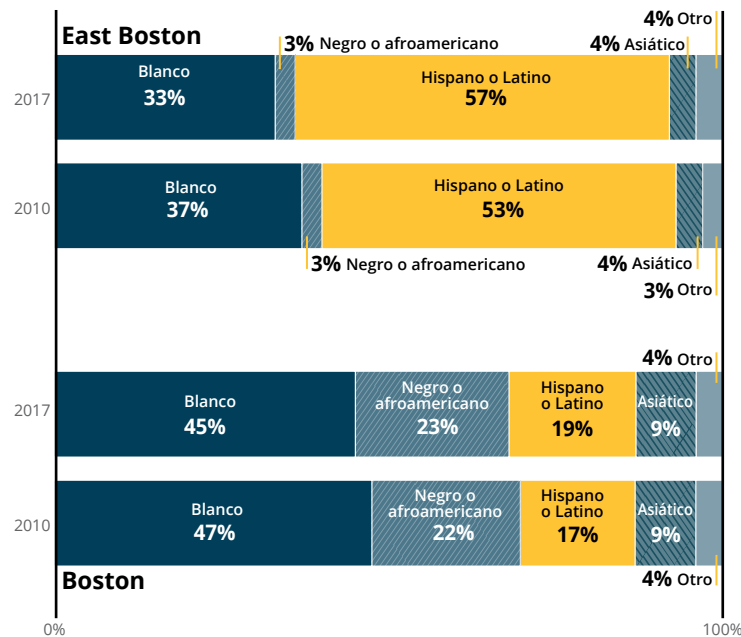
### Idioma hablado en el hogar 2017

Fuente: Oficina del Censo de EE. UU., Encuesta de la comunidad americana 2013-2017.



### Habitantes por raza 2017

Fuente: Oficina del Censo de EE. UU., Encuesta de la comunidad americana 2013-2017.



El 57% de los residentes de East Boston se identifican como hispanos o latinos.

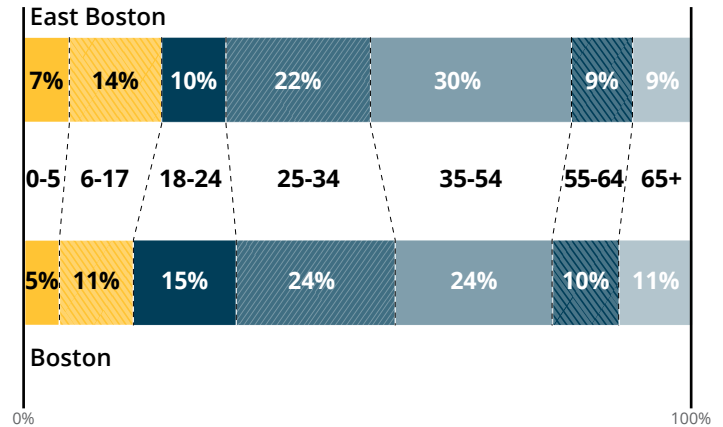
<sup>8</sup> Oficina del Censo de EE. UU., Censo del decenio 1950-2010 y Encuesta de la comunidad americana 2013-2017. La Oficina del Censo utiliza categorías autoidentificadas para la raza que generalmente reflejan la definición social de raza reconocida en este país. La Oficina del Censo divide la etnicidad en dos categorías principales, hispanos y no hispanos. Las poblaciones hispanas pueden ser de cualquier raza, y no están incluidas en las otras categorías raciales de este análisis.  
<sup>9</sup> Oficina del Censo de EE. UU., Encuesta de la comunidad americana 2013-2017.

## East Boston tiene un porcentaje más alto de niños que todo Boston, y más habitantes entre 35 y 54 años.

Los niños constituyen el 21 por ciento de la población de East Boston, en comparación con el 16 por ciento de la población total de Boston. East Boston también tiene un porcentaje más alto de adultos entre 35 y 54 años de edad, representando el 30 por ciento de la población del vecindario en comparación con el 24 por ciento de la población total de Boston. Estas cifras se correlacionan con un mayor porcentaje de hogares de familias (véase la página 42).

### Distribución de la edad 2017

Fuente: Oficina del Censo de EE. UU., y Encuesta de la comunidad americana 2013-2017, análisis de la División de Investigación de la BPDA.



El personal de planificación de la BPDA visitó la escuela McKay K-8 para escuchar las ideas los estudiantes sobre el futuro del vecindario.

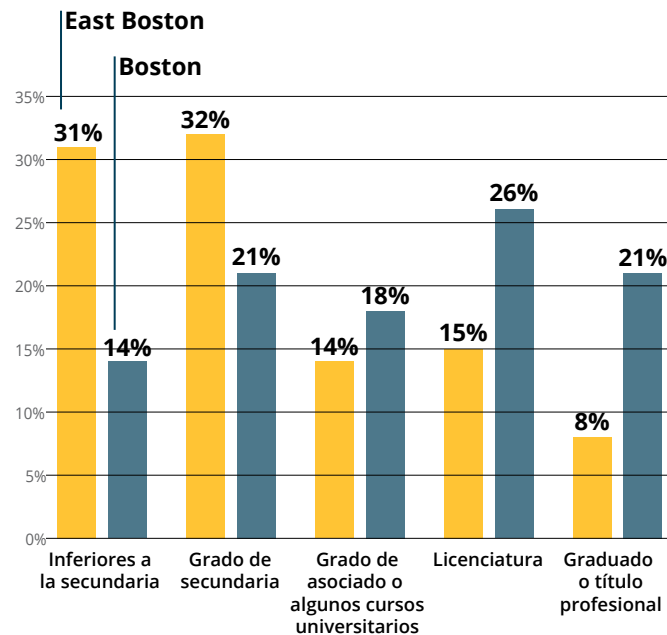
## La proporción de residentes de East Boston con al menos una licenciatura se ha duplicado desde 2000.

El porcentaje de residentes adultos de East Boston con al menos una licenciatura se duplicó del 2000 al 2017, hasta llegar al 23 por ciento. Sin embargo, en general, los residentes de East Boston tienen la mitad de probabilidades de haber obtenido una licenciatura o un título superior en comparación con los habitantes de la ciudad. En el 2017, el 5 por ciento de los habitantes de East Boston estaban inscritos en un instituto o universidad, frente al 16 por ciento de los habitantes de Boston.<sup>10</sup> Comparar los diferentes niveles de logro académico de las diferentes poblaciones nos ayuda a saber cómo se relacionan los eventuales retos socioeconómicos del vecindario con el logro académico.<sup>11</sup> Los niveles de educación más altos suelen corresponder con mayores ingresos y mejores oportunidades económicas.



### Logro académico para habitantes de más de 23 años 2017

Fuente: Oficina del Censo de EE. UU., y Encuesta de la comunidad americana 2013-2017, análisis de la División de Investigación de la BPDA.



El porcentaje de habitantes de East Boston con al menos una licenciatura es la mitad del total de Boston.

<sup>10</sup> Oficina del Censo de EE. UU., y Encuesta de la comunidad americana 2013-2017, análisis de la División de Investigación de la BPDA.

<sup>11</sup> El logro académico ha sido medido para personas mayores de 25 años.



# Cambios en la composición del hogar

East Boston tiene más hogares y una mayor proporción de familias con niños que la ciudad entera.

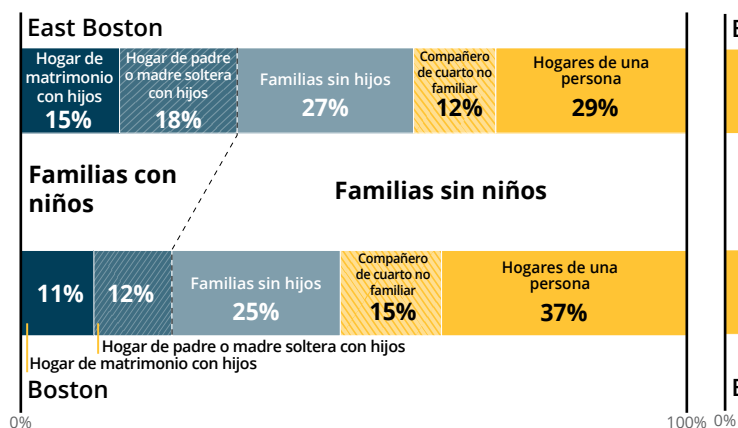
## Los hogares en East Boston tienen más probabilidades de ser familias con niños.

Los hogares<sup>12</sup> de East Boston generalmente se componen de familias con niños (33 por ciento) a diferencia de la ciudad (23 por ciento). Los hogares en East Boston son menos propensos a consistir en personas que comparten casa o en una persona que vive sola.

Más de la mitad de las familias con niños en East Boston son monoparentales.

### Hogares por tipo 2017

Fuente: Oficina del Censo de EE. UU., y Encuesta de la comunidad americana 2013-2017, análisis de la División de Investigación de la BPDA.

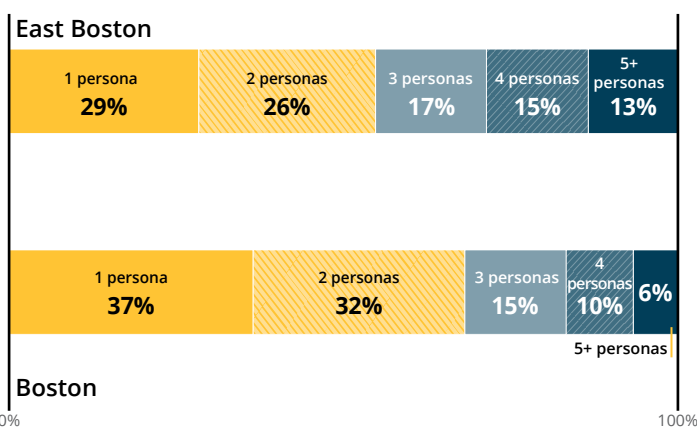


## Los núcleos familiares de East Boston son más grandes que los de toda la ciudad.

El tamaño promedio del hogar en East Boston es de 2,85 miembros, más que el tamaño promedio del hogar de Boston, 2,36 miembros. Los hogares de East Boston tienen menos probabilidades de tener únicamente uno o dos miembros-55 por ciento en comparación con el 69 por ciento de los hogares de Boston. El 28 por ciento de los hogares de East Boston tienen cuatro o más miembros. Los hogares más grandes están correlacionados con unidades de vivienda más grandes: East Boston tiene más unidades de dos y tres habitaciones que la ciudad en su totalidad (vea la página 53). Los tamaños del hogar han aumentado ligeramente desde 2000, aunque son mucho más pequeños que en 1950, cuando el tamaño medio de los hogares era de 3,7.<sup>13</sup>

### Hogares por tamaño 2017

Fuente: Oficina del Censo de EE. UU., y Encuesta de la comunidad americana 2013-2017, análisis de la División de Investigación de la BPDA.



12 Un hogar incluye a todas las personas que ocupan una unidad de vivienda como su lugar de residencia habitual, ya sean familiares o no. Los hogares familiares incluyen a los miembros emparentados por nacimiento, matrimonio o adopción.

13 En el año 2000 el tamaño promedio de los hogares en East Boston era de 2,65, y para Boston era de 2,31. Oficina del Censo de EE. UU., Censo del decenio 1950-2010 y Encuesta de la comunidad americana 2013-2017.



En julio de 2019 el alcalde Walsh y el personal de la ciudad visitaron el distrito de las calles principales de East Boston y se reunieron con los residentes locales.

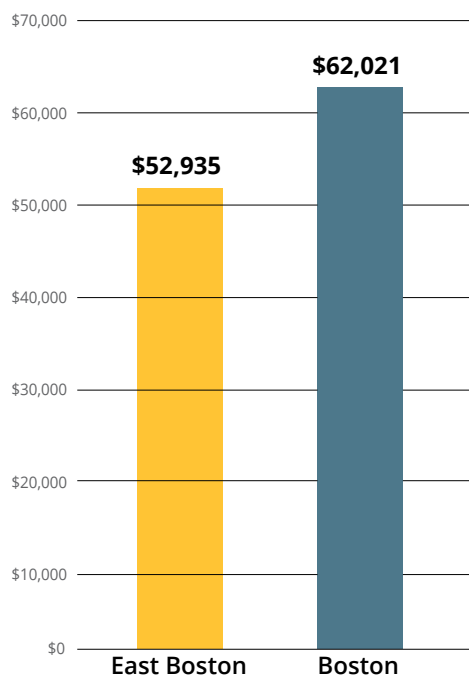
## El ingreso familiar en East Boston es más bajo que la media de la ciudad.

El promedio de ingresos familiares<sup>14</sup> proporciona una idea del estado socioeconómico general del vecindario en comparación con los otros vecindarios y la ciudad en general. East Boston tiene un ingreso familiar promedio más bajo (\$52,935) que Boston (\$62,200). El umbral de pobreza federal es de \$25,900 anual para un hogar de cuatro personas. Uno de cada cinco hogares, o aproximadamente el 20 por ciento de los hogares en East Boston, reciben ingresos por debajo del umbral de pobreza; esto es similar al promedio de toda la ciudad.<sup>15</sup>



### Ingreso promedio del hogar 2017

Fuente: Oficina del Censo de EE. UU., y Encuesta de la comunidad americana 2013-2017, análisis de la División de Investigación de la BPDA.



<sup>14</sup> Se entiende por ingreso familiar promedio el ingreso según el cual la mitad de los hogares de la zona ganan más y la otra mitad menos. Los hogares incluyen tanto los familiares como los no familiares. La información sobre el ingreso familiar también es proporcionada por la Oficina del Censo de EE. UU., y el ingreso familiar promedio (\$51,470) de East Boston es un poco más bajo que el ingreso familiar promedio (\$52,935). Oficina del Censo de EE. UU., 2013-2017 Encuesta de la comunidad americana, análisis de la División de Investigación de la BPDA.

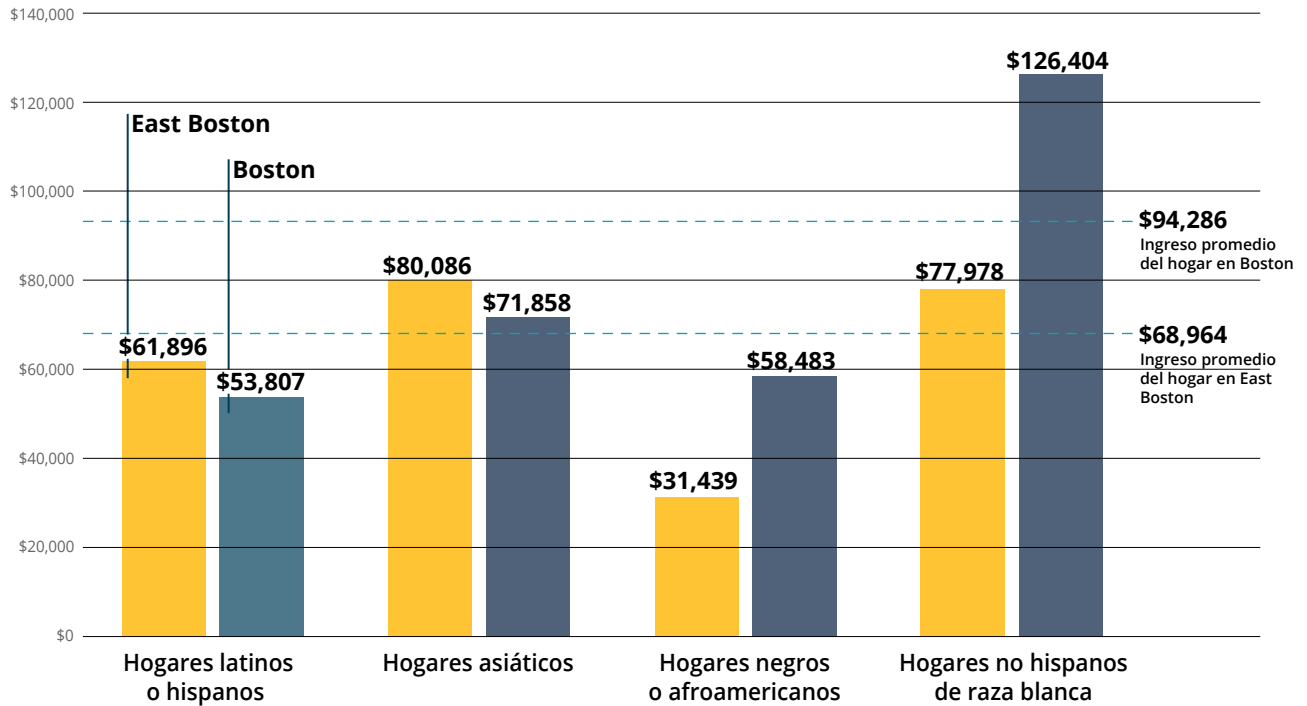
<sup>15</sup> En toda la ciudad, el 21% de los hogares perciben ingresos por debajo del umbral de pobreza federal. Oficina del Censo de EE. UU., 2013-2017 Encuesta de la comunidad americana, análisis de la División de Investigación de la BPDA.



**Ingreso promedio del hogar por raza o etnia de la cabeza del hogar 2017**

Fuente: Oficina del Censo de EE. UU., y Encuesta de la comunidad americana 2013-2017, análisis de la División de Investigación de la BPDA.  
 Nota: el cabeza de familia es uno de los adultos a cuyo nombre está la unidad de vivienda en propiedad o en alquiler.

Los hogares hispanos o latinos en East Boston ganan más que los hogares hispanos o latinos en general de Boston.



# Vivienda

El crecimiento de la población continúa estimulando la demanda de viviendas en toda la región de Boston y East Boston ha sentido la presión. La escasez en la oferta de viviendas perpetúa las bajas tasas de desocupación, y ejerce presión sobre los alquileres y los precios de venta. Aunque anualmente se aprueban cientos de nuevas unidades de vivienda -incluidas nuevas unidades para ingresos limitados, los precios de las viviendas siguen siendo un reto tanto para el acceso como para la asequibilidad. Protegiendo los vecindarios residenciales existentes y fomentando estratégicamente el crecimiento a lo largo de los nodos y corredores, PLAN: East Boston puede ofrecer un método equilibrado para satisfacer las demandas futuras y estabilizar la vivienda existente.

En este apartado se podrá informar acerca de:

- » "El inventario de vivienda actual" en la página 48
- » "Incremento de los costos de la vivienda" en la página 56
- » "Entendiendo el desplazamiento" en la página 58
- » "Construcción de viviendas", página 60
- » "Creando viviendas asequibles", página 64
- » "Programas y políticas de la ciudad", página 66





Panorámica de East Boston con vista al Downtown y Fort Point Channel



# Inventario de vivienda en la actualidad

Gran parte del inventario de viviendas existentes está compuesto por casas adosadas y casas de tres pisos, típicas de las viviendas de los trabajadores de principios del siglo XX. La escala y características de construcción del vecindario es relativamente de baja densidad.

## La oferta de viviendas a lo largo de Boston es limitada.

La ciudad de Boston sigue de cerca el crecimiento de la población, los costos de la vivienda y la creación de nuevas viviendas para así conocer mejor la demanda de vivienda. En 2014, la ciudad lanzó "Housing A Changing City": Boston 2030, el plan de vivienda de la ciudad. Basado en un crecimiento proyectado de la población de Boston hasta alcanzar 709.000 habitantes en 2030, la ciudad se fijó la meta de crear 53.000 nuevas unidades para el año 2030. Con más de 30.000 unidades permitidas o completadas, Boston ha estado superando el objetivo del alcalde Walsh, establecido en 2014.<sup>1</sup> Utilizando los mejores datos demográficos disponibles en la actualidad, se prevé que la población de Boston en 2030 se acerque más a 760.000 habitantes. Para albergar este aumento de la población, la ciudad elevó el objetivo de construcción de viviendas de 53.000 unidades a 69.000 nuevas unidades para 2030.

En toda la ciudad, la oferta de viviendas disponibles para alquiler o venta sigue siendo escasa. La tasa de disponibilidad de viviendas para alquiler en toda la ciudad, es decir, el número de unidades de vivienda disponibles para alquiler como parte de las unidades de vivienda disponibles para alquiler o actualmente alquiladas, fue del 2,8 por ciento en 2017. El índice de disponibilidad de viviendas para alquiler en East Boston fue más bajo, con un 2.2 por ciento.<sup>2</sup> Este bajo nivel de disponibilidad ejerce una presión a la alta en los alquileres. Housing Boston 2030 establece como objetivo una tasa de disponibilidad de alquiler del 7% para el 2030, más del doble de la tasa de disponibilidad actual para ayudar a estabilizar los niveles de alquiler.<sup>3</sup>

## El crecimiento de la vivienda en East Boston no ha seguido el ritmo del crecimiento de la población.

La población de East Boston creció en un 22 por ciento del 2000 al 2017, y el número de unidades de vivienda ocupadas<sup>4</sup> creció en un 11 por ciento durante este mismo tiempo.<sup>5</sup> (Vea la página 60 para más información sobre la construcción de nuevas viviendas.) Actualmente, la oferta no puede igualar la demanda, lo cual resulta en altos precios para las viviendas en East Boston y en toda la ciudad.

1 Ciudad de Boston, Departamento de Desarrollo de Vecindarios, "Housing a Changing City": Boston 2030, actualización de 2018", septiembre de 2018, pág. 3.

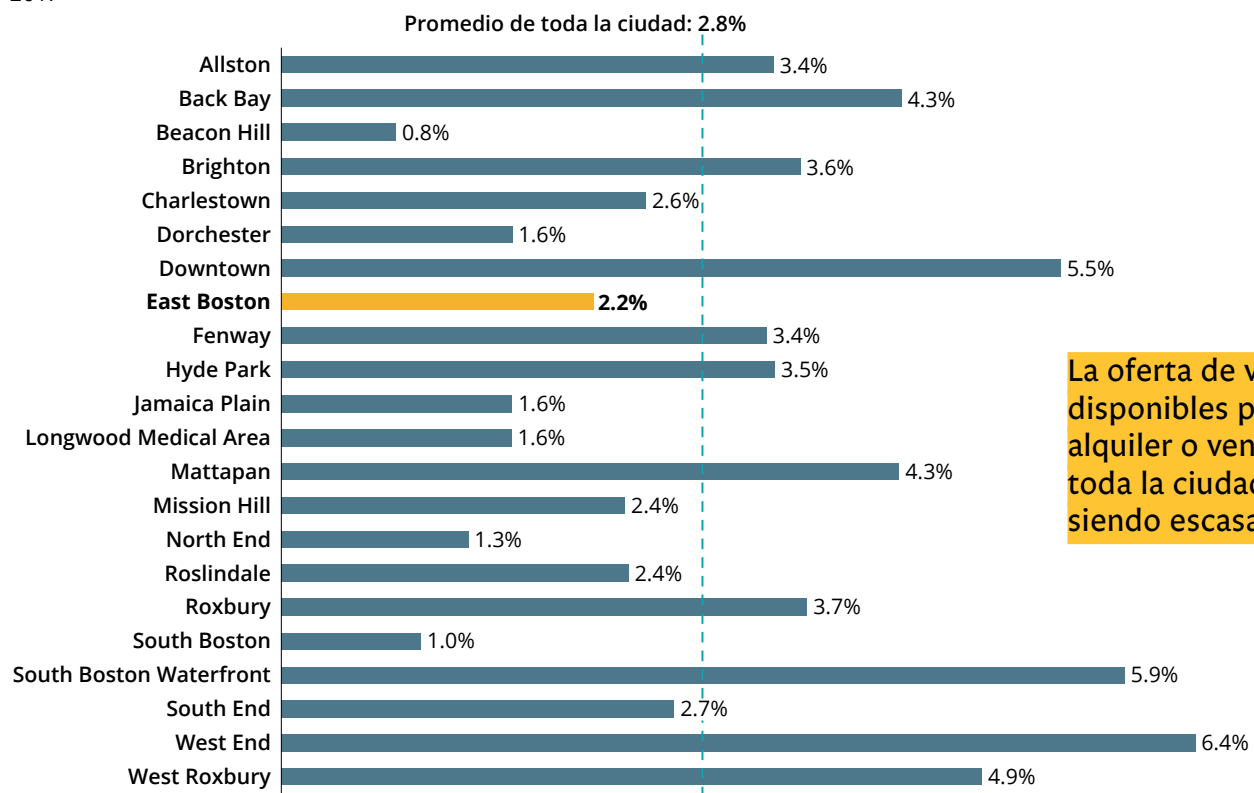
2 División de Investigación de la BPDA, "Economía de Boston 2019", septiembre de 2019, págs. 34-36.

3 Boston DND, "Housing a Changing City: Boston 2030, pág. 129; Alan Mallach, "The Empty House Next Door": Understanding and Reducing Vacancy and Hypervacancy in the United States". (Lincoln Institute for Land Policy, 2018.) pág. 11.

4 Una unidad de vivienda está ocupada si una persona o un grupo de personas vive en ella en el momento del conteo de la Encuesta sobre la comunidad estadounidense autodeclarada. Las personas que viven en la unidad deben considerarla su lugar de residencia habitual o no tener un lugar de residencia habitual en otro lugar. El recuento de unidades de vivienda ocupadas es el mismo que el de hogares.

5 Censo de EE. UU., Censo del decenio de 2010, 2013-2017 Encuesta de la comunidad estadounidense, análisis de la División de Investigación de la BPDA.

**Tasa de desocupación para alquiler por vecindario**  
2017



La oferta de viviendas disponibles para alquiler o venta en toda la ciudad sigue siendo escasa.

Fuente: Oficina del Censo de EE. UU., Encuesta de la comunidad estadounidense, estimaciones quinquenales, 2013-2017, análisis de la División de Investigación de la BPDA.

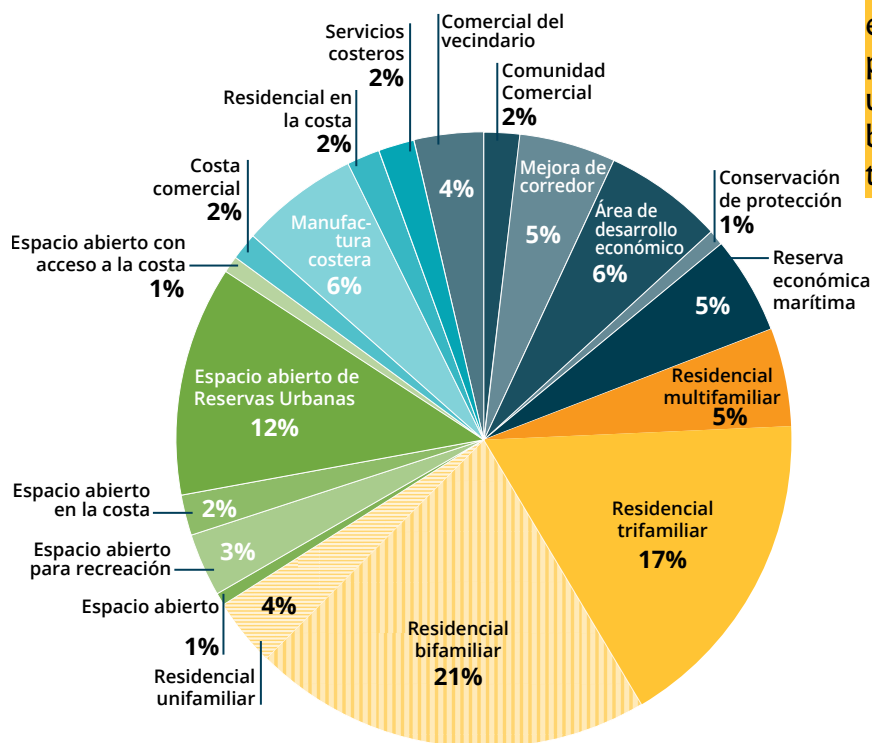
## El inventario de viviendas y la zonificación de East Boston son principalmente de menor escala.

En East Boston, gran parte de las viviendas y zonas existentes son residencias unifamiliares, bifamiliares o trifamiliares. Las viviendas multifamiliares (4 o más unidades) típicamente se encuentran ubicadas en la periferia del vecindario y a lo largo de la costa. Más del 40 por ciento de la superficie total del terreno está dividido en zonas para casas unifamiliares, bifamiliares o trifamiliares, y solo alrededor del 5 por ciento del terreno está dividido en zonas residenciales multifamiliares o de tamaño mediano o grande.<sup>6</sup>

### Subdistrito de zonificación por porcentaje de la superficie total del suelo, East Boston 2019

Fuente: BPDA análisis SIG.

Nota: este análisis analiza el PLAN: el área de estudio de East Boston, que no incluye el aeropuerto de Logan o Suffolk Downs.



Más del 40% de la superficie del terreno está zonificada para viviendas unifamiliares, bifamiliares y trifamiliares.





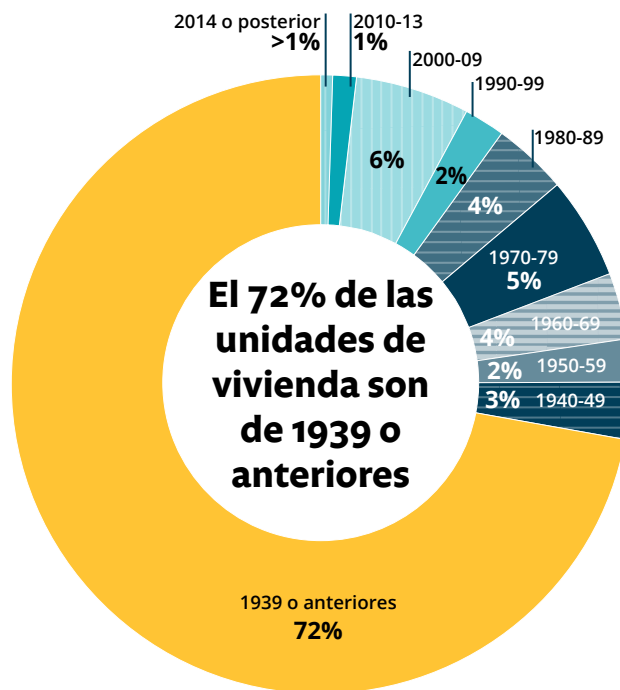
## Gran parte del inventario de viviendas de East Boston está envejeciendo.

Aproximadamente tres cuartas partes de las viviendas de East Boston -72%- son de 1939 o anteriores. En toda la ciudad, el 51 por ciento de las viviendas son de 1939 o anteriores. Solamente cerca del 19 por ciento de las viviendas de East Boston han sido construidas desde 1980.<sup>7</sup> Esto no es habitual en la región de Boston, ni en otras áreas metropolitanas comparables. En la zona metropolitana de Boston, Una cuarta parte del inventario de viviendas se construyó después de 1980, en comparación con una tercera parte de Filadelfia y San Francisco, y más de la mitad de Seattle y Washington, D.C.<sup>8</sup> Con un inventario de viviendas más antiguas vienen características atractivas como vecindarios densos y transitables, arquitectura única e historia. Sin embargo, dado el crecimiento de la población, la falta de nuevas viviendas también puede indicar que el mercado no está construyendo las viviendas necesarias. Las viviendas antiguas construidas en zonas del vecindario creadas por vertederos poco profundos son vulnerables a las inundaciones y puede resultar difícil adaptarlas. En septiembre de 2019, la ciudad adoptó las directrices de diseño para la recuperación por inundaciones costeras, que sirven como recurso para materializar las estrategias de diseño de edificios resistentes a las inundaciones en nuevos proyectos y modificaciones de construcción (para obtener más información consulte la sección “Programas y políticas de la ciudad” en la página 86).



### Año de construcción de las viviendas en East Boston 2017

Fuente: Oficina del Censo de EE. UU. Encuesta de la comunidad estadounidense estimaciones quinquenales, 2013-2017 (Tabla S2504 características físicas de las unidades de vivienda ocupadas), análisis de la División de Investigación de la BPDA.



7 Oficina del Censo de EE. UU., Encuesta de la comunidad estadounidense 2013-2017, análisis de la División de Investigación de la BPDA. Estos datos son hasta 2017 y por lo tanto no incluyen las viviendas construidas desde entonces.

8 The Boston Foundation, “Greater Boston Housing Report Card 2019: Supply, Demand and the Challenge of Local Control”, junio de 2019, pág. 26.

## Las unidades de vivienda de East Boston son más grandes, en promedio, que los tamaños de las unidades de toda la ciudad.

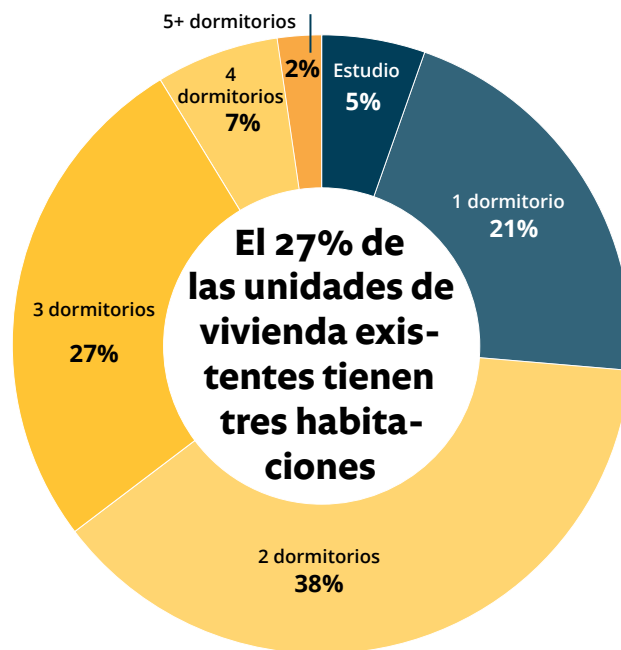
East Boston tiene más unidades de dos y tres habitaciones que la ciudad en general. El 38 por ciento son de dos habitaciones, y el promedio de la ciudad es de alrededor del 35 por ciento. Las unidades de tres habitaciones constituyen el 27 por ciento de las viviendas de East Boston, y el 23 por ciento de las unidades de vivienda en toda la ciudad. Las nuevas unidades por lo general incluyen más estudios y de una habitación y menos de tres habitaciones que las viviendas existentes.

Un estudio reciente del Consejo de planificación del área metropolitana (MAPC), "Por qué es tan difícil encontrar una unidad de tamaño familiar en el Gran Boston", encontró que la mayoría de las unidades de "tamaño familiar" (generalmente definidas como de dos o más habitaciones) en el área metropolitana de Boston no están ocupadas por familias con niños. Al analizar Boston y las 12 ciudades y pueblos de alrededor se descubrió que únicamente el 39 por ciento de los hogares con tres o más habitaciones están ocupados por una familia con un niño menor de 18 años. El 14 por ciento está ocupado por una sola persona, el 24 por ciento alberga a dos adultos sin hijos y el 23 por ciento alberga tres adultos o más sin hijos. Muchas de las unidades sin hijos están ocupadas por ocupantes cuyos hijos se han independizado y tienen habitaciones adicionales: el 25% de todas las unidades de tres o más habitaciones -más de 50.000 hogares- están ocupadas por una o dos personas mayores de 55 años. Las unidades de alquiler tienen más probabilidades de tener niños (43% del total de alquileres) o tres o más adultos (34%).<sup>9</sup> En Boston propiamente dicho, el 57% de los hogares con niños viven en hogares con 3 o más habitaciones.<sup>10</sup>

El estudio sugiere que no hay razón para la falta de vivienda familiar. Los desafíos que enfrentan las familias que buscan vivienda reflejan una mayor carencia de unidades de vivienda de todo tipo, en todos los niveles de precios y comunidades.<sup>11</sup>

### Tamaños de las unidades de Vivienda existentes, East Boston 2017

Fuente: Encuesta de la comunidad estadounidense de la Oficina del Censo de EE. UU. estimaciones quinquenales, 2013-2017, análisis de la División de Investigación de la BPDA.



9 Tim Reardon, Sarah Philbrick, y Jessie Partridge Guerrero, "Crowded In and Priced Out": Por qué es tan difícil encontrar una unidad de tamaño familiar en el Gran Boston". (El Consejo de Planificación del Área Metropolitana, enero de 2020).

10 Oficina del Censo de EE. UU., 2013-2017 Encuesta de la comunidad estadounidense estimaciones quinquenales, PUMS, y análisis de la División de Investigación de la BPDA.

11 Tim Reardon, Sarah Philbrick, y Jessie Partridge Guerrero, "Crowded In and Priced Out": Por qué es tan difícil encontrar una unidad de tamaño familiar en el Gran Boston". (El Consejo de Planificación del Área Metropolitana, enero de 2020).

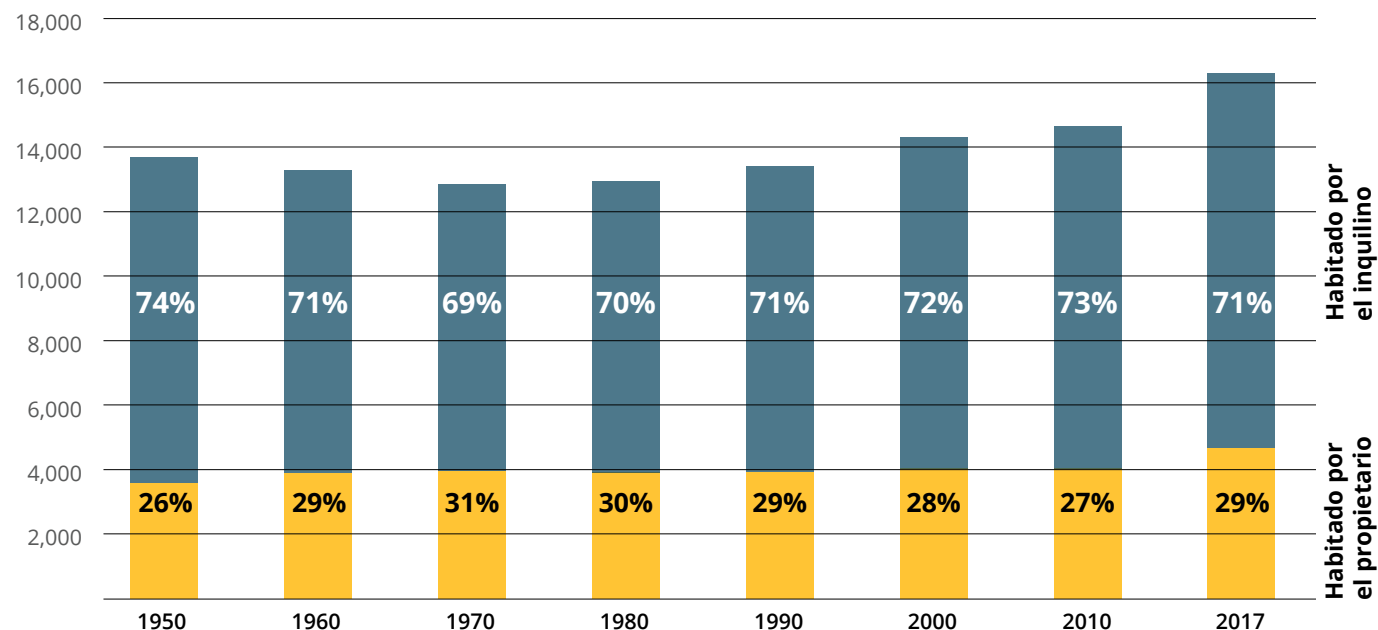


## La tasa de ocupación de los propietarios es inferior a la media de la ciudad, y los blancos tienen más probabilidades de ser propietarios de sus viviendas.

La tasa de ocupación de los propietarios en East Boston es inferior al promedio de la ciudad, y se ha mantenido estable desde 2000. La tasa de ocupación de propietarios en East Boston fue del 29 por ciento en el 2017 y del 35 por ciento en toda la ciudad en el mismo año.<sup>12</sup> Es importante conocer la tasa de propiedad de viviendas, y más específicamente la ocupación por parte de los propietarios, porque la tenencia de la vivienda<sup>13</sup> es un indicador potencial del riesgo de desplazamiento de la vivienda. El riesgo de desplazamiento de los propietarios de viviendas suele considerarse menor que el riesgo de desplazamiento de los inquilinos. (para saber más acerca del riesgo de desplazamiento consulte la página 58). Además, la propiedad de la vivienda ha sido históricamente una fuente fundamental de creación de riqueza para los estadounidenses, y los índices de propiedad de la vivienda para las personas de color en East Boston son más bajos que los de los hogares blancos, como sucede en toda la ciudad. Los latinos en East Boston, sin embargo, tienen una tasa de propiedad de vivienda ligeramente más alta que los latinos en toda la ciudad.

### Hogares ocupados por inquilinos y hogares ocupados por propietarios, East Boston 1950-2017

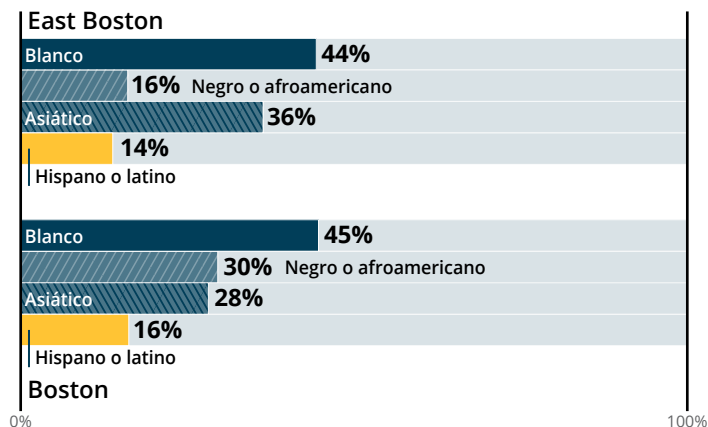
Fuente: Oficina del Censo de EE.UU., 2013-2017 Encuesta de la comunidad estadounidense, análisis de la División de Investigación de la BPDA.



<sup>12</sup> Oficina del Censo de EE.UU., 2013-2017 Encuesta de la comunidad estadounidense, análisis de la División de Investigación de la BPDA.  
<sup>13</sup> La tenencia define si una familia alquila o es propietaria del lugar donde vive.

### Tasa de ocupación de propietarios por raza 2017

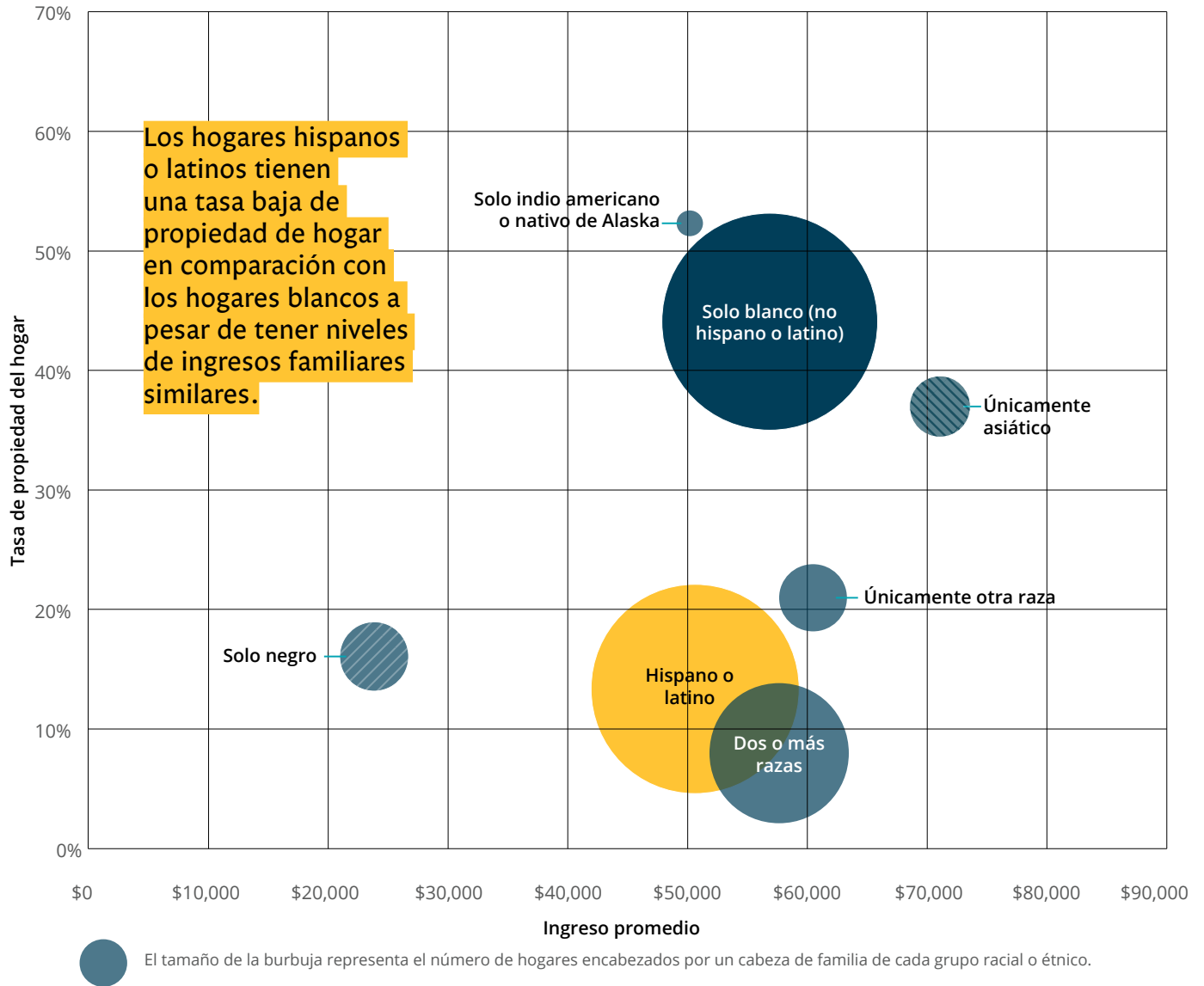
Fuente: Oficina del Censo de EE. UU., 2013-2017 Encuesta de la Comunidad estadounidense, análisis de la División de Investigación de la BPDA.



Desde 1950, el 70-75% de los hogares de East Boston han sido hogares de inquilinos casi igual que la ciudad en general.

**Porcentaje de propietarios por razas y etnias según el ingreso promedio y el porcentaje del total, East Boston 2017**

Fuente: Oficina del Censo de EE. UU., 2013-2017 Encuesta de la Comunidad estadounidense, análisis de la División de Investigación de la BPDA.



# Incremento de los costos de las viviendas

Debido al aumento de la presión de la demanda en la oferta de viviendas existentes, los precios y los alquileres son altos.

## Los precios de la vivienda en East Boston son altos.

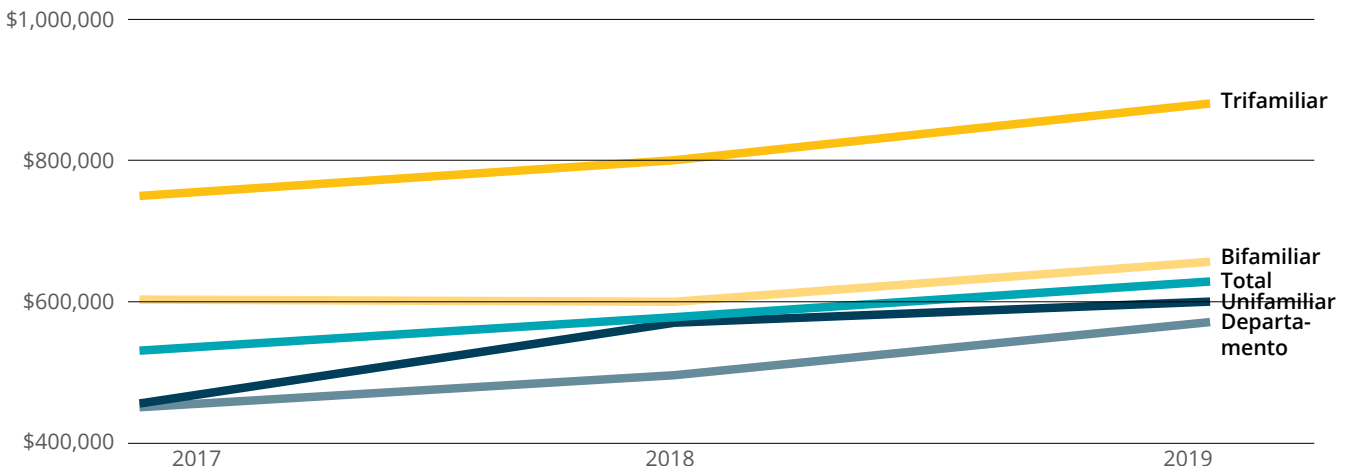
Los precios de venta de las viviendas han aumentado en los últimos años: el precio promedio de venta de una unidad en el vecindario aumentó un 9 por ciento de 2018 a 2019.<sup>14</sup> Alquilar en East Boston también se ha vuelto cada vez más caro. La renta bruta promedio en el vecindario aumentó un 42 por ciento del 2000 al 2017,<sup>15</sup> y el promedio del alquiler ahora oscila entre \$1,700 y \$2,500 al mes para apartamentos de 1 a 3 habitaciones.<sup>16</sup> Sin embargo, desde mediados de 2018, los alquileres han mostrado indicios de estabilización. Tanto el precio de venta promedio como el alquiler promedio son más bajos en East Boston que el promedio de toda la ciudad,<sup>17</sup> lo que sugiere que los costos de vivienda en East Boston podrían continuar aumentando a medida que los habitantes de otras partes de la ciudad busquen opciones más asequibles.

### Precio promedio de venta de East Boston 2019

Fuente: El Grupo Warren y el Departamento de Desarrollo de Vecindarios de Boston (DND); análisis de la División de Investigación de la BPDA.

El precio de venta promedio de una vivienda en East Boston en 2019 era de 625.000 dólares, que representa un aumento del 9% con respecto al año anterior.

El precio de venta promedio de una vivienda en East Boston en 2018 era de \$575,000, lo que representa un aumento del 9% respecto al 2017.



14 El precio promedio de venta de una unidad incluye 1-FAM, 2-FAM, 3-FAM, y condominios. El grupo Warren y el Departamento de Desarrollo de Vecindarios de Boston (DND); análisis de la División de Investigación de la BPDA.

15 Oficina del Censo de los Estados Unidos, censo de 2000, encuesta de la comunidad americana 2006-2010, 2013- 2017 Encuesta de la comunidad americana, División de Investigación de la BPDA. Durante este mismo período, la población de East Boston aumentó un 22 por ciento. Para más información, consulte la sección "Crecimiento de la población" en la página 36.

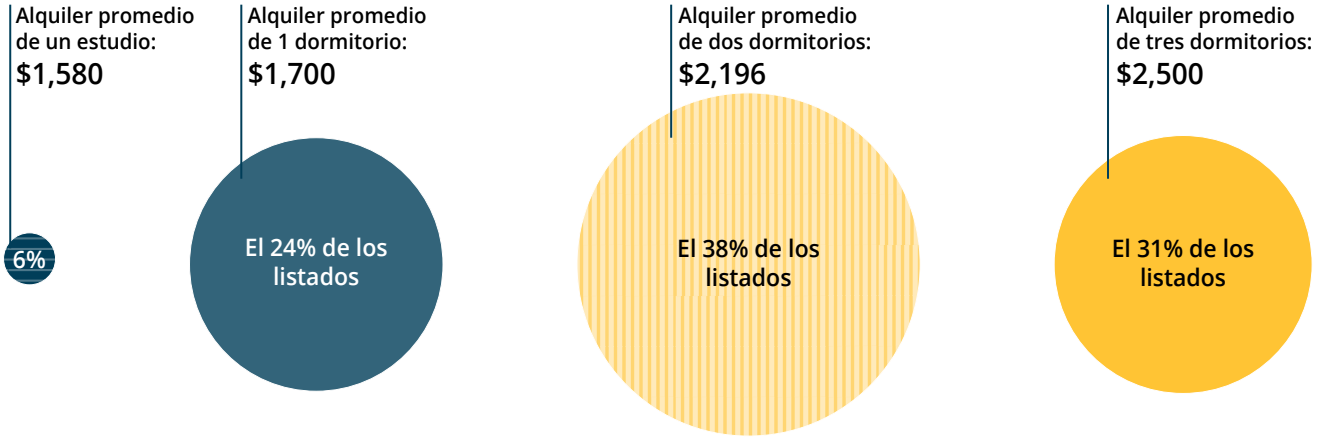
16 2019 Listado de alquiler promedio para todo el inventario. Listados de Rental Beast y MLS recopilados por el Departamento de Desarrollo de Vecindarios (DND); análisis de la División de Investigación de la BPDAs.

17 El valor promedio de las casas en Boston era de 455.130 dólares en 2017, mientras que en East Boston era de 353.680 dólares. Según las estimaciones de la Encuesta de la comunidad estadounidense de la Oficina del Censo de EE.UU., 2013-2017, el promedio de la renta bruta en 2017 era de 1.439 dólares en Boston y de 1.227 dólares en East Boston (esto incluye las viviendas subvencionadas).

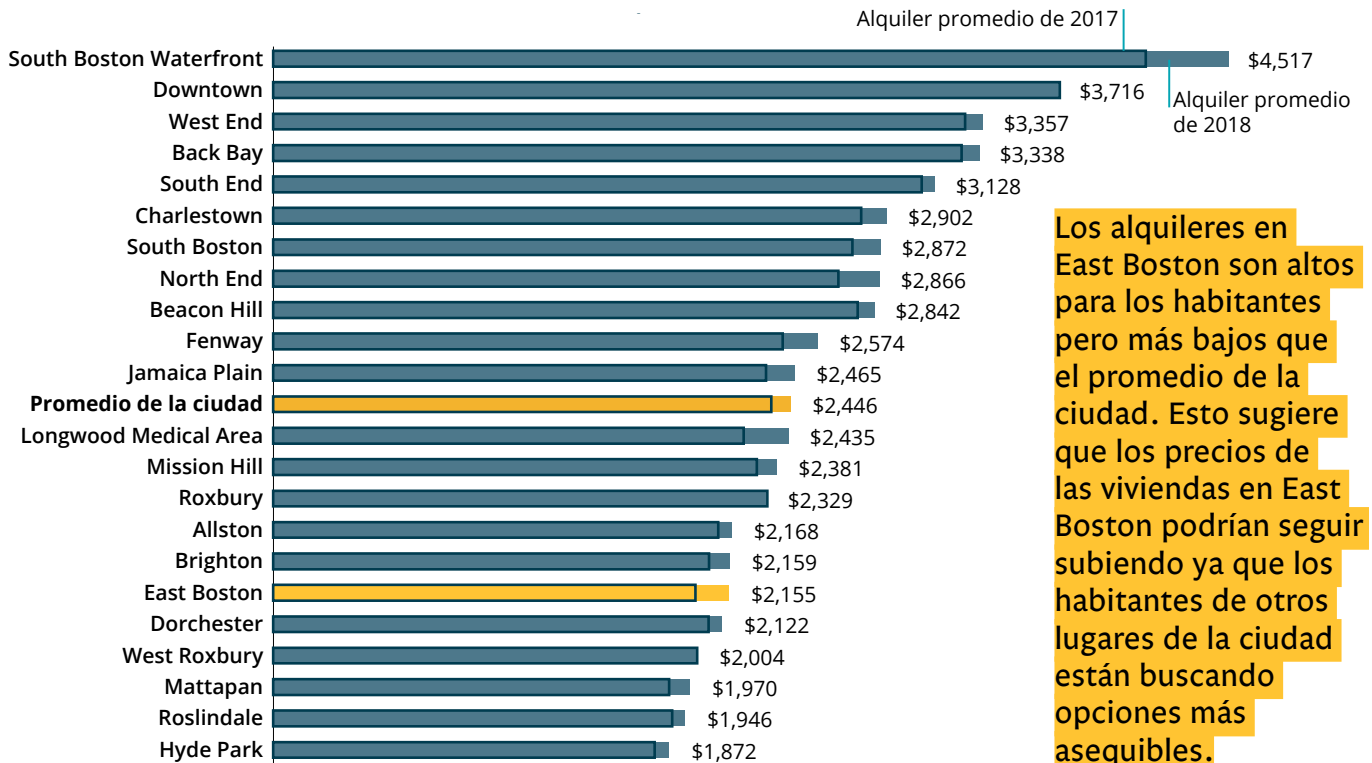


### Listado de alquileres de East Boston 2019

Fuente: listados de Rental Beast y MLS recopilados por el Departamento de Desarrollo de vecindarios de Boston (DND); análisis de la División de Investigación de la BPDA.



### Promedio mensual ponderado del listado de viviendas en alquiler por vecindario 2017, 2018



Los alquileres en East Boston son altos pero más bajos que el promedio de la ciudad. Esto sugiere que los precios de las viviendas en East Boston podrían seguir subiendo ya que los habitantes de otros lugares de la ciudad están buscando opciones más asequibles.

Fuente: Ciudad de Boston, DND utilizando el Servicio de Listado Múltiple (MLS) y Rental Beast. Dado que la muestra de listados de alquileres en un mes o año determinado no representa necesariamente la composición de las unidades de Boston en su conjunto, la DND utiliza una metodología de promedio ponderado para comparar los alquileres a través de períodos de tiempo. Al mantener constante la composición de las unidades por dormitorio y vecindario entre los períodos de comparación, esta metodología aísla los cambios en los niveles de alquiler de otros cambios en la muestra. Por ejemplo, los datos de un año pueden contener una mayor proporción de unidades de tres dormitorios a uno, o estar más ponderados hacia vecindarios más caros. Los promedios ponderados se ajustan a cualquier sesgo en la muestra por la geografía o el tipo de habitación. Para hacer la ponderación, DND calcula un "valor total" para cada vecindario y tipo de habitación multiplicando el promedio del alquiler de la lista por el número de unidades de vivienda de alquiler ocupadas de la Encuesta de la comunidad estadounidense de cinco años de 2013-2017. El valor total de las unidades de 0 a 3 habitaciones se combina, luego se divide por el número total de unidades ocupadas de 0 a 3 habitaciones en ese vecindario en la Encuesta de la comunidad estadounidense para obtener el promedio ponderado final. Para más información, consulte "Economía de Boston 2019" de la División de Investigación de la BPDA. Septiembre de 2019. págs. 34-36.

# Entendiendo el desplazamiento

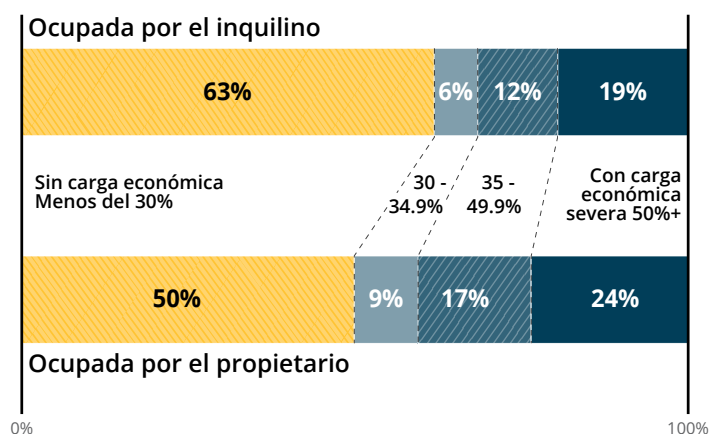
A medida que aumentan los costos de la vivienda, una parte cada vez mayor de la población corre el riesgo de ser desplazada.

## Casi un 25% de los hogares de East Boston gastan más de la mitad de sus ingresos en la vivienda.

Según el Departamento de Vivienda y Desarrollo Urbano de EE. UU. (HUD), se considera que un hogar tiene carga de costos de la vivienda si utiliza más del 30% de sus ingresos en gastos de vivienda.<sup>18</sup> En East Boston, el 19 por ciento de los hogares ocupados por inquilinos y el 24 por ciento de los hogares ocupados por propietarios se ven gravemente afectados por los costos de la vivienda.

### Proporción de ingresos destinada a los gastos de vivienda, East Boston 2017

Fuente: Encuesta sobre la comunidad estadounidense de la Oficina del Censo de EE. UU., Análisis de la División de Investigación de la BPDA.



<sup>18</sup> La afectación del costo de la Vivienda mide qué cantidad de los ingresos del hogar se destinan al pago de los gastos de vivienda, tales como alquiler o hipoteca.

### Índice de riesgo de desplazamiento, East Boston 2018

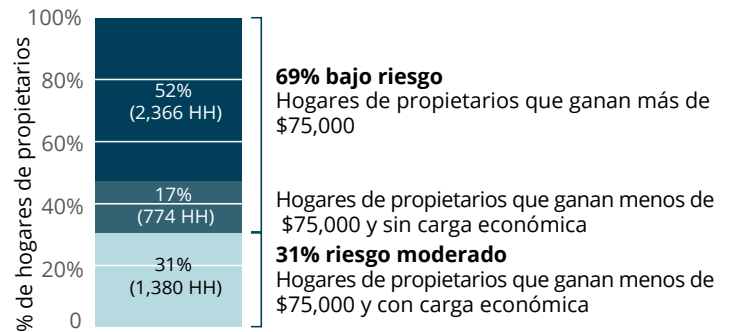
Fuente: Encuesta sobre la comunidad estadounidense de la Oficina del Censo de EE. UU. 2014-2018 Estimaciones quinquenales; Inventario de viviendas de ingresos limitados del DND, análisis del DND..

#### PROPIETARIOS DE VIVIENDAS

##### Análisis de riesgo de desplazamiento para propietarios

Si bien la propiedad de una vivienda proporciona más estabilidad a los hogares porque no pagan alquiler, los propietarios de ingresos bajos y moderados pueden correr cierto riesgo de desplazamiento porque es más probable que se vean expuestos a un riesgo de ejecución hipotecaria o a dificultades para hacer reparaciones importantes en la vivienda o a un aumento de los costos de los seguros o servicios públicos.

4,520  
Hogares (HH)



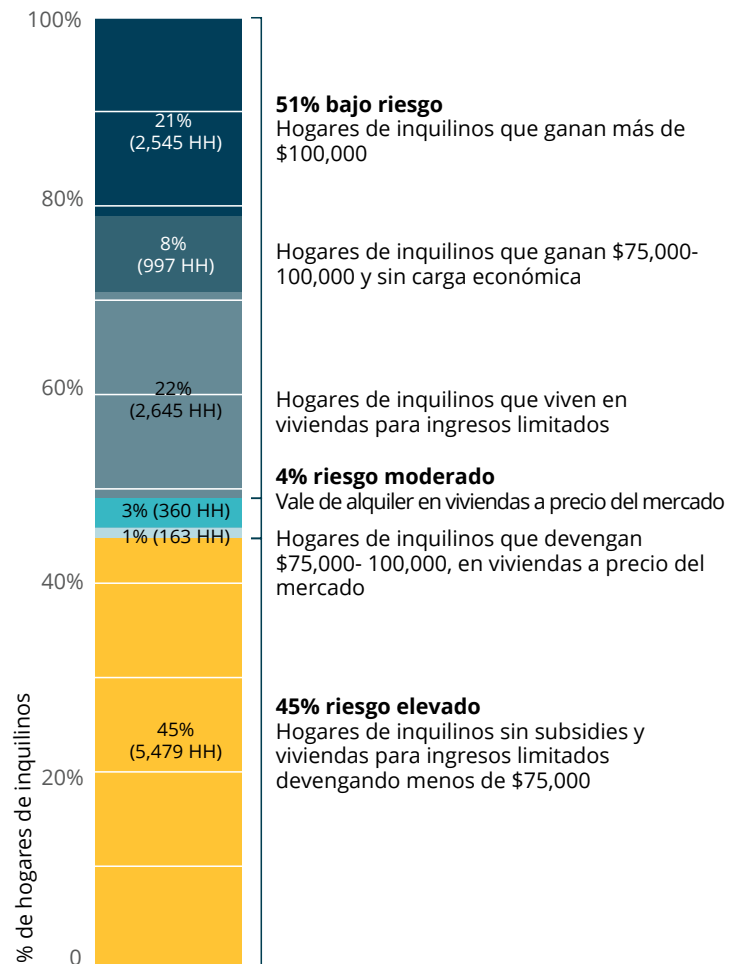
#### INQUILINOS

##### Análisis de riesgo de desplazamiento para inquilinos

*Inquilinos en viviendas al precio del mercado:* 49 de los inquilinos que habitan en viviendas a precio del mercado y tienen un riesgo moderado o elevado de desplazamiento debido al incremento de los alquileres. Los inquilinos que ganan menos de \$75,000 y habitan en viviendas a precio del mercado tienen un alto riesgo de desplazamiento si el alquiler aumenta demasiado. El 45% de los inquilinos de East Boston están en esta categoría de riesgo (33.4% de todos los hogares de East Boston).

*Inquilinos en viviendas para ingresos limitados y receptores de vales para la vivienda:* los receptores de vales están de cierta manera protegidos, sin embargo, debido a que sus alquileres también pueden aumentar, se considera que están en un riesgo moderado de desplazamiento. Aproximadamente el 3% de los inquilinos reciben vales. Los inquilinos de viviendas para ingresos limitados tienen menos riesgo de desplazamiento debido al incremento del costo de la vivienda porque sus alquileres se fijan ya sea en base a un porcentaje de sus ingresos, o un monto fijo. 22% de los inquilinos viven en viviendas para ingresos limitados.

12,189  
Hogares (HH)





# Construcción de viviendas

Desde 2010 se ha construido un número significativo de viviendas en East Boston pero equipara el ritmo del crecimiento de la población.

## **La población de East Boston ha crecido más rápido que el número de unidades de vivienda.**

La construcción de viviendas en East Boston ha aumentado desde la crisis económica de 2008, pero no ha podido mantener el ritmo de la creciente demanda de viviendas en el vecindario. Entre el 2000 y el 2017, la población de East Boston creció en un 21 por ciento, casi el doble de la tasa de toda la ciudad, pero el número de unidades de vivienda ocupadas creció únicamente en un 14 por ciento.<sup>19,19</sup>

## **Gran parte del inventario de viviendas nuevas y existentes no cumple con las normas actuales de uso del suelo.**

La mayoría de las nuevas urbanizaciones en East Boston son multifamiliares, pero la mayor parte de la superficie de East Boston está dividida en zonas para usos residenciales unifamiliares, bifamiliares, o trifamiliares. Gran parte de las viviendas ya existentes -incluyendo unifamiliares, bifamiliares, y trifamiliares- no cumplen con la zonificación existente, ya sea respecto al número de unidades, normativas en materia de dimensiones, u otros requisitos de zonificación. (Para más información, véase “Forma y zonificación urbanas” en la página 130.) Esto contribuye a que los resultados sean menos predecibles para muchos urbanizadores, habitantes y grupos comunitarios.

<sup>19</sup> Oficina del Censo de EE. UU., censo del decenio de 2000, 2013-2017 Encuesta sobre la comunidad estadounidense Estimaciones quinquenales. La tasa de crecimiento de la población de Boston 2000-2017 fue del 14 por ciento.



Coppersmith Village, desarrollado por NOAH y situado en el 75 de la calle Border, es una mezcla de 56 apartamentos a precio de mercado y asequibles, 15 casas adosadas en venta, y una planta baja de comercios y restaurante. El proyecto reemplazó construcciones industriales vacías revitalizando toda una manzana de la ciudad.

## El costo de urbanización sigue en ascenso.

El costo de urbanización en el área metropolitana de Boston es alto y sigue en ascenso. A nivel nacional, el costo de la construcción aumentó en un 57% entre 2000 y 2016.<sup>20</sup> Un estudio de la BPDA que analizó los costos de urbanización concluyó que, en el caso de las construcciones de mediana altura, los costos totales de urbanización son de alrededor de 575 dólares por pie cuadrado, lo que significa que la unidad de nueva construcción promedio costaría más de 500.000 dólares. De los costos, más de la mitad son costos directos de construcción, que en promedio han aumentado entre un 7 y un 8 por ciento cada año desde 2011.<sup>2</sup> En East Boston, la construcción a lo largo de la costa suele tener una carga económica adicional, por el trabajo necesario en el sitio, medidas de resiliencia, y permisos adicionales.

## Asuntos de escala.

Un factor importante del aumento de los costos totales de desarrollo de viviendas urbanas ha sido el aumento de los costos de adquisición de terrenos. En toda la zona metropolitana de Boston, los costos de los terrenos aumentaron en un 42% entre 2004 y 2008 y 2011 y 2015.<sup>21</sup> Urbanizaciones de mayor escala, en particular las de mayor altura, pueden reducir los costos totales por pie cuadrado economizando en los costos de adquisición de terrenos o distribuyendo los costos entre más unidades.

## El estacionamiento aumenta el costo.

En varios estudios recientes se ha tratado de cuantificar los costos añadidos de los estacionamientos fuera de la vía pública a las nuevas urbanizaciones y la forma en que esto afecta a la asequibilidad de las viviendas. Los urbanizadores de viviendas asequibles sin ánimo de lucro de San Francisco estiman que los requisitos de estacionamiento de la ciudad añadieron un 20 % al costo de cada unidad y redujeron el número de unidades construibles en el sitio en un 20 %.<sup>22</sup> La ciudad de Portland, Oregón, modeló varios escenarios para lo que sucede

con los precios de las unidades de vivienda cuando un urbanizador decide incluir el estacionamiento, ya sea un lote en superficie, un podio, ascensores mecánicos (comúnmente llamados “apiladores”) o estacionamiento subterráneo. En general, encontraron que los espacios de estacionamiento residencial hacen que las unidades individuales sean menos asequibles para los inquilinos en alquiler. En su análisis, el alquiler de un edificio sin estacionamiento sería de \$800, y luego ascendería a \$1.200 si se incluyen espacios en la superficie, y \$1.300 si se construyen estacionamientos subterráneos.<sup>23</sup>

Otro análisis reciente de la ciudad de Portland, Oregón, consideró escenarios de viabilidad para una parcela hipotética de 100 pies por 100 pies. Encontraron que si se requieren espacios de estacionamiento fuera de la vía pública en ciertos subdistritos de la zona, entonces lo más rentable para un propietario de terrenos es construir en una de esas propiedades 10 viviendas adosadas cada una valorada en \$733.000, con un garaje en el sitio. Pero si el estacionamiento fuera de la vía pública no es un requisito, entonces un edificio de 32 unidades de ingresos mixtos, incluidos 28 condominios a precio de mercado que se vendan a un promedio de \$280.000 y cuatro condominios por debajo del mercado, sería más rentable para el urbanizador. En caso de que todas las unidades deban incluir un estacionamiento en el sitio, el resultado será una unidad de vivienda más cara y menos unidades en total.<sup>24</sup>

La ciudad de Boston está esforzándose por aprovechar las mejores prácticas que ya están en vigor por medio del Convenio del Plan de acceso al transporte del BTD para ayudar a cumplir con el cambio de modo de Go Boston 2030 y otros objetivos. Esto incluye el desarrollo de estrategias y programas de gestión de la demanda de transporte que animen a las personas a no desplazarse en un automóvil privado y, a su vez, reducir la demanda de estacionamientos.

20 Las herramientas para la asequibilidad de la vivienda. Consejo Nacional de Vivienda Multifamiliar. <https://housingtoolkit.nmhc.org/>.

21 Informe sobre la vivienda del área metropolitana de Boston 2015, pág. 8.

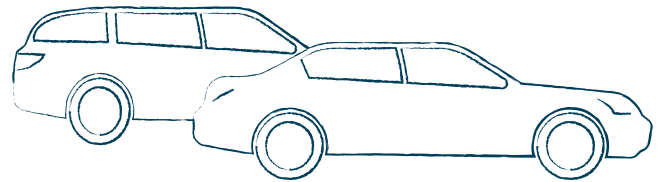
22 A. Millard-Ball, “Putting on their parking caps,” *Journal of the American Planning Association* (Abril de 2002). Ver también A Better City, “Future of Parking in Boston” (Noviembre de 2016).

23 Eric Jaffe, “How Parking Keeps Your Rent Too Damn High,” *Citylab*, *The Atlantic* (11 de mayo de 2015). <https://www.citylab.com/solutions/2015/05/how-parking-keeps-your-rent-too-damn-high-in-2-charts/392894/>.

24 Guimond, Dan, and David Schwartz, “Better Housing by Design – Feasibility Analysis,” Anexo C – Parte 1, 18 de mayo de 2018. Ver <https://www.portlandoregon.gov/bps/article/738561>.

## La nueva construcción puede hacerse sobre los estacionamientos.

Un análisis reciente del Consejo de planificación del área metropolitana (MAPC) concluyó que muchas de las nuevas urbanizaciones del área metropolitana de Boston tienen exceso de estacionamientos. El edificio promedio de 50 unidades con 50 espacios de estacionamiento tenía 14 espacios vacíos. Un edificio recientemente construido en East Boston tiene 0,46 espacios de estacionamiento por unidad, pero la demanda de estacionamiento es de 0,34 espacios por unidad.<sup>25</sup> Como señala el MAPC, “no solo el exceso de construcción de estacionamientos en complejos residenciales está despilfarrando enormes cantidades de dinero y espacio útil; sino que la provisión excesiva de estacionamiento puede ser también contraproducente para las metas de transporte local en materia de tráfico y sostenibilidad”. Las urbanizaciones cercanas al tránsito que proporcionan fácil estacionamiento están menos orientadas al tránsito de lo que podría parecer: están atrayendo a los hogares propietarios de automóviles menos inclinados a utilizar el tránsito disponible y más propensos a utilizar sus automóviles, lo que afecta al tráfico local con cada desplazamiento”.<sup>26</sup>



Los vecinos se detuvieron a hablar sobre la construcción en la calle Maverick durante un paseo por el vecindario de East Boston con el equipo de planificación en junio de 2019.

25 Hart, Kasia, et al. “Perfect Fit Parking Initiative: informe Etapa II”, Consejo de planificación del área metropolitana, (julio de 2019) 16. El MAPC encuestó a The Eddy, que tiene una tasa de utilización de estacionamientos del 74 por ciento. El estacionamiento no está incluido en el alquiler de The Eddy; los residentes pagan por cada espacio solicitado. Ver <https://perfectfitparking.mapc.org/>.

26 Hart, Kasia, et al. “Perfect Fit Parking Initiative: informe Etapa II” Consejo de planificación del área metropolitana, julio de 2019, pág. 2



# Creando viviendas asequibles

En una ciudad en crecimiento con altos precios de la vivienda, mantener un sólido inventario de viviendas destinadas a ingresos limitados es fundamental para reducir el potencial de desplazamiento y ayudar a los habitantes a vivir de forma económica.

## Boston tiene el porcentaje más alto de viviendas para ingresos limitados de los EE.UU.

Aproximadamente el 20% (54.247 unidades) del inventario de viviendas de Boston tiene limitaciones en lo que respecta a los ingresos. En una ciudad cuyos precios de la vivienda son elevados y en la que el crecimiento de la población y del empleo es cada vez mayor, mantener un gran número de viviendas para personas con ingresos limitados es fundamental para reducir los posibles desplazamientos y ayudar a los habitantes a vivir económicamente. La mayoría (66 %) de las unidades destinadas a personas con ingresos limitados en toda la ciudad son asequibles para los hogares que ganan menos del 50% del promedio de ingresos de la zona (AMI). El 24% (12.834 unidades) están reservadas para hogares de adultos mayores (mayores de 64 años), y el 3% (1.400 unidades) para los desamparados. El 77% es de propiedad privada, el 22,5% es de propiedad pública y el 0,5% propiedad de una asociación público-privada.<sup>27</sup>

### Income-Restricted Housing by Neighborhood

Vecindario	Ingresos limitados unidades	Total de unidades de vivienda	% ingresos limitados
Allston/Brighton	4,310	33,007	13%
Back Bay/Beacon Hill	1,046	14,906	7%
Central	3,407	22,941	15%
Charlestown	2,280	8,953	25%
Dorchester	4,145	34,746	12%
East Boston	2,624	16,407	16%
Fenway/Kenmore	2,086	16,775	12%
Hyde Park	1,870	12,304	15%
Jamaica Plain	4,873	19,348	25%
Mattapan	3,021	13,428	22%
Roslindale	1,299	13,364	10%
Roxbury	11,519	25,856	45%
South Boston	3,605	21,238	17%
South End/Lower Roxbury	7,686	16,123	48%
West Roxbury	472	13,590	3%
TODA LA CIUDAD	54,247	282,986	19.2%

27 Esto incluye las unidades de vivienda de la Autoridad de Vivienda de Boston (BHA). Ciudad de Boston, Departamento de Desarrollo de Vecindarios, "Viviendas para ingresos limitados en Boston", noviembre de 2018.

## Las viviendas para ingresos limitados de East Boston generalmente se crean por medio de urbanizaciones de mediana y gran escala.

El aumento de la oferta de viviendas disponibles es fundamental para mejorar el acceso a la vivienda. A través de la Política de desarrollo inclusivo, se pide a los urbanizadores privados (de 10 unidades o más que busquen un alivio de la zonificación) que creen o contribuyan a nuevas viviendas destinadas a personas con ingresos limitados. Desde el 2014 hasta el tercer trimestre del 2019, se completaron 1,519 nuevas unidades de vivienda en East Boston, y el 18% de éstas fueron destinadas para personas con ingresos limitados. De estas unidades para personas con ingresos limitados, 83 fueron creadas directamente a través de IDP, y 194 unidades con la ayuda de \$17 millones en fondos de la ciudad (\$13 millones de los cuales provinieron de IDP).<sup>28</sup> Además, 79 unidades existentes han sido convertidas de tasa de mercado a ingresos limitados a través de programas como el Programa de oportunidades de adquisición de la ciudad (AOP).<sup>29</sup>

28 Análisis de la División de Investigación de la BPDA y análisis del Departamento de Cumplimiento de la BPDA.

29 Análisis del Departamento de Cumplimiento de la BPDA.

**Programas de vivienda, costos de la vivienda, ingresos de la unidad familiar 2019**

Fuente: listados de alquileres Rental Beast y MLS; El Warren Group para los precios de venta.

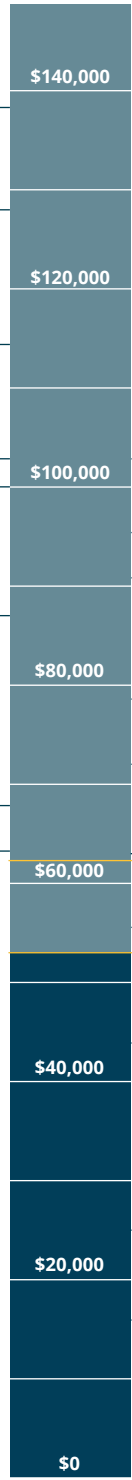
**Costos de Vivienda e ingresos del hogar (HH)**

**Costo promedio de la vivienda, 2019**  
(Precio de compra o costo mensual)

**Ingreso anual necesario para un alquiler o compra razonable\***

Condo 3 dor. \$592,500 (\$3,495/mes estimado)	\$139,806
Vivienda unifamiliar \$600,000 (\$3,187/mes estimado)	\$127,472
Condo de 2 dormitorios \$524,050 (\$3,115/mes estimado)	\$124,610
Condo de 1 dormitorio \$475,150 (\$2,844/mes estimado)	\$113,754
Apartment de 3 dormitorios \$2,500/month (or \$833 por dormitorio por mes)	\$100,000
Apartamento de 2 dormitorios \$2,196/month (o \$1,098 por dormitorio por mes)	\$87,840
Apartamento de 1 dormitorio \$1,700/mess	\$68,000
Apartaestudio \$1,580/mes	\$63,200

**Ingresos y tamaño del hogar, y elegibilidad para el programa de vivienda**



**Máximo ingreso familiar permisible y tamaño del hogar**

**Elegibilidad para el programa**

\$140,000		
\$120,000		
\$113,300	100% AMI para un HH de 4 personas	Unidades IDP en propiedad†
\$90,650	80% AMI para un HH de 4 personas	Iniciativa de vivienda del vecindario del DND†
\$90,650	100% AMI para un HH de 2 personas	Unidades IDP en propiedad†
\$80,000		
\$79,300	70% AMI para un HH de 4 personas	Unidades IDP de alquiler†
\$72,550	80% AMI para un HH de 2 personas	Unidades IDP en propiedad†
\$63,450	70% AMI para un HH de 2 personas	Unidades IDP en propiedad†
<b>\$62,200 Ingreso promedio por HH de Boston</b>		
\$56,650	50% AMI for 4-person HH	Vales de elección de vivienda (Sección 8)
<b>\$52,935 ingreso promedio por HH en East Boston</b>		
\$45,350	50% AMI para un HH de 2 personas	Vales de elección de vivienda (Sección 8)
30-50% AMI		Unidades de alquiler del DND†
\$25,750	Nivel de pobreza federal para un HH de 4 personas	Autoridad de la vivienda de Boston (BHA)
\$16,910	Nivel de pobreza federal para un HH de 2 personas	Autoridad de la vivienda de Boston (BHA)
\$0		Conozca más acerca de las viviendas reservadas para residentes de bajos ingresos con un AMI menor al 50% en "Programas y políticas de la ciudad" en la página 66.

\*Este análisis establece que la cantidad de recursos necesarios para alquilar o comprar una vivienda de forma razonable no debe superar el 30% de los ingresos del hogar. Los recursos necesarios para la compra asumen una hipoteca a 30 años a una tasa fija del 4.00% con un 10% de cuota inicial, PMI del 0,5%, cuota mensual de la asociación de propietarios (HOA) de \$350, y seguro anual de propietarios de \$1.000 con los primeros \$2.719,09 exentos de impuestos según la exención residencial. Este estimado no incluye el costo de servicios públicos o costos incurridos por una sola vez para la compra de una vivienda. No se asume ninguna cuota de propietarios para viviendas unifamiliares. No se incluyen las unidades residenciales bifamiliares, trifamiliares y multifamiliares porque la financiación de estos edificios tienen requisitos diferentes.

‡ Para la Política de desarrollo inclusivo (IDP por sus siglas en inglés), las unidades de alquiler se ponen típicamente a disposición de los hogares que ganan hasta el 70% del ingreso medio del área (AMI son sus siglas en inglés). Las unidades para vivienda propia se ponen a disposición de los hogares que ganen el 80% y el 100% del AMI

‡ Las unidades del Departamento de Desarrollo de Vecindarios (DND son sus siglas en inglés) atienden en gran medida a poblaciones entre el 30% y el 60% del AMI, así como a algunas entre el 80% y el 100% del AMI (unidades de propiedad de vivienda a través de la Iniciativa de vivienda de vecindario). Estas unidades están disponibles a través de una lotería de viviendas.

# Programas y políticas de la ciudad

Las necesidades de vivienda asequible de Boston se satisfacen a través de diversas agencias y programas de la ciudad. Cada programa se centra en un rango de ingresos de los hogares de Boston con el objetivo de atender las necesidades de una fuerza laboral diversa. La ciudad de Boston destina considerables recursos para preservar las viviendas asequibles existentes y construir otras nuevas para apoyar a los habitantes de Boston.

La ciudad de Boston tiene el porcentaje más alto de viviendas para ingresos limitados que cualquier otra ciudad importante del país, con casi el 20% del total de sus viviendas designadas para ingresos limitados. Boston ha establecido la construcción de viviendas asequibles como prioridad en su política de vivienda, utilizando fondos federales, estatales y municipales, así como impulsando la urbanización privada.

---

## Fuentes de financiación públicas en toda la ciudad

Para la construcción de Vivienda asequible el Departamento de Desarrollo de Vecindarios (DND) coordina las rondas de financiación provista por los fondos de la Subvención en Bloque para el Desarrollo Comunitario (CDBG) y HOME, así como Fideicomiso de Vivienda de Vecindarios (NHT), controlado por la ciudad, y La Ley de Preservación de la comunidad, fondos IDP y otros recursos de la ciudad.

- » Los fondos de NHT son generados por los fondos de “enlace” de grandes emprendimientos comerciales, como se detalla a continuación.
- » Los fondos del CPA se generan a través de un cargo adicional del 1% en los impuestos sobre la propiedad y son controlados por el Comité de CPA.
- » Los Fondos de IDP son generados por urbanizaciones residenciales privadas a las que se les permite aportar al fondo de IDP en vez de proporcionar todos o algunos de sus apartamentos el sitio, o estén haciendo un pago parcial del apartamento.
- » El DND puede apoyar los proyectos de vivienda para personas con ingresos limitados financiando los costos de capital del proyecto y/o el costo de compra de la propiedad.

---

## Política de desarrollo inclusivo

La política de desarrollo inclusivo (IDP son sus siglas en inglés) decretada en el 2000 exige que las urbanizaciones a precio de mercado de más de diez unidades que soliciten exenciones de zonificación aporten a la construcción de vivienda para personas con ingresos limitados. Las urbanizaciones pueden

- » construir apartamentos para personas con ingresos limitados en el sitio,
- » construir apartamentos para personas con ingresos limitados en una ubicación cercana a su edificación; y/o
- » aportar al Fondo de la política de desarrollo inclusivo; estos fondos son utilizados por el DND para financiar la construcción de vivienda asequible y para personas con ingresos limitados en todo Boston.

## Enlace

El enlace es una tarifa que se exige a todo nuevo proyecto inmobiliario comercial de gran escala que supere los 100.000 pies cuadrados y que requiera exención de zonificación, incluidos los proyectos de expansión y rehabilitación. El requisito de enlace puede cumplirse mediante un pago en efectivo o la construcción directa de viviendas o un programa de capacitación laboral. Todos los pagos en efectivo son recibidos por el Fideicomiso de Vivienda del Vecindario (NHT) o el Fideicomiso de Empleos del Vecindario (NJT) para su distribución. El enlace asegura que el desarrollo inmobiliario a gran escala aporte beneficios directos a los habitantes de la ciudad de Boston a través de los pagos al NHT y al NJT. El enlace fue aumentado por última vez en 2013 a las tasas actuales de \$ 8,34 por pie cuadrado para viviendas y \$ 1,67 por pie cuadrado para empleos, para un total de \$ 10,01 por pie cuadrado. El enlace también puede incrementarse en ciclos de tres años para reflejar el aumento de la inflación con base en el índice de precios al consumidor y las tendencias de la vivienda asequible y el empleo.

Desde 2014, \$31,4 millones por concepto de enlace de viviendas ha aportado un total de \$562 millones en fondos públicos en 39 emprendimientos que costaron un total de \$837 millones. Esos proyectos han creado 1.268 apartamentos asequibles y preservado 548 apartamentos asequibles existentes.<sup>1</sup>

## Unidad residencial adicional

En 2018, la ciudad puso a prueba el programa de Unidad Residencial Adicional (ADU) en Mattapan, Jamaica Plain y East Boston, y desde entonces ha implantado el programa en toda la ciudad. El programa permite que las viviendas ocupadas por sus propietarios modifiquen sus casas para satisfacer las necesidades cambiantes de los hogares. Los hogares podrán modificar sus viviendas para construir una nueva unidad de vivienda dentro de la estructura existente. Estas unidades de alquiler adicionales aumentan el número de unidades de vivienda sin modificar la estructura del vecindario existente. El Boston Home Center tiene préstamos sin interés para los propietarios de viviendas que reúnan los requisitos con el fin de facilitar las renovaciones necesarias

**En toda la ciudad, el 66% de los apartamentos para ingresos limitados se reservan para habitantes de bajos ingresos que tienen menos del 50% del ingreso promedio del área (AMI por sus siglas en inglés).**

14.913 apartamentos (28%) están reservados para los hogares que ganan menos del 30% del AMI, y 20.746 (38%) para los hogares que devengan entre un 31 a 50% del AMI, combinado. Estas existencias, que incluyen las viviendas de la BHA, son esenciales para mantener a los hogares más necesitados de ayuda para la vivienda en condiciones seguras y asequibles. Otro 21% de los apartamentos son asequibles para los hogares de ingresos moderados, lo que hace entre el 51 y el 60% de AMI, y el 8% está reservado para los hogares de entre el 61 y el 80% por ciento de AMI. Un pequeño porcentaje (~2%) es asequible para las familias de ingresos medios altos (>80% del AMI). El grueso de las existencias con limitación de ingresos ayuda a los hogares de bajos ingresos más necesitados de viviendas asequibles, pero también ofrece algunas oportunidades de vivienda asequible a esos hogares en caso de que sus ingresos superen sus categorías de ingresos actuales. También ofrece opciones para los hogares actuales de medianos ingresos que tienen dificultades para pagar el alquiler. Los apartamentos en los rangos más altos del AMI, particularmente por encima del 80% del AMI, son en gran parte oportunidades de vivienda propia para los hogares de medianos ingresos.

Fuente: Departamento de Desarrollo del Vecindario de la ciudad de Boston, "Income Restricted Housing in Boston", noviembre de 2018, págs. 2-4.

## Programa de oportunidad de compra

La ciudad de Boston ha creado el Programa de Oportunidades de Compra (AOP por sus siglas en inglés) para facilitar la compra de viviendas existentes y para personas con ingresos limitados. De esta manera, estas unidades se retiran del mercado especulativo, los alquileres se estabilizan, y los inquilinos actuales quedan protegidos. La ciudad ha establecido un objetivo de compra y reserva para ingresos limitados de 1.000 unidades para 2018 a 2030. Estos fondos deben ser flexibles para que los posibles compradores (por ejemplo, organizaciones sin ánimo de lucro o corporaciones de desarrollo comunitario) puedan hacer gestiones rápidamente y compitan con los compradores a precio de mercado. El AOP está financiado actualmente con fondos de la Ley de Preservación de la Comunidad y de IDP. El DND está en búsqueda de fuentes de financiación adicionales del Fideicomiso de Vivienda del Vecindario y otras fuentes. En última instancia, los recursos deben ser distribuidos en toda la ciudad, y el alcance del programa está limitado por la financiación, y la posibilidad de encontrar oportunidades y socios para adquirir las unidades

<sup>1</sup> Para mayor información, ver "Mayor Walsh to Pursue Increase in Linkage," junio 12 de 2018, <http://www.bostonplans.org/news-calendar/news-updates/2018/6/12/mayor-walsh-to-pursue-increase-in-linkage>.



---

## Política de vivienda compacta

La Política de vivienda compacta es un piloto de dos años (octubre 2018 a octubre 2020) que posibilita un nuevo tipo de urbanismo residencial. Los proyectos de vivienda compacta de 10 o más apartamentos incorporan apartamentos bien diseñados y eficientes, espacios y servicios comunes compartidos, e incentivos de transporte. Este tipo de proyectos ofrecen un medio eficiente en términos de costo y espacio para construir más apartamentos para satisfacer la creciente demanda de viviendas.

---

## Oficina de la estabilidad de la vivienda

Los residentes que se enfrentan a un desplazamiento inmediato necesitan ayuda de la ciudad, y la ciudad está atendiendo esa necesidad en la Oficina de Estabilidad de la Vivienda (OHS). El equipo de la OHS proporciona servicios de gestión de casos críticos y aboga por políticas que reduzcan los desalojos, prevengan la falta de vivienda y ayuden a los bostonianos que se enfrentan a crisis de vivienda a estabilizarse. Las siguientes son iniciativas específicas para reducir el desplazamiento de todos los bostonianos, aunque mediante actividades de divulgación y educación, pueden orientarse al ámbito de estabilidad de la vivienda:

- » **Actividades específicas en materia de derechos del inquilino:** uno de los principales objetivos de la OHS es asegurar que los inquilinos estén informados sobre los derechos y protecciones existentes que les corresponden. A través de campañas de divulgación específicas, como el envío de correos a los inquilinos de edificios recién vendidos o de propiedades recientemente embargadas, la oficina tiene la intención de comunicarse con los inquilinos mucho antes de que se produzca cualquier posible desalojo. Además, el personal de la oficina cuenta con una línea telefónica directa y un servicio de atención nocturno para ayudar a los inquilinos y a los propietarios a conservar los alquileres.
- » **Asistencia para el desalojo y análisis de datos:** la OHS presta ayuda a los inquilinos que se enfrentan al desalojo a través de programas que ofrecen ayuda para el pago de alquileres, mediación en disputas entre propietarios e inquilinos y acceso a servicios legales en el tribunal de vivienda. Además, el alcalde Walsh está patrocinando un proyecto de ley sobre el "Derecho a la asesoría legal" en la legislatura estatal que proporcionaría a los hogares que reúnen los requisitos asistencia legal en el tribunal de vivienda. Utilizando el acceso a datos completos sobre desalojos en la ciudad de Boston, incluidos tanto los registros del tribunal de vivienda como la documentación previa al desalojo del tribunal, la Oficina de Servicios Sociales está trabajando en la identificación de tendencias e intervención proactiva para preservar los alquileres.

---

## Boston Home Center

El Home Center patrocina programas educativos que ayudan a los inquilinos a familiarizarse con la compra de vivienda, lo que es ser propietario de una vivienda y repara el crédito, y proporciona asistencia financiera a las personas que reúnen los requisitos de ingresos y que desean comprar vivienda. El Home Center también tiene una variedad de préstamos para la reparación de viviendas y reducción de plomo y programas de asistencia financiera, incluyendo uno específicamente destinado a las personas de la tercera edad.

---

## Centro de referencia y asistencia al contribuyente

El Centro de referencia y asistencia al contribuyente de la ciudad de Boston puede ayudar a los propietarios con ingresos fijos a gestionar la carga impositiva de sus propiedades con la ayuda de reducciones, exenciones y aplazamientos.

---

## Vivienda Justa

La misión de la Oficina de la Equidad en la Vivienda e Igualdad de Oportunidades es garantizar un acceso justo y equitativo a las oportunidades de vivienda. Lucha por fomentar la equidad y reducir los obstáculos para la oportunidad de las personas que viven y trabajan en la ciudad de Boston.

---

## Ingreso promedio del área (AMI)

Creado por el Departamento de Vivienda y Desarrollo Urbano de los Estados Unidos (HUD), los programas de vivienda asequible utilizan AMI como una medida común para determinar la elegibilidad para la vivienda asequible. El AMI de Boston está basado en el ingreso familiar promedio del área metropolitana de Boston (área Boston-Cambridge-Newton, MA-NH HUD Metro FMR), que para una familia de cuatro para el año fiscal 2020 es de \$ 119. 000. A diferencia del de la familia promedio de Boston que es de \$ 69.616.



Viviendas multifamiliares de nueva construcción en la calle Bremen reproduce la escala y el material de los edificios residenciales existentes



Casas multifamiliares a lo largo de Faywood Ave en Orient Heights

# Clima y medioambiente

El cambio climático y otros factores ambientales tienen un impacto significativo en el entorno construido, la salud pública y el bienestar de los residentes. El clima está cambiando rápidamente y afecta cada vez más zonas East Boston en riesgo de inundaciones, poniendo en peligro los hogares y las comunidades. Otros factores ambientales, como la calidad del aire, la contaminación acústica, y la cubierta arbórea, afectan la salud y la calidad de vida de los residentes. Requerir un desarrollo futuro para tratar todos estos factores ambientales y riesgos climáticos es crítico para asegurar el futuro de East Boston.

En este apartado se podrá informar acerca de:

- » "Control de las emisiones", página 72
- » "Aumento de la precipitación", página 73
- » "Elevación en los niveles del mar", página 74
- » "Preparación para las inundaciones", página 80
- » "Temperaturas más extremas", página 82
- » "La salud del vecindario", página 84
- » "Programas y políticas de la ciudad", página 86





Casas en Orient Heights mirando hacia Winthrop a través de la marisma de la Isla Belle



# Control de emisiones

Los océanos de la Tierra se están calentando y los niveles del mar están aumentando como resultado del aumento de las concentraciones de gases de efecto invernadero en la atmósfera.

## Reducir las emisiones de carbono es tan importante como adaptar la ciudad para cambio climático.

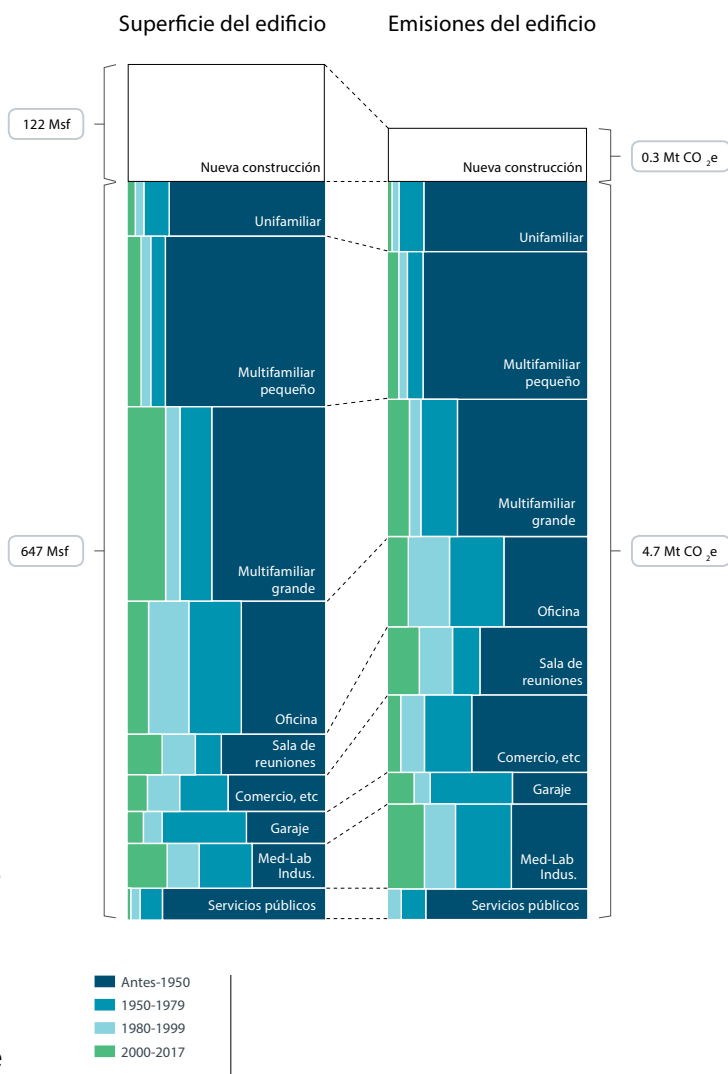
Con el lanzamiento de la actualización del Plan de Acción Climática 2019, la ciudad de Boston se ha comprometido a lograr la neutralidad de carbono para 2050. La neutralidad de carbono significa no emitir emisiones netas de carbono anualmente. Para Boston, esto significa reducir las emisiones de carbono de los edificios, el transporte, los desechos y nuestro suministro de energía tanto como sea posible, y apoyar actividades que eliminen el carbono de la atmósfera (compensaciones de carbono) para compensar las emisiones restantes.<sup>1</sup> La reducción de carbono va de la mano de la mano con las medidas de adaptación climática descritas en "Boston preparado para el clima" (Climate Ready Boston), que abordan la causa del cambio climático al desacelerar la liberación de gases de efecto invernadero e incluso extraer carbono de la atmósfera.

## Los edificios de Boston representan más de dos tercios del total de emisiones de la ciudad.

Las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) del uso de electricidad, combustible para calefacción, gas natural y vapor en los edificios de Boston representan más de dos tercios de las emisiones totales de la ciudad. Estas emisiones provienen principalmente del uso de gas natural (41 por ciento), combustible para calefacción (10 por ciento) y electricidad (47 por ciento). El petróleo y el gas natural se usan principalmente para producir calor en el espacio y agua caliente, mientras que la electricidad se usa principalmente para enfriar, iluminar y enchufar cargas. Las emisiones de GEI de los edificios de Boston están influenciadas por la antigüedad y el espacio en cada tipo de edificio.<sup>2</sup>

### Aumento de las emisiones de gases de efecto invernadero por antigüedad y tipo de edificio

Producido originalmente para la Comisión Green Ribbon de Boston y el Instituto de Energía Sostenible (ISE) de la Universidad de Boston, "Carbon Free Boston Summary Report 2019", 2019, pág. 35.



1 Ciudad de Boston, "Actualización del plan de acción climática", octubre 2019, pág. 7.  
2 Comisión Green Ribbon de Boston e Instituto de Energía Sostenible (ISE) de la Universidad de Boston, "Informe resumido de Boston sin carbono 2019", 2019, pág. 34.

# Aumento de la precipitación

A medida que el clima se calienta, más agua del océano se evapora en el aire, y cuanto más caliente sea el aire, mayor cantidad de vapor de agua puede contener, lo que da lugar a precipitaciones más fuertes.

## La precipitación extrema ha ido en aumento.

En el noreste, ya ha habido un gran aumento en la intensidad de la lluvia extrema y la nieve. De 1958 a 2010, hubo un aumento del 70 por ciento en la cantidad de precipitación que cayó en los días con la mayor precipitación. Este aumento es mayor en el noreste que en cualquier otra región del país.<sup>3</sup>

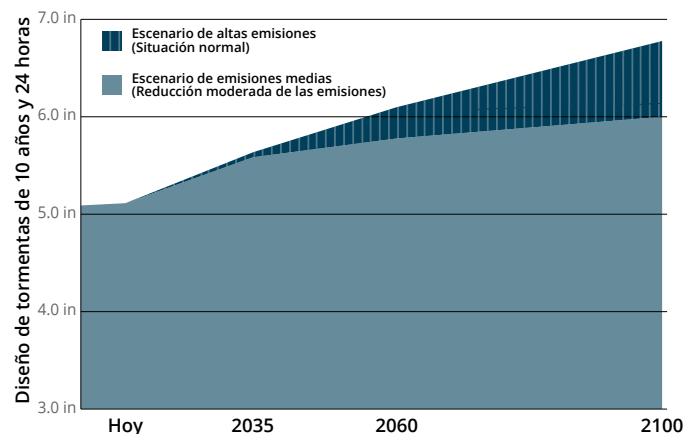
## Las inundaciones por agua de lluvia empeorarán.

Las inundaciones de aguas pluviales se producen hoy en todo Boston. El sistema de drenaje de la ciudad, que ralentizaría y absorbería las aguas pluviales, batalla por controlar los eventos de lluvia intensa, el aumento del nivel del mar y la superficie del suelo menos permeable. Las zonas comunes para inundaciones de aguas pluviales se encuentran a lo largo de la costa, donde los desagües pueden no poder descargarse; corredores de transporte con superficies impermeables (donde el agua no puede filtrarse); y zonas de drenaje diseñadas para menos capacidad. El sistema de drenaje requiere inversiones continuas para estar al día y mantenerse actualizado en lo que respecta a las condiciones climáticas. En el corto plazo (2030-2050), el aumento del nivel del mar y de las precipitaciones extremas exacerbarán las inundaciones de aguas pluviales, a menos que se mejore el sistema de drenaje.<sup>4</sup> Las tendencias de desarrollo en East Boston y en otros lugares han resultado en mayores proporciones de cobertura de lotes en cada parcela, lo que cuando se combina con superficies impermeables como carreteras, aceras y entradas de vehículos, significa que hay menos cobertura del suelo disponible para absorber la escorrentía de aguas pluviales.

## Proyecciones de lluvia de tormenta 2019–2100

Adaptación de Ciudad de Boston, Departamento de Medio Ambiente, "Climate Ready Boston", 2016, utilizando los datos de la Comisión de Agua y Alcantarillado de Boston..

Nota: La línea de base de "Hoy" representa el promedio histórico, 1928-2012.



<sup>3</sup> Ciudad de Boston, Departamento del Medio Ambiente, "Climate Ready Boston, Resumen Ejecutivo" 2016, pág. 13.

<sup>4</sup> Ibid., pág. 17.

# Elevación de los niveles del mar

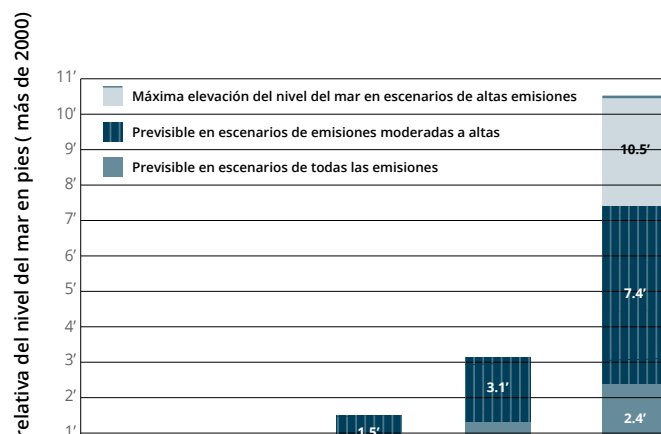
Los rellenos de tierra en siglos anteriores ayudaron a establecer la economía industrial marítima de East Boston, pero esto ha hecho que el vecindario sea más vulnerable al cambio climático.

## East Boston tiene extensas áreas en riesgo de inundaciones costeras.

Al igual que con otros vecindarios de Boston, East Boston se expandió con el relleno de tierras baldías. Estas zonas se han desarrollado y reconstruido y ahora albergan infraestructura crítica y una combinación de usos de suelo residencial, comercial e industrial. East Boston tiene el mayor porcentaje de superficie terrestre de todos los vecindarios de Boston que estará expuesto a tormentas costeras en las próximas décadas. Las inundaciones se concentra cerca de Mary Ellen Welch Greenway, Maverick Square, Central Square y los túneles Sumner y Callahan.<sup>5</sup> (Ver “Riesgo de inundación en East Boston” en la página 77). Hoy, el 23 por ciento de la superficie terrestre de East Boston se encuentra en la zona actual de peligro de inundación de FEMA. Tan pronto como en la década de 2070, aproximadamente el 58 por ciento de la superficie terrestre del East Boston estará expuesta a las inundaciones costeras con una probabilidad anual del evento del 1 por ciento.<sup>6</sup> De 1921 a 2015, la tendencia general en el aumento relativo del nivel del mar fue de aproximadamente 0.11 pulgadas por año, pero este ritmo se ha acelerado.<sup>7</sup>

### Proyecciones de la elevación de nivel del mar 2019–2100

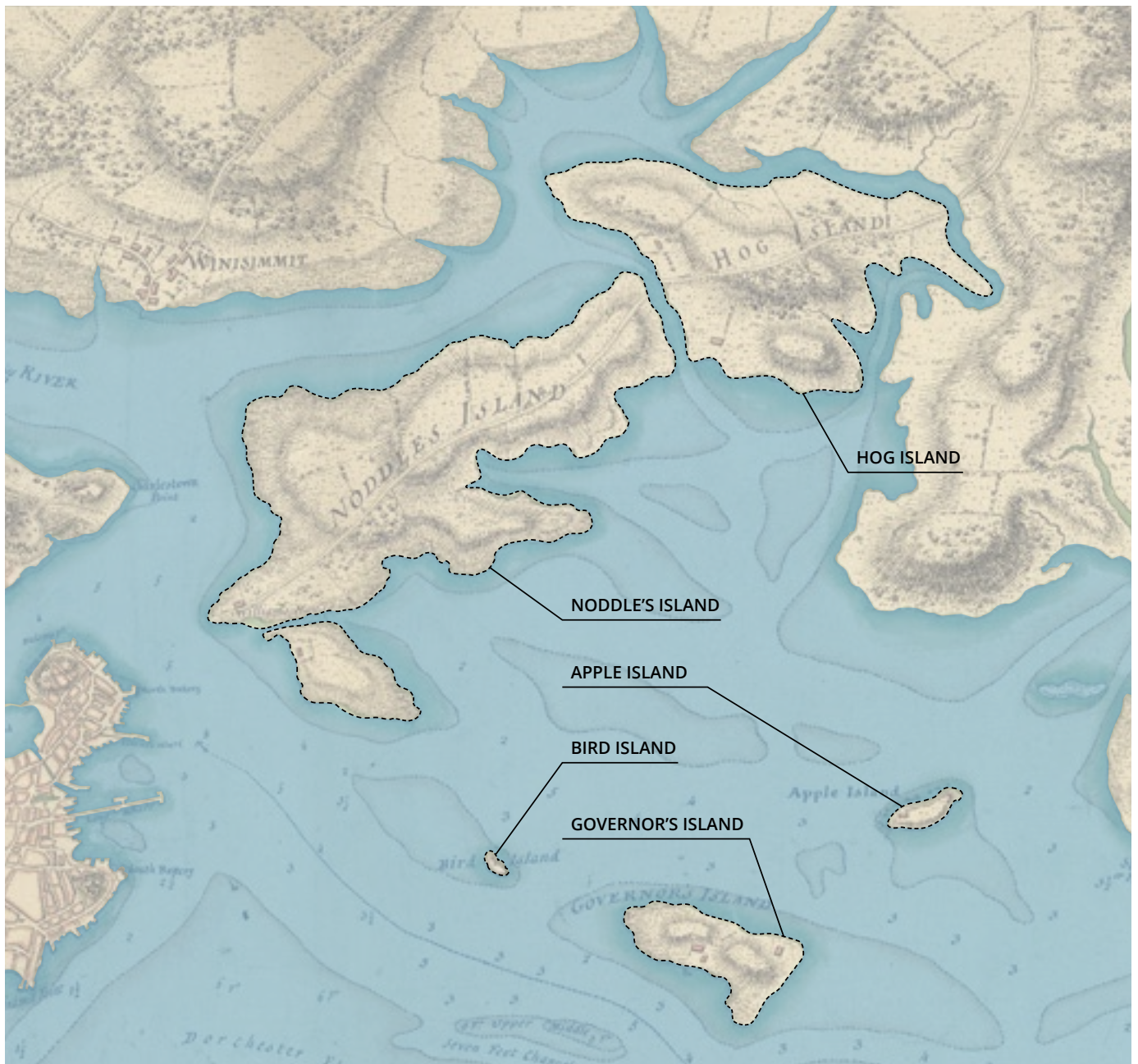
Adaptación del “Informe BRAG, Climate Ready Boston” de 2016 del Departamento del Medio Ambiente de la ciudad de Boston.



<sup>5</sup> La próxima fase de Climate Ready Boston comenzará a finales de 2020 y estudiará la parte norte de East Boston. PLAN: East Boston estará colaborando estrechamente en este estudio, el cual podrá identificar trayectorias de inundación adicionales y vulnerabilidades, así como estrategias a escala de distrito y de sitio.

<sup>6</sup> División SIG de la BPD, Código de Zonificación de Boston, Evaluación FY2018 (a partir del 1 de enero de 2017). Este análisis incluye la obra de Suffolk Downs y el aeropuerto de Logan. Ni la obra de Suffolk Downs ni el aeropuerto de Logan están en el PLAN: área de estudio de East Boston. Las proyecciones para el 2070 se basan en el modelo de riesgo de inundaciones del puerto de Boston.

<sup>7</sup> Ciudad de Boston, Departamento de Medio Ambiente, “Climate Ready Boston, Informe del grupo asesor de investigaciones de Boston (BRAG)”, 2016, pág. 6.



Alrededor del 58% de la superficie terrestre de East Boston, más de la mitad del parque inmobiliario, estará expuesto a inundaciones costeras con una probabilidad de evento del 1% como la década de 2070.

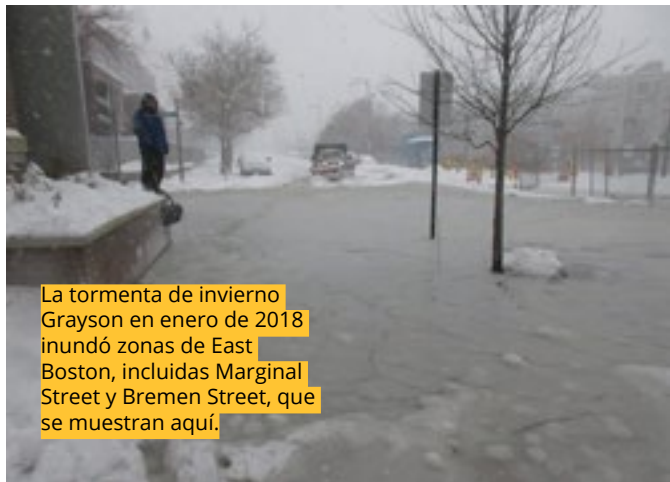


#### Mapa de East Boston, c. 1775

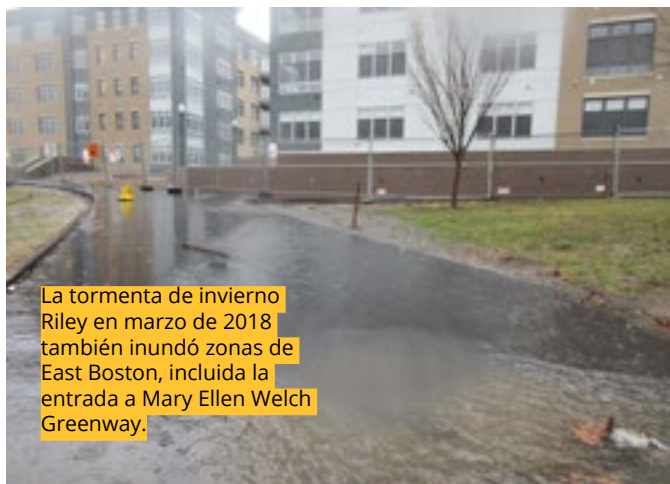
Fuente: biblioteca del Congreso, Geografía y divisiones del mapa con superposición de colores.

Originalmente, East Boston estaba constituida por cinco islas, que se fueron uniendo con rellenos de terreno durante décadas.





La tormenta de invierno Grayson en enero de 2018 inundó zonas de East Boston, incluidas Marginal Street y Bremen Street, que se muestran aquí.



La tormenta de invierno Riley en marzo de 2018 también inundó zonas de East Boston, incluida la entrada a Mary Ellen Welch Greenway.

### ¿Qué significa la probabilidad de inundación anual del 1% ?

Una “probabilidad de inundación anual del 1%” tiene una probabilidad de 1 en 100 de ser igualada o superada en cualquier año dado. Aunque la probabilidad de ocurrencia cada año puede parecer relativamente baja, la elevación del 1% de probabilidad de inundación anual podría alcanzarse varias veces en un año, década o siglo dado. Estas elevaciones de inundación tienen una probabilidad cercana a uno de cada tres de ser alcanzadas al menos una vez durante una hipoteca de 30 años, por ejemplo. La ciudad de Boston utiliza un 1 por ciento anual de probabilidad de nivel de agua o nomenclatura de inundación en lugar de la inundación de “100 años”, con el fin de limitar la confusión relacionada con el posible horizonte temporal de que ocurra un evento. La terminología de “evento de inundación de 100 años” a veces se malinterpreta para implicar que los eventos de 100 años ocurrirán solo una vez cada 100 años, lo que es incorrecto. Algunas zonas dentro de la llanura de inundación anual de 1 por ciento tienen una probabilidad mucho mayor de inundación.

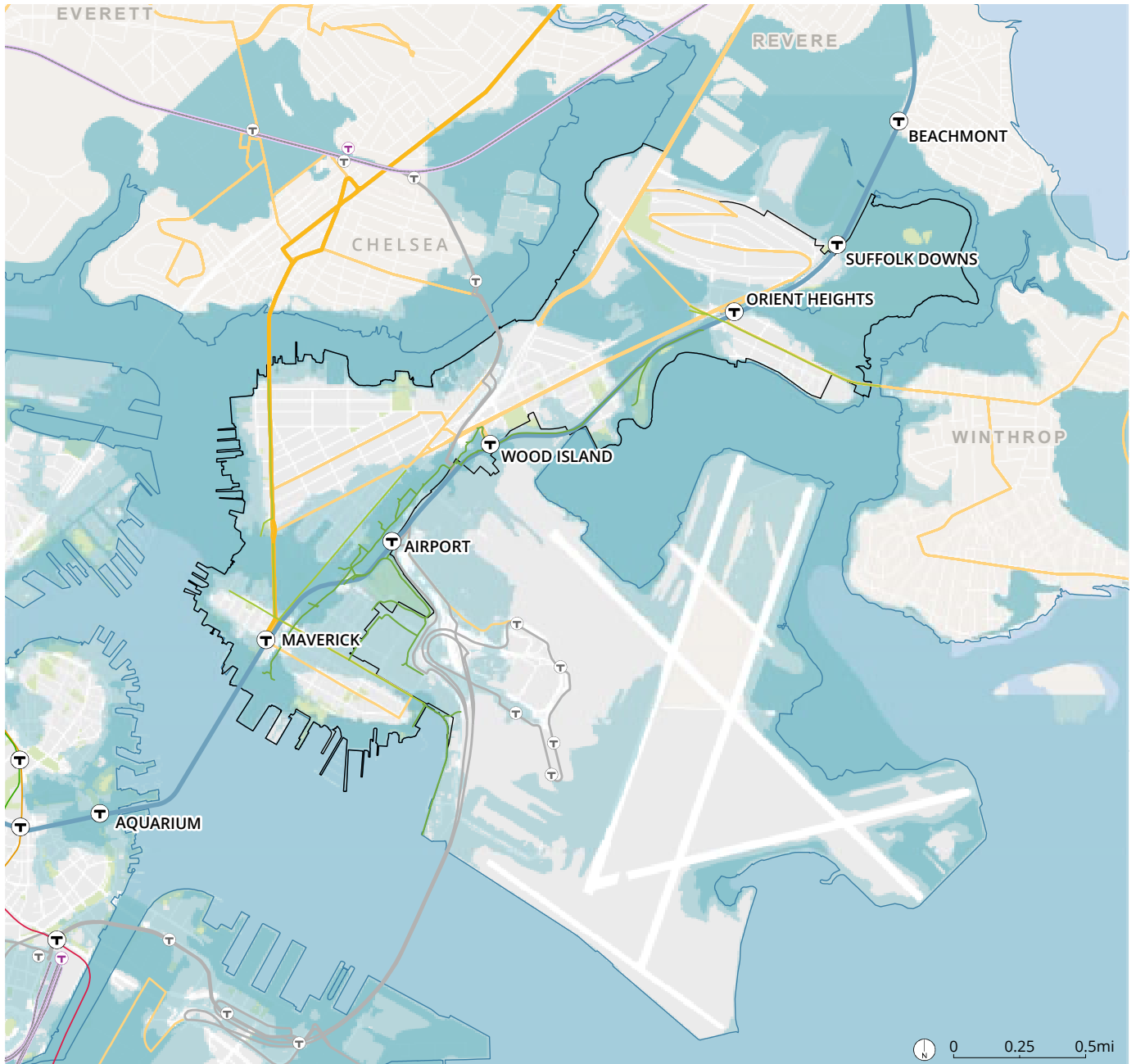
La elevación al 1% de la probabilidad de inundación anual es 10 veces menos probable que la elevación de la probabilidad de inundación de anual al 10%. A medida que se eleva el nivel del mar, la elevación al 1% de la probabilidad de inundación, podría ser una elevación de la probabilidad de inundación del 10 o incluso del 99% en el futuro. Los mapas de inundaciones de la Agencia Federal para el Manejo de Emergencias (FEMA) se han basado históricamente en la elevación al 1% de la probabilidad de inundación anual, y el Programa Nacional de Seguro contra Inundaciones actualmente exige que todas las nuevas urbanizaciones y reurbanizaciones estén protegidas al menos por el 1% de la probabilidad de inundación anual.

### Hipótesis sobre aumento del nivel del mar

Climate Ready Boston utilizó tres hipótesis de aumento del nivel del mar (9, 21 y 36 pulgadas). El aumento real del nivel del mar que experimenta Boston será impulsado por muchos factores, principalmente las emisiones globales de carbono. Las proyecciones de Climate Ready Boston indican que los niveles del mar de Boston probablemente aumentarán (desde los niveles de 2013) en 9 pulgadas a partir de 2030 si las emisiones continúan a su ritmo actual, 21 pulgadas a partir de 2050 y 36 pulgadas a partir de 2070.

El BPDA ahora exige que los urbanizadores evalúen la vulnerabilidad de los nuevos proyectos a 40 pulgadas de aumento del nivel del mar a través de su “Lista de verificación para la preparación y adaptación para el cambio climático”. Este nivel es equivalente al nivel de 36 pulgadas de Climate Ready Boston. El informe Climate Ready Boston (2016) ofrece detalles sobre las probabilidades de aumento del nivel del mar y otras proyecciones climáticas en toda la ciudad.

Este informe, así como las soluciones para la recuperación costera de East Boston y Charlestown (2017) y todos los estudios de Climate Ready Boston, se refieren a la hipótesis a largo plazo de “40 pulgadas” de aumento del nivel del mar. Las inundaciones que ocurrieron en East Boston, South Boston, North End y otros vecindarios durante las tormentas extratropicales Grayson (enero de 2018) y Riley (marzo de 2018) fueron consistentes con el Modelo de Riesgo de Inundaciones de Boston Harbor, que es utilizado por la ciudad y el estado para identificar los puntos débiles en lo que respecta a las inundaciones costeras.



**Tierra vulnerable a las inundaciones con un 1% anual de probabilidad de tormenta**

**Porcentaje de la superficie terrestre vulnerable a las inundaciones con un 1% de probabilidad anual (hoy en día, normas de FEMA)**

Vecindario de East Boston incluidos Suffolk Downs y el aeropuerto internacional Logan	23%
PLAN: zona de estudio de East Boston que no incluye Suffolk Downs y el aeropuerto internacional Logan	38%

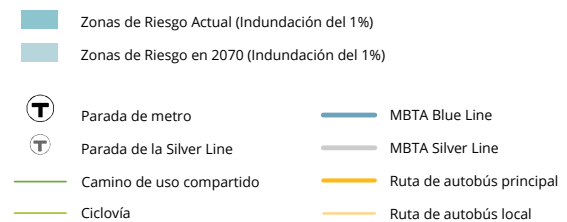
**Porcentaje de la superficie terrestre vulnerable a las inundaciones con un 1% de probabilidad anual y 40" SLR (ya en el decenio de 2070)**

Vecindario de East Boston incluidos Suffolk Downs y el aeropuerto internacional Logan	49%
PLAN: zona de estudio de East Boston que no incluye Suffolk Downs y el aeropuerto internacional Logan	58%

Fuente: análisis de la División SIG de BPDA GIS

**Riesgo de inundaciones en East Boston**

Fuente: BPDA, Boston Harbor Flood Risk Model, MassGIS.



## Existen cuatro vías principales de inundación que se originan en la franja costera.

Estas vías de inundación se originan desde las franjas costeras de Marginal Street y Border Street. Se podrían desarrollar otros puntos de entrada y vías de inundación con la probabilidad anual de inundación del 1% con 21 pulgadas (2050) o 36 pulgadas (2070) de aumento del nivel del mar. El informe “Soluciones de resiliencia costera para East Boston y Charlestown” identificó varios puntos de inundación potencial, y se proyecta que algunas ubicaciones experimentarán inundaciones tan pronto como 2030. Los proyectos costeros son una oportunidad de primera línea para incorporar infraestructura para combatir esta amenaza directamente. Las zonas portuarias designadas (DPA por sus siglas en inglés, para obtener más información, consulte la página 150) presentan un desafío único para este modelo, ya que actualmente no permiten el uso de espacios abiertos, que ha sido el modelo de diseño principal en otras ubicaciones del vecindario. El paseo marítimo de Marginal Street está experimentando una remodelación significativa, y los nuevos proyectos se elevan como resultado de las políticas de resiliencia climática. (Lea más sobre las zonas de Marginal Street y Border Street en la página 80).



**Mapa de inundaciones con relación a la elevación del nivel del mar**

Mapa originalmente elaborado para las “Soluciones de resiliencia costera para East Boston y Charlestown,” del Departamento del Medioambiente de la ciudad de Boston, octubre de 2017, pág. 25.

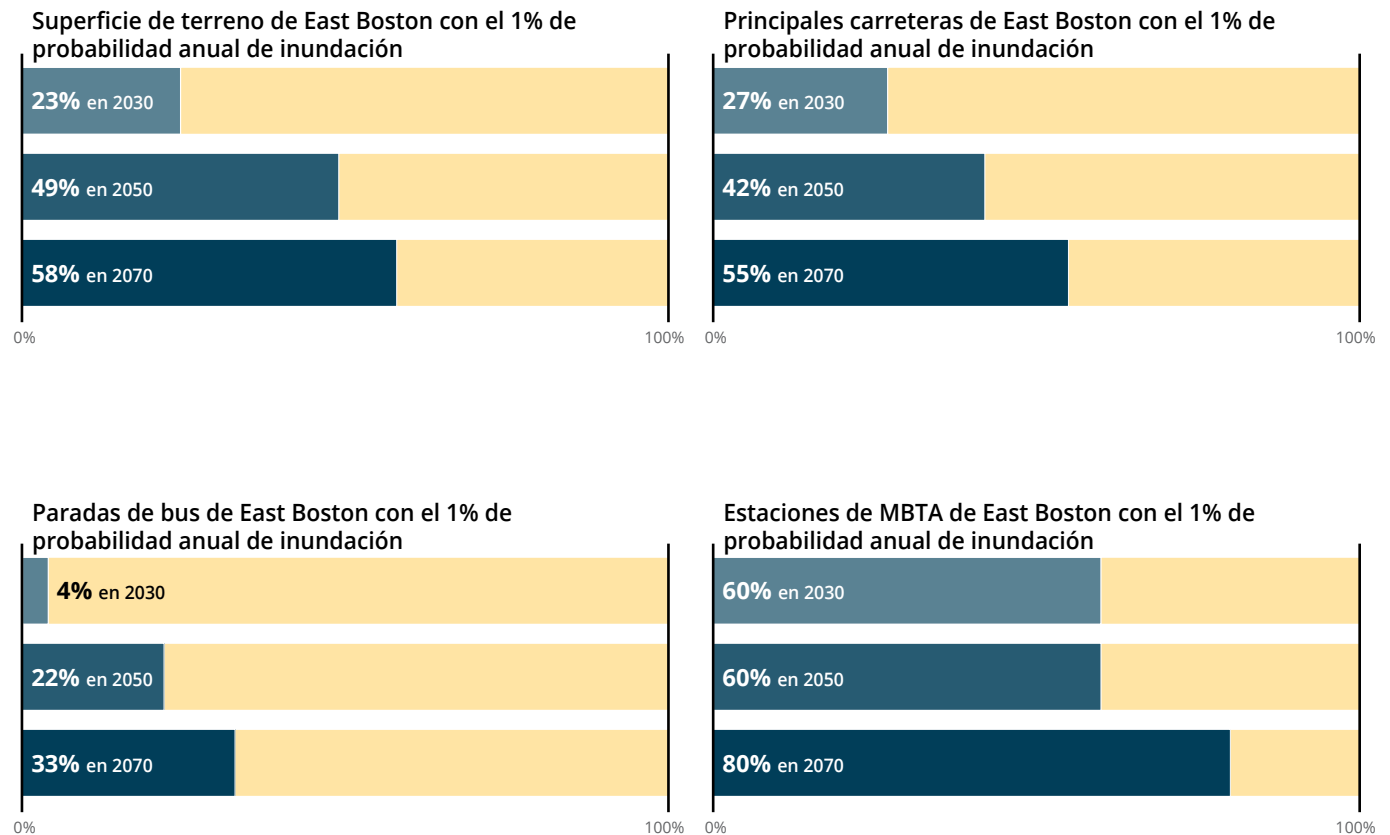
Las gradaciones de azul en el mapa muestran cómo la extensión de la inundación anual del 1% cambia a medida que aumenta el nivel del mar. Los colores no indican la profundidad de la inundación. Las flechas muestran los puntos de entrada de la inundación y las vías con los niveles actuales del mar, 9 pulgadas de aumento del nivel del mar (2030), y 36 pulgadas de aumento del nivel del mar (2070).

## El cambio climático amenaza las redes de transporte de East Boston.

Más de un tercio de la superficie terrestre de East Boston y tres de sus cinco estaciones de Blue Line están dentro de la zona actual de probabilidad anual de inundación del 1%. Se anticipa que para 2070, el 58% de East Boston estará expuesto al riesgo de inundación, incluyendo más del 51% de sus calles principales.<sup>8</sup> (Ver también “Las temperaturas extremas afectan a las personas que usan el transporte público” en la página 82).

### Riesgo de inundaciones en East Boston

Fuente: modelo de riesgo de inundaciones de Boston Harbor BPDA, MassDOT, MassGIS, MBTA.  
Nota: estos datos





# Preparación para las inundaciones

El informe Coastal Resilience Solutions para East Boston y Charlestown presenta estrategias a corto y largo plazo para abordar los impactos de las inundaciones costeras, ampliando las iniciativas Climate Ready Boston.

## Se ha implementado un muro de contención desplegable en East Boston Greenway.

El informe exige soluciones adicionales de protección contra inundaciones a corto plazo, incluidos nuevos espacios abiertos elevados en la entrada de Greenway y la segunda etapa de Piers Park, adaptaciones a proyectos en curso y medidas de protección contra inundaciones costeras en Lewis Street. En conjunto, estas propuestas protegerán a más de 10.800 residentes, al menos 250 empresas e infraestructura crítica como la estación MBTA Maverick de un caso de inundación de 100 años con un aumento del nivel del mar a los niveles proyectados para 2030, evitando un estimado de \$ 620 millones en pérdidas.<sup>8</sup> En lo que respecta a la solución de la trayectoria de inundación de Border Street, que corre el riesgo de inundarse con 9 pulgadas de aumento del nivel del mar (2030), el informe sugiere medidas de planificación y reglamentarias para garantizar que la inversión pública y la reurbanización privada futura trabajen juntas para lograr una infraestructura resiliente.

## La implementación completa de medidas a corto y largo plazo protegería a más de 13.200 residentes y 310 negocios.

Los parques y caminos elevados de la escuela Mario Umana y Shore Plaza protegerían las instalaciones críticas y los residentes vulnerables de viviendas asequibles. Los parques costeros de Porzio Park y Massport podrían elevarse para solucionar el problema de la trayectoria de las inundaciones que podrían producirse con un aumento de 21 pulgadas del nivel del mar (década de 2050).<sup>9</sup> A medida que se renueven los parques y edificios existentes, deberían incorporar medidas de protección contra las inundaciones en los paseos marítimos que se integren en el sistema más amplio.

## Las soluciones de resiliencia en el espacio abierto son efectivas, adaptables y beneficiosas desde el punto de vista social y medioambiental.

Los espacios abiertos y las plazas elevadas situadas frente al mar pueden bloquear los puntos de entrada de inundaciones críticas incrementando la elevación mínima dentro del espacio abierto, impidiendo así el flujo del agua de la inundación en el vecindario. Estos espacios abiertos públicos benefician al vecindario con oportunidades adicionales de recreación, educación y programación cultural. También integran infraestructura natural de aguas pluviales, como jardines que pueden captar las precipitaciones extremas. Los bermas o senderos elevados de la costa, conectarían a estos parques con la red más amplia de transporte y Harborwalk. Los muelles y las características naturales como pantanos o costas rocosas podrían servir como recursos recreativos, educativos y estéticos al tiempo que se agrega una barrera a la costa.

## La infraestructura y el desarrollo pueden proteger y activar sitios subutilizados en la costa.

Mediante estrategias de zonificación y financiación, la nueva urbanización podría ayudar a pagar el sistema de protección contra las inundaciones costeras. Con las plantas bajas elevadas a la mínima elevación requerida, la urbanización puede proporcionar protección contra las inundaciones a las propiedades del interior cuando se construyan a lo largo de carreteras elevadas y espacios abiertos frente al mar. Las empresas locales reciben apoyo mediante la adición de nuevos usos de la planta baja en construcciones de usos mixtos; los lugares de interés de espacios abiertos, comerciales y culturales atraen a visitantes que apoyan a las empresas locales; y las industrias marítimas pueden mejorar la infraestructura y el equipo, de manera que puedan contribuir a que Boston siga siendo una ciudad portuaria competitiva.

<sup>8</sup> Ciudad de Boston, Departamento de Medio Ambiente, "Soluciones de Resiliencia Costera Soluciones para East Boston y Charlestown", octubre de 2017, pág. 56.

<sup>9</sup> Ibid., esta proyección se basa en 21 pulgadas de elevación del nivel del mar (2050), más un pie de francobordo.

## Soluciones de resiliencia costera a corto y largo plazo en el zona de estudio de East Boston del informe Coastal Resilience

Originalmente producido para la Ciudad de Boston, Departamento de Medio Ambiente, "Soluciones de Resiliencia Costera Soluciones para East Boston y Charlestown", octubre de 2017, pág. 43.



## Preparar East Boston para el cambio climático requerirá estrategias de resiliencia en todas las escalas.

Además de la implementación de infraestructura a escala de vecindario, cada edificio puede contribuir a la implementación de estrategias neutras en cuanto a emisiones de carbón y soluciones de diseño resistentes a las inundaciones. El espacio público en todo el vecindario puede adaptarse añadiendo árboles y superficie impermeable. El transporte público debe protegerse contra las inundaciones. Y el aumento de los recursos importantes del vecindario, como las instalaciones médicas y las tiendas de comestibles, puede reducir el estrés diario de los residentes socialmente vulnerables y también hacer que la recuperación y la adaptación sean más eficaces.

*La próxima fase de Climate Ready Boston comenzará a finales de 2020 y analizará la parte norte de East Boston. PLAN: East Boston estará coordinando muy de cerca este estudio. El mismo puede identificar trayectorias de inundación adicionales y la vulnerabilidad de las partes de East Boston al norte de Day Square, así como estrategias a escala de distrito y de sitio.*

# Temperaturas más extremas

Se prevé que las temperaturas medias de Boston y la frecuencia, duración e intensidad de las olas de calor aumenten en el próximo siglo.

## El calor extremo se hará más común, durará más y será más caluroso.

Históricamente, el índice de calor ha superado los 90 grados en Massachusetts en promedio durante 7 días al año.<sup>10</sup> Pero si no se toman medidas a nivel mundial para reducir las emisiones que atrapan el calor, ese número aumentará hasta 40 días al año para 2030 y 90 días para 2070. Está bien establecido que una temperatura exterior más fría y más cálida (tanto en condiciones moderadas como extremas) se asocia con una mayor mortalidad diaria. Todos los años, un gran número de hospitalizaciones también se asocian a la exposición a temperaturas exteriores extremas, especialmente durante las olas de calor y las olas de frío.<sup>11</sup> Las olas de calor -períodos prolongados de calor extremo- son una de las principales causas de mortalidad relacionada con el clima en los Estados Unidos.<sup>12</sup>

La temperatura media anual en Boston aumentó unos 2 grados en los últimos cien años, pero el ritmo de aumento de las temperaturas medias se está acelerando. Las temperaturas medias de verano de Boston y el número de días con calor extremo aumentarán. Para el 2100, la temperatura media anual podría aumentar hasta los 56 grados (en comparación con los 46 grados actuales).<sup>13</sup> La temperatura media de verano en Boston de 1981 a 2010 fue de 69 grados Fahrenheit, pero podría llegar a los 76 grados Fahrenheit en 2050 y a los 84 grados Fahrenheit en 2100. Esto sugiere que, para el 2050, los veranos de Boston pueden ser tan calurosos como los de Washington, DC, y para el final del siglo, pueden ser más calurosos que los de Birmingham, Alabama, hoy en día.<sup>14</sup>

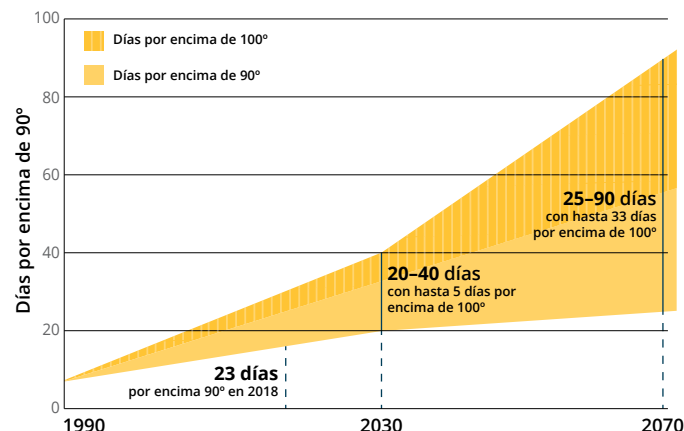
## Las temperaturas extremas afectan a los que utilizan el transporte público.

Las temperaturas urbanas están elevándose con el tiempo. El 82% de las paradas de autobús de East Boston están ubicadas en zonas que experimentan temperaturas urbanas elevadas o muy elevadas, en tanto que solo el 21% de las paradas de autobús, pocas de las cuales tienen marquesinas, están ubicadas a menos de 30 pies de un árbol para dar sombra a los pasajeros que esperan. En East Boston y en otros lugares, los espacios verdes han demostrado ser un factor importante para el manejo del calor urbano (comparado con todos los terrenos en East Boston, los parques tienen un 40% menos de probabilidad de experimentar altas temperaturas).<sup>15</sup> East Boston tiene el porcentaje más bajo de cobertura arbórea que cualquier otro vecindario de Boston en gran parte debido al Aeropuerto Logan. (Para más información, consulte la página 155).

### Número proyectado de días muy calurosos 1990-2070

Adaptación de "Climate Ready Boston", 2016, del Departamento del Medioambiente de la ciudad de Boston, utilizando Rossi et al. 2015.

Valores superiores del escenario de altas emisiones. Valores inferiores desde el escenario emisiones bajas.



10 "Unión de Científicos Preocupados," Killer Heat in the United States": Climate Choices and the Future of Dangerously Hot Days", julio de 2019, pág. 12.

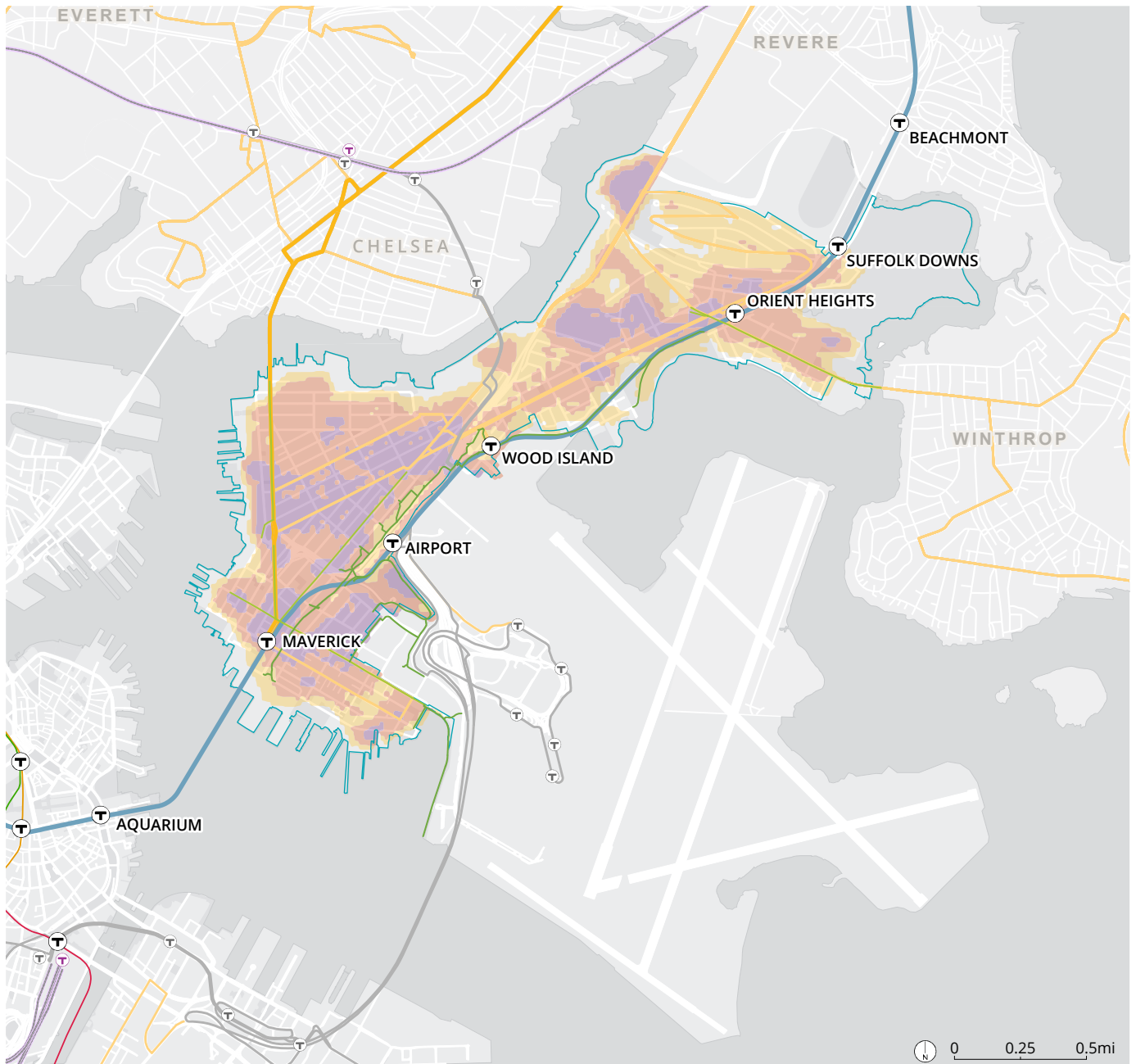
11 "Resumen ejecutivo de Climate Ready Boston" 2016, pág 15 del Departamento del Medioambiente de la ciudad de Boston.

12 Ibid., p. 10.

13 Guía a la resiliencia climática del BPDA, December 2017, pág. 2.

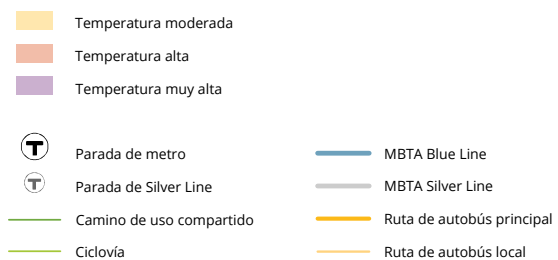
14 Resumen ejecutivo de Climate Ready Boston" 2016, pág 10 del Departamento del Medioambiente de la ciudad de Boston.

15 PLAN: análisis de East Boston, diseño Toole.



### Zonas de altas temperaturas de East Boston

Fuente: BPDA, MAPC, MassDOT, MassGIS, MBTA, Fideicomiso para Tierras Públicas.



Como área urbana, Boston tiende a ser más caliente que las comunidades suburbanas o rurales circundantes debido al “efecto isla de calor urbano”. El hormigón y los materiales de construcción como el acero retienen más calor que la vegetación, y el efecto se ve agravado por el cambio.



# La salud del vecindario

Los indicadores de resultados de salud varían significativamente según el vecindario y, a menudo, se correlacionan con factores ambientales.

## **La salud ambiental está estrechamente relacionada con la equidad en salud.**

La Organización Mundial de la Salud describe la salud ambiental como el tratamiento de todos los factores físicos, químicos y biológicos externos de una persona, y todos los factores relacionados que influyen en los comportamientos. Las comunidades desfavorecidas generalmente tienen menos acceso a recursos como alimentos nutritivos, oportunidades educativas y servicios médicos de calidad que de otra manera podrían reducir los efectos negativos de los peligros ambientales. East Boston tiene el Centro de Salud Comunitario de East Boston, pero el hospital más cercano está al otro lado del puerto de Boston. La mitad noreste de East Boston carece de acceso adecuado a alimentos, con zonas de censo que indican que más de 100 hogares no tienen acceso a un vehículo y están a más de media milla del supermercado más cercano.<sup>16</sup> East Boston solo tiene una tienda de comestibles, un supermercado en Central Square.

El cambio climático contribuye directa e indirectamente a los resultados sanitarios de la comunidad. Aunque la experiencia del cambio climático es compartida por toda una población, otros factores contribuyen al impacto que el cambio climático puede tener en la salud de las personas. Como se explica en el informe "Health of Boston 2016-2017", las olas de calor afectan de manera desproporcionada a las personas de edad avanzada, más pobres, menos educadas, no blancas, que tienen problemas de salud preexistentes y que viven en vecindarios con acceso limitado a espacios verdes. East Boston es particularmente vulnerable a los impactos del cambio climático, como se discutió anteriormente; por esta razón será importante invertir en medidas que prevengan o mitiguen los impactos climáticos.

## **Más allá de la fisiología individual y los comportamientos relacionados con la salud, existen factores económicos, ambientales y sociales que influyen en la salud.**

Estos factores se denominan determinantes sociales de la salud e incluyen el entorno físico del individuo, su estabilidad económica, contexto comunitario y social, acceso a alimentos, educación y atención sanitaria de calidad. En los últimos años, East Boston ha tenido una serie de indicadores que afectan negativamente la salud del vecindario. Estos incluyen índices más altos de hacinamiento en las viviendas, una mayor población sin seguro, menor nivel educativo, mayores índices de enfermedades cardíacas, y menores índices de adultos que cumplen con las pautas de los Centros para el Control y la Prevención de Enfermedades (CDC) para la actividad física, en comparación con la ciudad en general. East Boston tiene tasas más bajas de altas de la sala de emergencias por lesiones, hospitalizaciones de salud mental, y visitas a la sala de emergencias relacionadas con el asma en comparación con la ciudad en general.<sup>17</sup>

## **El acceso a los espacios abiertos y la posibilidad de caminar por el vecindario a menudo se correlacionan con las tasas de obesidad.**

Aproximadamente 11 de las 48 millas cuadradas de Boston son espacio abierto, y el 80 por ciento (8,8 millas cuadradas) del espacio abierto de Boston es accesible al público. Según Walk Score, Boston fue la tercera ciudad grande más transitable en 2017, pero los resultados de las caminatas variaron según el código postal. A pesar de un puntaje de caminata en los 60 y el acceso a espacios abiertos, porcentajes más bajos de adultos en East Boston reportaron cumplir con las pautas del CDC para la actividad física en comparación con el resto de Boston.<sup>18</sup>

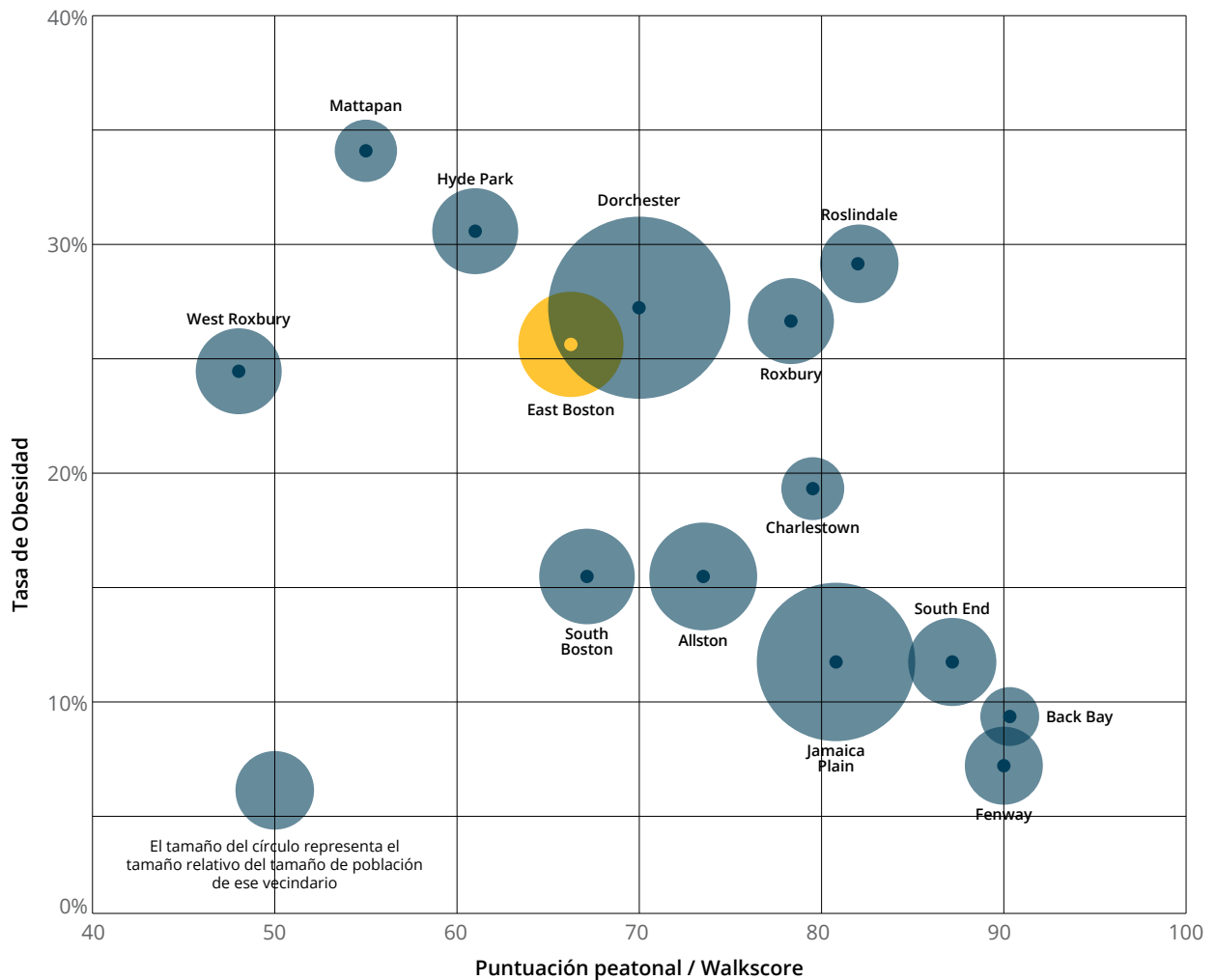
16 Servicio de Investigación Económica del Departamento de Agricultura de los Estados Unidos, Food Access Research Atlas, 2015.

17 Ciudad de Boston, Comisión de Salud Pública de Boston, Oficina de Investigación y Evaluación, "Health of Boston 2016-2017", 2017, págs. 51-52.

18 Ciudad de Boston, Comisión de Salud Pública de Boston, Oficina de Investigación y Evaluación, "Health of Boston 2016-2017", 2017, págs. 51-52.

## Relación entre el Walk Score del vecindario y la obesidad 2017

Una adaptación de "Go Boston 2030: Perspectiva y Plan de Acción" de la Ciudad de Boston, del Departamento de Transporte, marzo de 2017, pág. 48. Utilizando los datos de Walk Score, 2016, y la Comisión de Salud Pública de Boston.



# Programas y políticas de la ciudad

La preparación para un clima cambiante ha sido una prioridad para asegurar que Boston continúe desarrollándose como una ciudad vibrante y sostenible. En el último decenio se han realizado diversos proyectos para enfrentar el cambio climático mediante la reducción de la contaminación por carbono y el fortalecimiento de nuestra capacidad de recuperación ante sus efectos. Las políticas e iniciativas para gestionar los riesgos del cambio climático se han desarrollado a través del aprovechamiento de la ciencia, las políticas y la participación de la comunidad.

---

## **Artículo 37 del Código de Zonificación de Boston, Política de edificios ecológicos y de resiliencia**

El artículo 37, establecido en 2007, exige que todos los proyectos alcancen como mínimo el nivel “certificable” utilizando el sistema de clasificación de liderazgo en diseño ambiental y energético (LEED) del Consejo de Edificios Ecológicos de EE. UU., más apropiado. La política de resiliencia exige que todos los proyectos consideren las condiciones climáticas presentes y futuras al evaluar los impactos ambientales del proyecto, incluidas las emisiones de carbono, precipitaciones extremas, calor extremo y aumento del nivel del mar. Los proyectos deben identificar estrategias de construcción que eliminen, reduzcan y mitiguen los impactos adversos, incluidos los debidos a las condiciones climáticas cambiantes.

---

## **Directrices de diseño de resiliencia costera contra las inundaciones y distrito de superposición de zonificación**

Uno de los principales objetivos de Climate Ready Boston es promover normas de construcción y zonificación que ayuden a proteger los hogares y las empresas contra las mareas de tormentas costeras y el aumento del nivel del mar. En septiembre de 2019, la ciudad adoptó las directrices de diseño de resiliencia contra las inundaciones, que sirven como recurso para convertir las estrategias de diseño de edificios resilientes contra las inundaciones en nuevos proyectos y readaptaciones de edificios. La ciudad también está desarrollando un distrito de superposición de zonas de resiliencia costera ante las inundaciones en el que se aplicarán las directrices como parte del proceso de revisión del proyecto. La extensión del superposición de zonas de resiliencia costera ante las inundaciones corresponderá a las zonas de Boston que podrían inundarse durante una tormenta costera importante con 40 pulgadas de aumento del nivel del mar.

### **Climate Ready Boston (Boston preparada para el cambio climático)**

Gran parte de la planificación para la preparación y resiliencia climática que se está llevando a cabo ha sido dirigida por Climate Ready Boston (2016), que proporciona información sobre las vulnerabilidades de la ciudad ante el aumento de las temperaturas, precipitaciones y elevación del nivel del mar, así como las medidas que pueden tomarse para proteger nuestros vecindarios. La ciudad también continúa trabajando en la reducción de carbono a través de su plan de acción climática y promoviendo soluciones para velar por que nuestros edificios, infraestructura y espacios abiertos estén preparados para el cambio climático.

### **Normas y directrices para los diseños de resiliencia climática**

Las normas y directrices de diseño de resiliencia climática del Departamento de Obras Públicas de la ciudad contemplan tanto las inundaciones agudas como las crónicas debidas al aumento del nivel del mar y a las mareas de tormentas para proteger las vías públicas, aceras y parques. Las directrices proporcionan ajustes al diseño bioclimático para el diseño de muros de contención y un proceso para evaluar el diseño de ingeniería, operaciones, mantenimiento y consideraciones de costos. Se proporcionan ejemplos de bermas con vegetación elevada, carreteras elevadas, muros en los paseos marítimos y medidas de despliegue para limitar la intrusión de las aguas de las inundaciones. Las directrices están siendo utilizadas actualmente por la Comisión de Mejora Pública de la ciudad para evaluar los proyectos que puedan afectar el derecho de paso del público.

### **Plan de acción climática**

El primer plan de acción climática de la ciudad se publicó en 2007 y ha sido actualizado periódicamente con nuevos objetivos y estrategias para mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero y mejorar nuestra capacidad para gestionar los impactos del cambio climático. La actualización del plan de acción climática de 2019 detalla las acciones específicas que la ciudad tomará en los próximos cinco años para reducir significativamente las emisiones en todos los sectores de la vida urbana, con

el fin de alcanzar el objetivo final de la neutralidad del carbono para el 2050. El plan identifica 18 estrategias para aumentar la reducción de carbono de nuestros edificios y del sector del transporte. Los objetivos del plan también incluyen los esfuerzos continuos para la preparación de los impactos del cambio climático, convirtiéndose en una comunidad de cero desechos y protegiendo los recursos naturales de Boston.

### **Puerto de Boston resiliente y soluciones de resiliencia costera para East Boston**

Puerto de Boston Resiliente es el plan de visión de la ciudad para fortalecer toda la línea costera de 47 millas de Boston con un sistema de parques, playas e infraestructura que pueda bloquear las aguas de las inundaciones y mejorar la calidad de vida durante todo el año. Las soluciones de resiliencia costera para East Boston y Charlestown (2017) constituyó un esfuerzo para conocer mejor las debilidades específicas relacionadas con las inundaciones costeras de East Boston y donde se necesitan medidas de protección de la costa para proteger a la comunidad. El plan identifica soluciones a corto y largo plazo para proteger el vecindario, incluyendo estrategias como bermas elevadas, muros de contención y parques y vías elevadas. Las soluciones tienen como objetivo no solo proteger el vecindario, sino también mejorar el acceso público al puerto y a lo largo del mismo, mejorar el hábitat costero, y revitalizar las propiedades subutilizadas de la costa.

La próxima etapa de los estudios de Climate Ready Boston y Coastal Resilience Solutions comenzará a finales de 2020 y estudiará la parte norte de East Boston. PLAN: East Boston estará trabajando en estrecha colaboración en este estudio. Este próximo estudio podrá identificar las trayectorias de inundación adicionales y puntos débiles de las partes de East Boston al norte de Day Square, así como las estrategias a escala de distrito y de sitio.



# Transporte

East Boston generalmente está bien comunicado con opciones de transporte como metro, autobús, bicicletas públicas y autos compartidos. Si bien la circulación de tránsito ha aumentado, las calles de East Boston han experimentado un aumento de la congestión de vehículos en los últimos años. La congestión, junto con las frecuentes aperturas de puentes en el Chelsea Creek, hace que los desplazamientos en autobús y vehículos sean impredecibles e inspiren poca confianza. Los accidentes en East Boston aumentaron entre 2016 y 2018, y gran parte de la red de transporte del vecindario está amenazada por el cambio climático. La topografía, redes viales, infraestructura de carreteras y ubicación única de East Boston en relación con el transporte regional y los corredores económicos han creado dificultades para el acceso de los residentes a las oportunidades laborales y a las necesidades cotidianas, como el acceso a alimentos.

En este apartado se podrá informar acerca de:

- » “Desplazamiento actualmente en East Boston”, página 90
- » “Seguridad y comodidad”, página 98
- » “Acceso a las opciones”, página 104
- » “Programas y políticas de la ciudad”, página 114



La principal ruta de autobuses 116/117 representó casi todo el crecimiento de pasajeros para las rutas de autobuses que sirven a East Boston.



# El transporte de East Boston en la actualidad

East Boston está mejor conectada, depende más del transporte público, y es más vulnerable a los crecientes desplazamientos regionales y a las amenazas del cambio climático.

## La red vial de East Boston está definida por las principales plazas y corredores que la conectan.

El transporte siempre ha jugado un papel importante en el desarrollo de East Boston. Originalmente conocida como Noddle's Island (Jeffries Point, Gove Street, Eagle Hill, Maverick Central y Harbour View) y Hog Island (Orient Heights), calles principales como Meridian Street, Chelsea Street, Bremen Street, Bennington Street y Saratoga Street se crearon en el siglo XIX para conectar estas islas y municipios vecinos, así como para trasladar personas y bienes hacia y desde la costa industrial. Maverick Square, Central Square, Day Square y Orient Heights Square se formaron en la intersección de estos corredores, sirviendo como centros económicos, comerciales y culturales del vecindario. Con el tiempo, se estableció una red de calles residenciales más estrechas entre los corredores principales siguiendo un patrón similar a un parrilla o siguiendo los cambios en la elevación. Esto da como resultado la estructura de bloques inherentemente transitable de hoy, pero también intersecciones irregulares con numerosos puntos de conflicto y exceso de pavimento. (véase también "Del relleno al desarrollo planificado" en la página 22).

Durante el siglo XX, las calles y plazas fueron diseñadas y reguladas para maximizar el estacionamiento y el rendimiento de los vehículos automotores. Hoy en día, la ciudad diseña calles y plazas utilizando un método de calles completas que sirven para caminar, andar en bicicleta y circulación de tránsito como opciones tan importantes como conducir. Las calles completas proporcionan un marco de planificación informado por el entorno construido más amplio y las necesidades de todos los métodos de transporte (consulte la página 91).

## East Boston es una puerta de entrada fundamental para los desplazamientos regionales de vehículos automotores.

East Boston está situado al otro lado del puerto de Boston desde el centro de Boston y es el hogar del Aeropuerto Internacional Logan. Gran parte de la inversión en transporte durante el siglo XX se centró en conectar la región metropolitana de Boston a estos destinos principales con carreteras. Autopistas construidas en East Boston: túnel Sumner (1934), autopista McClellan (ruta 1A) (1938), autopista East Boston (ruta elevada 1A) (1951), túnel Callahan (1961), túnel Ted Williams (1995) reconstrucción del peaje del túnel Sumner (2019): cambió el paisaje del vecindario. Las calles principales ahora son propensas a la circulación de vehículos regionales con destino a las autopistas, además del tráfico local. Una economía fuerte, un aeropuerto en crecimiento y la introducción del servicio de transporte basado en aplicaciones han aumentado los volúmenes en las carreteras de East Boston. La tecnología de generación de rutas en teléfonos inteligentes, que puede orientar a los conductores por las calles locales para evitar la congestión regional, asegura que las zonas residenciales también sientan los impactos de los desplazamientos regionales.

**+47%**

Aumento de los volúmenes diarios de tráfico en el túnel Sumner desde 2013.

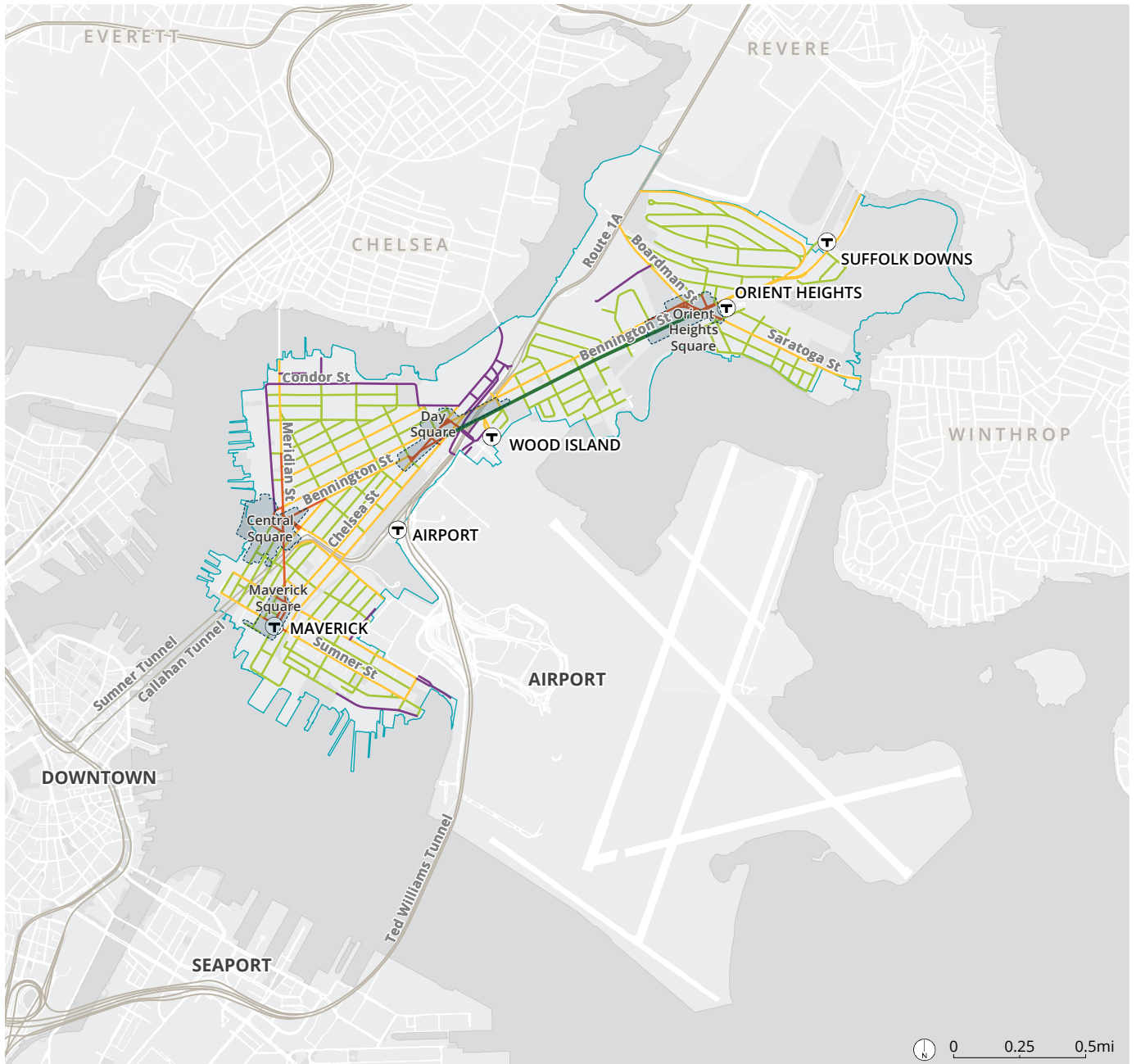
**56%**

de los vehículos que se desplazan por las calles de East Boston para acceder al túnel Sumner entre las 7 y 8 pm, están registrados fuera de East Boston.

**71%**

de los vehículos que se desplazan por las calles de East Boston para acceder al túnel Sumner entre las 5 y 6 pm, están registrados fuera de East Boston.

Fuente: MassDOT



**Tipos de calles completas de East Boston**

Fuente: BPDA, MassGIS

- Boulevard
- Principal del vecindario
- Conector del Vecindario
- Residencial
- Industrial
- Autopista
- Plazas de vecindario

Las calles se pueden clasificar por tipos, que se basan en el contexto, uso del suelo adyacente y necesidades de todos los medios de transporte. Los tipos de calles pueden ser fluidos: un solo corredor puede cambiar los tipos de calles varias veces a medida que cambian los usos del suelo adyacente.



## En East Boston hay muchas opciones de transporte usando infraestructura nueva, mejorada, o ampliada.

Hay muchas maneras de viajar a o hacia East Boston, incluyendo la línea azul de la MBTA, la línea plateada (SL3), rutas de autobús principales (116/117), rutas de autobús locales (112, 114, 120, 121, 712, 713), bicicletas públicas, autos compartidos, taxis acuáticos, y una red en expansión de caminos de uso múltiple como el Mary Ellen Welch Greenway. El servicio de ferry limitado está disponible desde el aeropuerto de Logan. A media milla al sur de Jeffries Point, el servicio de ferry es esencialmente inaccesible para residentes y visitantes.

Los proyectos de la ciudad y el estado han introducido o mejorado la infraestructura y las opciones de transporte desde que se completó el Plan de Acción de Transporte de East Boston de 2008. Ejemplos notables incluyen el re-diseño de la Plaza Central (2017), la extensión del Mary Ellen Welch Greenway a la playa Constitution (2016), la expansión de las bicicletas públicas (2016), la reconstrucción del peaje de túnel Sumner (2019), el servicio SL3 a través de la estación del aeropuerto (2018), y la reconstrucción de las estaciones de Maverick (2009), Wood Island (2008), y Orient Heights (2013).

## Los habitantes de East Boston se desplazan más en transporte público y pasan más tiempo desplazándose al trabajo que el promedio de la ciudad.

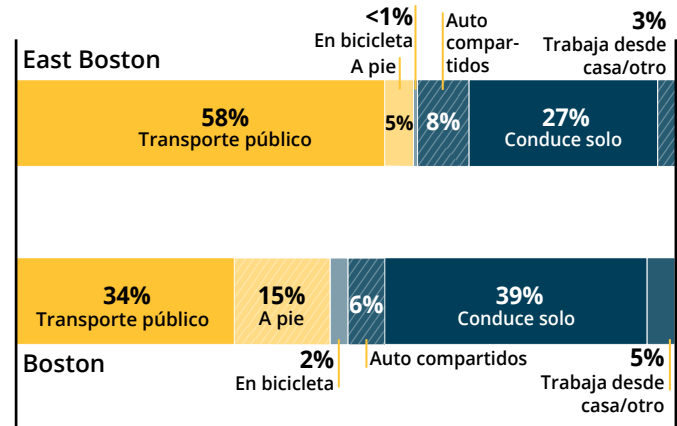
A partir de 2017, casi el 58% de los viajeros de East Boston toman transporte colectivo, que se constituye la tasa más alta de cualquier vecindario de Boston. Desde 2010, la población de East Boston ha aumentado en un 14% (ver "Población en crecimiento" en la página 36). Durante ese tiempo, el número de habitantes de East Boston que toman transporte colectivo aumentó en un 41% y el número de los que conducían solos aumentó un 6%. El número de residentes de East Boston que caminan y utilizan transporte compartido disminuyó en un 14% y 26%, respectivamente, desde 2010. Sin conexiones directas a través del puerto de Boston, las tarifas de bicicletas se han mantenido por debajo del 1% desde 2010.<sup>1</sup>

El desplazamiento promedio para los residentes de East Boston es de aproximadamente 31 minutos, excediendo el

promedio de toda la ciudad en dos minutos.<sup>2</sup> Los habitantes de East Boston se desplazan principalmente al centro de la ciudad, al aeropuerto de Logan, a Cambridge o a Back Bay, en tanto que los empleados de East Boston llegan principalmente desde East Boston o desde Revere, Lynn o Dorchester.<sup>3</sup>

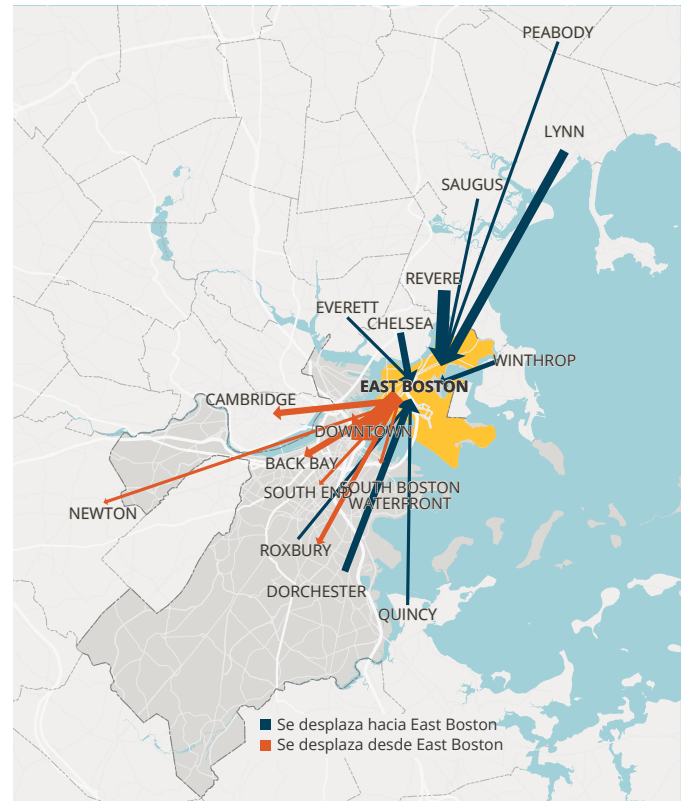
### ¿Cómo se desplazan los bostonianos de East Boston?

Fuente: BPDA, Encuesta de la comunidad estadounidense 2013-2017



### Principales destinos de desplazamiento hacia y desde East Boston

Fuente: Encuesta de la comunidad estadounidense 2013-2017 del BPDA.



2 Ciudad de Boston, Departamento de Transporte, "Go Boston 2030: Perspectiva y Plan de acción" marzo de 2017, página 39.

3 Encuesta de la comunidad estadounidense 2013-2017.

1 Encuesta de la comunidad estadounidense 2013-2017.



**Red de transporte existente en East Boston**

Fuente: BPDA, MassGIS, Bluebikes, Zipcar.

- |  |                       |  |                           |
|--|-----------------------|--|---------------------------|
|  | Parada de metro       |  | MBTA Blue Line            |
|  | Parada de Silver Line |  | MBTA Silver Line          |
|  | Estación de Bluebikes |  | Ruta de autobús principal |
|  | Zipcar                |  | Ruta de autobús local     |
|  | Terminal ferry        |  | Camino de uso compartido  |
|  | Parada taxi acuático  |  | Ciclovia                  |

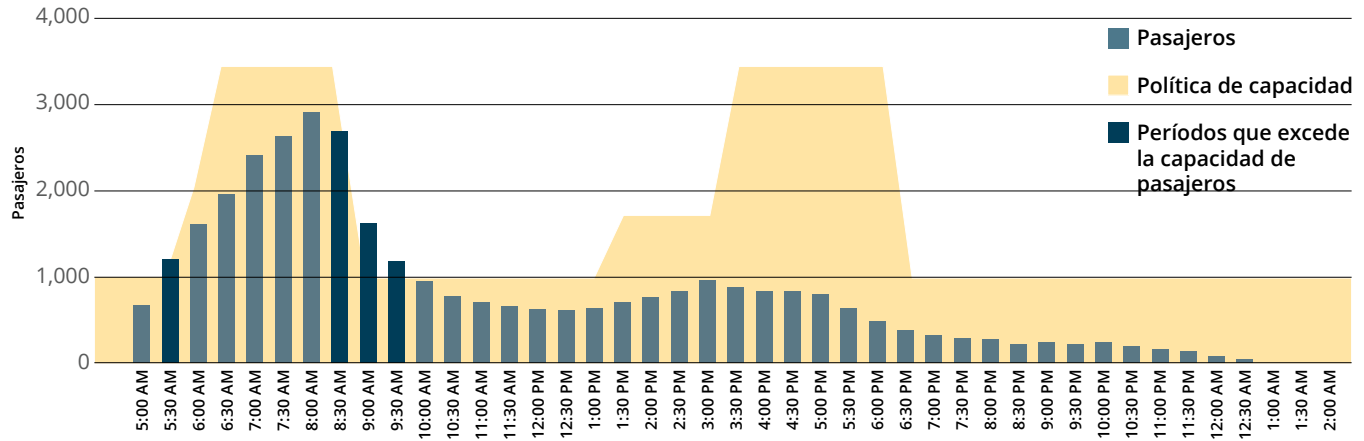
## El número de pasajeros del metro en la MBTA ha disminuido, excepto en la Blue Line.

Más de 24.000 personas abordaron la Línea Azul en una estación de East Boston en un día normal de la semana en 2018. El 48% de todos los pasajeros de la Blue Line entre semana abordan dentro de East Boston. Desde el 2014, los abordajes en días hábiles en las estaciones de la Línea Azul de East Boston han crecido a una tasa anual de 1.3% (1.1% para todas las estaciones de la Línea Azul). Durante este mismo período, los abordajes en todas las demás estaciones cerradas de la MBTA en las líneas roja, naranja, verde y plateada han disminuido.<sup>4</sup>

En 2018, la Blue Line sirvió a la mayoría de los pasajeros durante los períodos tradicionales de mayor afluencia, pero se sintió más atestada fuera de esos períodos porque había menos trenes en funcionamiento. Como resultado, la carga promedio de los trenes excedió la capacidad de la política de la MBTA de 516 pasajeros por tren entre las 5:30 y 6:00 am y 9:00 y 10:00 am en la dirección de entrada, y entre 6:30 y 7:30 pm en la dirección de salida. La carga de pasajeros en los trenes nocturnos (10:00 pm a 12:00 am) en la dirección de salida se excedió o también se aproximó a la capacidad normativa.<sup>5</sup>

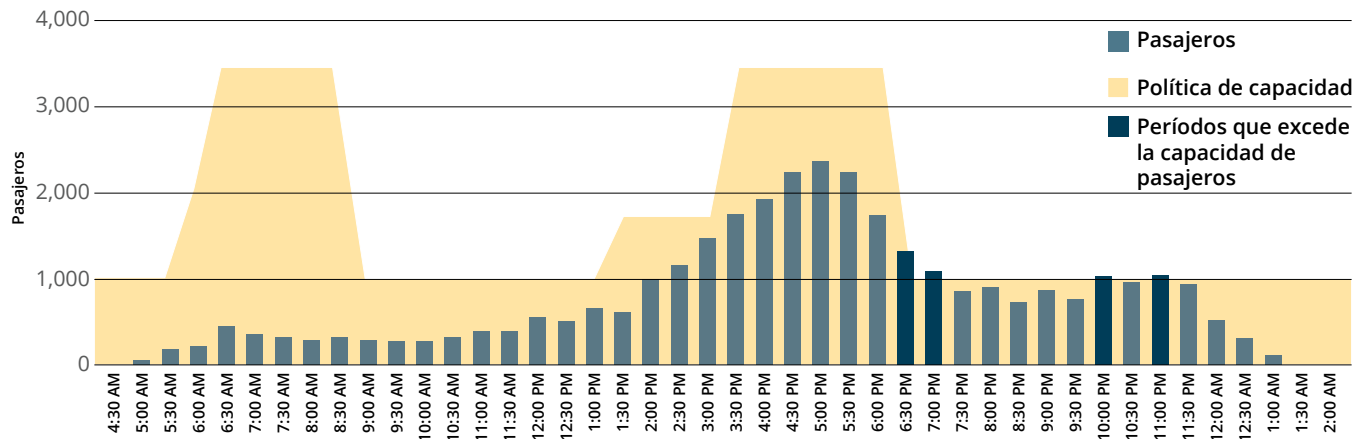
### Volúmenes de pasajeros entrantes en Blue Line (hacia la estación de Bowdoin) en el punto máximo embarque en comparación con la capacidad

Fuente: MBTA, datos de pasajeros de Blue Line, primavera de 2018 según se cita en The HYM Investment Group, "Suffolk Downs Redevelopment": Final Environmental Impact Report", diciembre de 2019



### Volúmenes de pasajeros salientes en Blue Line (hacia la estación Wonderland) en el punto máximo de embarque con la capacidad

Fuente: MBTA, datos de pasajeros de Blue Line, primavera de 2018 según se cita en The HYM Investment Group, "Suffolk Downs Redevelopment": Final Environmental Impact Report", diciembre de 2019.



5 MBTA, datos de pasajeros de Blue Line, primavera de 2018 según se cita en The HYM Investment Group, "Suffolk Downs Redevelopment: Final Environmental Impact Report", diciembre de 2019.

4 MBTA

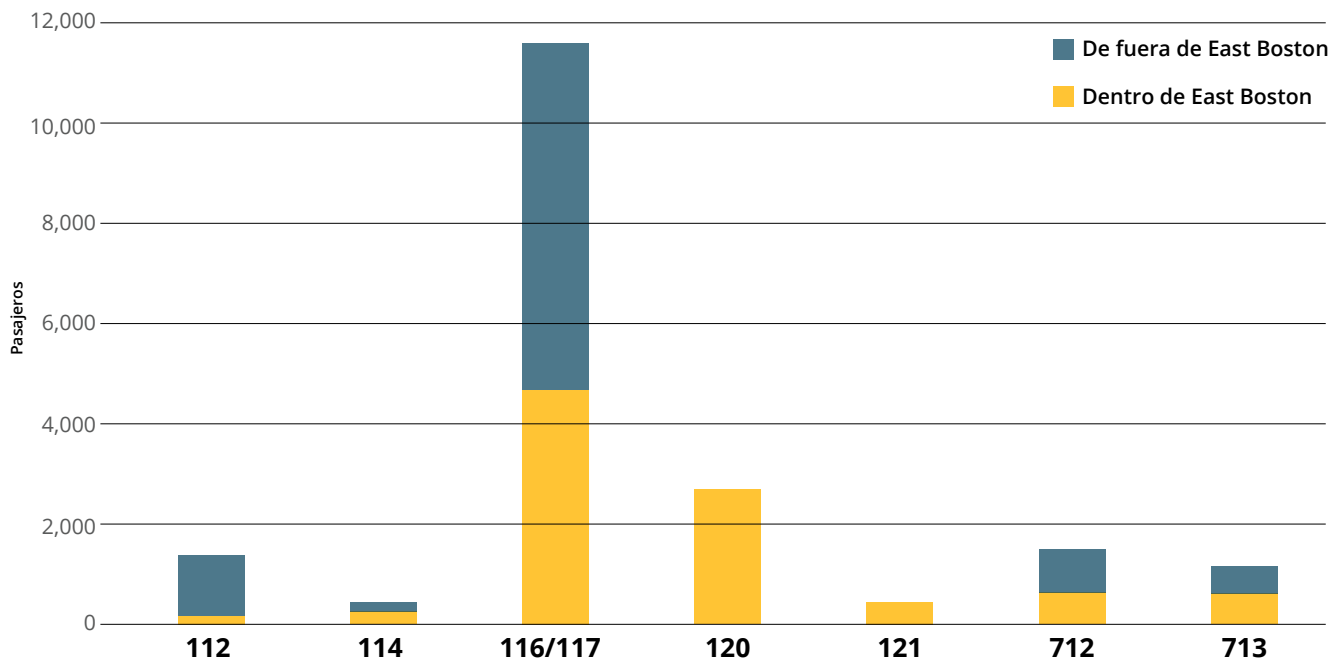
## El número de pasajeros de autobús ha disminuido en East Boston, pero la ruta de autobús 116/117 está cada vez más llena.

En 2018, más de 9.400 personas abordaron la ruta 112, 114, 116/117, 120, 121, 712, o 713 dentro de East Boston en un típico día de semana. Mientras que el 49% de los pasajeros de estas rutas abordaron dentro de East Boston, el total de abordajes de autobús dentro de East Boston se redujo. Entre el 2017 y el 2018, el número de pasajeros que abordaron los autobuses en días hábiles dentro de East Boston disminuyó un 3.3%, y el número de pasajeros en las rutas que sirven a East Boston que abordaron fuera de East Boston aumentó el 4.1%. (Las rutas 712 y 713 no están incluidas en estas cifras de crecimiento, ya que solo se dispone de datos sobre el número de pasajeros en el 2017).<sup>6</sup>

La ruta principal de autobús 116/117 representó casi todo el crecimiento de pasajeros en las rutas de autobús que sirven a East Boston. La MBTA considera que alrededor del 10% de los 116/117 recorridos de los días de semana son incómodos debido a la alta carga de pasajeros, lo cual típicamente ocurre en la calle Meridian ya que los recorridos hacia la plaza Maverick durante el periodo de mayor afluencia de la mañana llegan a su pico.

### Promedio de viajes en autobús de un día de semana

Fuente: MBTA (2018)



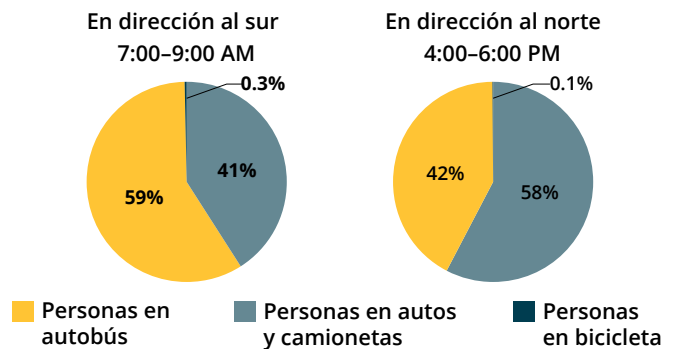
6 Los abordajes del SL3, abordajes de ferry y abordajes de autobuses pre-2017 a nivel de parada no estaban disponibles o no eran fiables para este análisis. Fuente: MBTA

## Maverick Square es el centro de transporte más concurrido de East Boston.

Más de 14,000 viajes en autobús y metro se originan en Maverick Square todos los días de la semana, representando el 42% de todos los abordajes de autobús y metro dentro de East Boston.<sup>7</sup> Dos tercios de todos los viajes en bicicleta públicas dentro de East Boston comienzan o terminan en Maverick Square. Alrededor del 96% de todas las personas que acceden a la estación Maverick lo hacen en autobús (44%) y a pie o en bicicleta (52%), un incremento del 87% de hace una década.<sup>8</sup>

### En Central Square, ¿cuántas personas toman la Meridian St?

Fuente: BPDA, BTD (2017), MBTA (2017)



7 Los abordajes del SL3, abordajes de ferry y abordajes de autobuses pre-2017 a nivel de parada no estaban disponibles o no eran fiables para este análisis. Fuente: MBTA.  
8 Personal de Planificación de Central Transportation, "Encuesta de pasajeros del sistema MBTA 2015-17". Mayo de 2018..



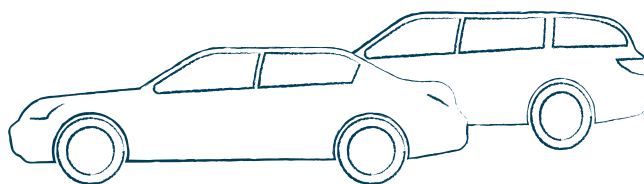
## La población de East Boston crece más rápidamente que la matriculación de vehículos de pasajeros.

Entre 2010 y 2018, la población de East Boston creció más rápido (más del 15%) que el crecimiento de los vehículos de pasajeros matriculados en una dirección de East Boston (más del 10%).<sup>9</sup> Como resultado, el promedio de matrículas de vehículos de pasajeros por residente disminuyó un 4% en East Boston (en comparación con una disminución más pronunciada del 8% en el resto de Boston durante el mismo período). Entre el 2010 y el 2018, el número de hogares sin auto creció más rápido en East Boston (más de un 8%) en comparación con el resto de Boston (más de un 3%).<sup>10</sup>

Relación de vehículos de pasajeros matriculados por los residentes a partir de 2018:

1 vehículo por cada 3.0 residentes (East Boston)

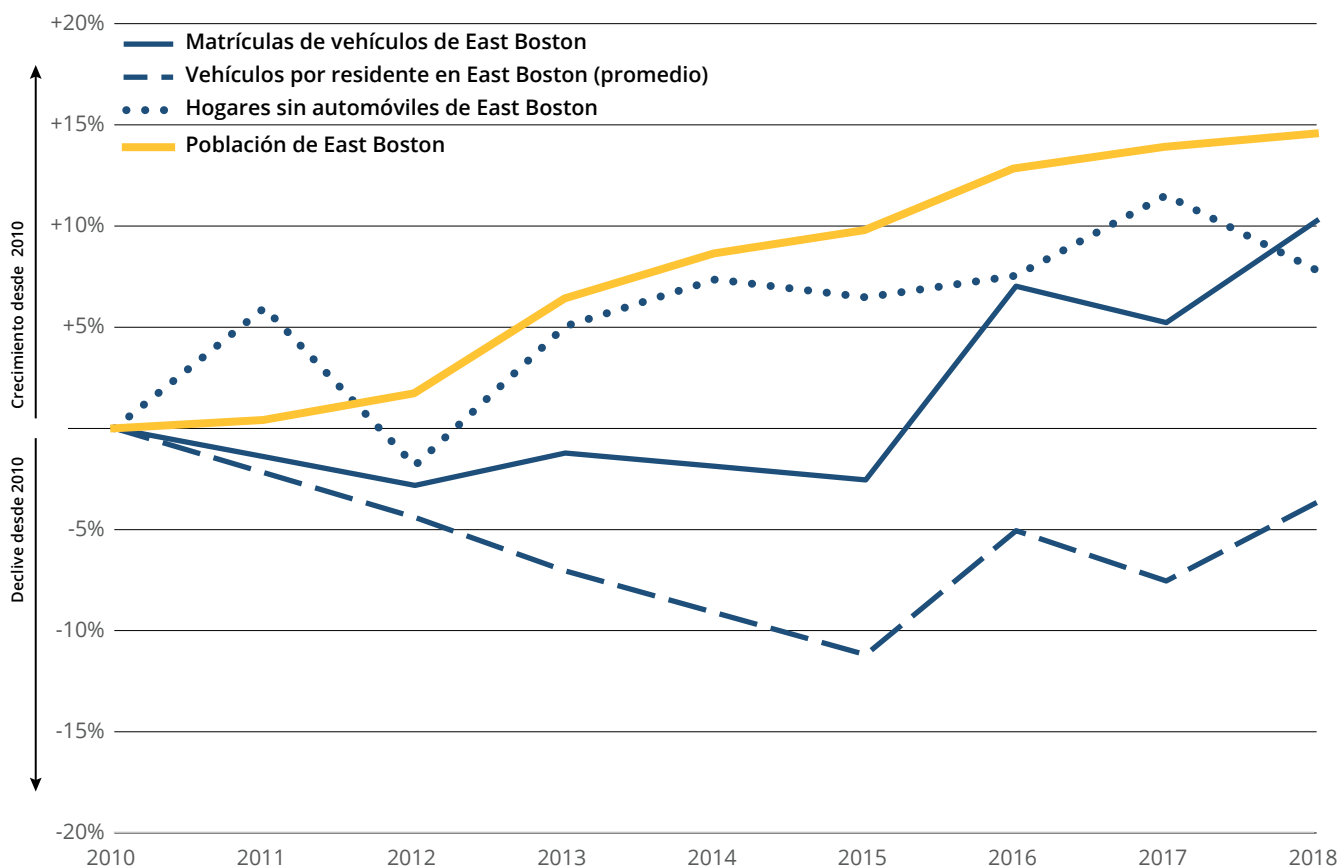
1 vehículo por cada 2.7 residentes (resto de Boston)



Fuente: BPDA, CTPS, RMV, 2014–2018 encuesta de la comunidad estadounidense.

## Cambio en la población, vehículos de pasajeros matriculados, promedio de vehículos por residente, y hogares sin automóvil en East Boston

Fuente: BPDA, CTPS, RMV, 2014–2018 Encuesta de la comunidad estadounidense.



<sup>9</sup> CTPS, RMV, 2014–2018 Encuesta de la comunidad estadounidense.

<sup>10</sup> 2014–2018 Encuesta de la comunidad estadounidense.



Desde 2010, el crecimiento de la población en East Boston ha superado el crecimiento de las matriculación de vehículos de pasajeros.

# Seguridad y comodidad

Los Servicios Médicos de Emergencia de Boston (EMS) respondieron a 471 accidentes en East Boston entre 2016 y 2018. Cuatro accidentes fueron fatales. En mayo de 2019, otro accidente mortal ocurrió en la calle Bennington.

## Los accidentes en East Boston se agrupan a lo largo de las calles principales y alrededor de las intersecciones complejas.

Cuando los choques se ponderan por su gravedad, varias de las principales plazas y entradas a East Boston destacan como puntos críticos para choques del vecindario. Estas ubicaciones que se muestran en la siguiente página comparten características comunes: vías principales, intersecciones irregulares, y zonas de alta actividad. Las vías principales constituyen el 34% de la red vial de East Boston, pero el 72% de los choques de East Boston ocurren en estas vías. Tres de los cuatro choques de automóviles fatales en East Boston del 2016 al 2018 ocurrieron en intersecciones con choques de varios vehículos.

La zona de Central Square fue el punto crítico para choques en East Boston desde el 2016 al 2018. Sin embargo, la zona estaba en construcción durante ese período, y hoy en día Central Square incluye intersecciones más seguras para hacer frente a los desafíos de seguridad anteriores. Cuando se consideran las modalidades de transporte, las ubicaciones de los principales puntos críticos para choques variaron: Central Square (a pie), Bennington Street desde Brooks Street hasta Putnam Street (en bicicleta), y la Ruta 1A en Curtis Street (conduciendo).

## Los cinco puntos críticos para choque más graves por modalidad (2016-2018)

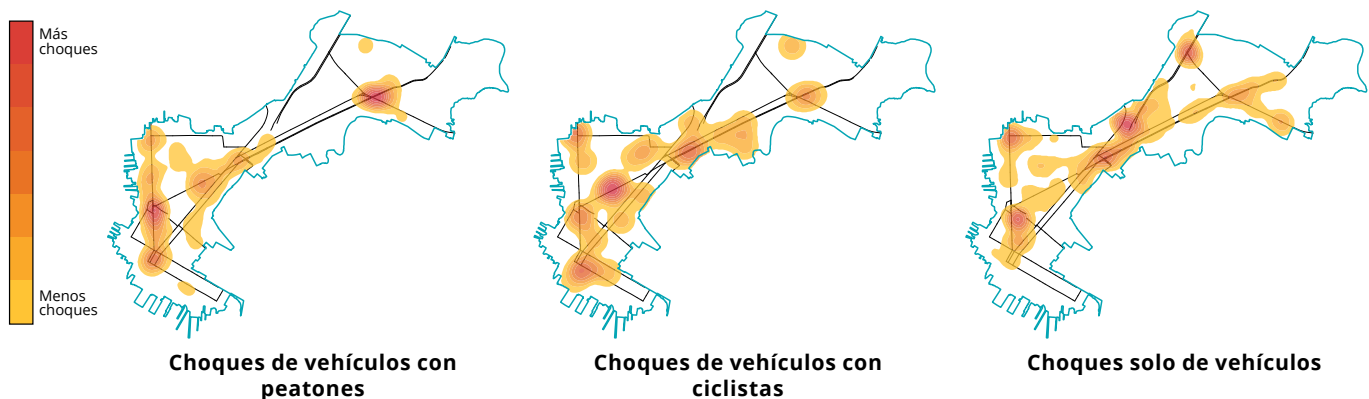
Fuente: BPDA, Boston EMS

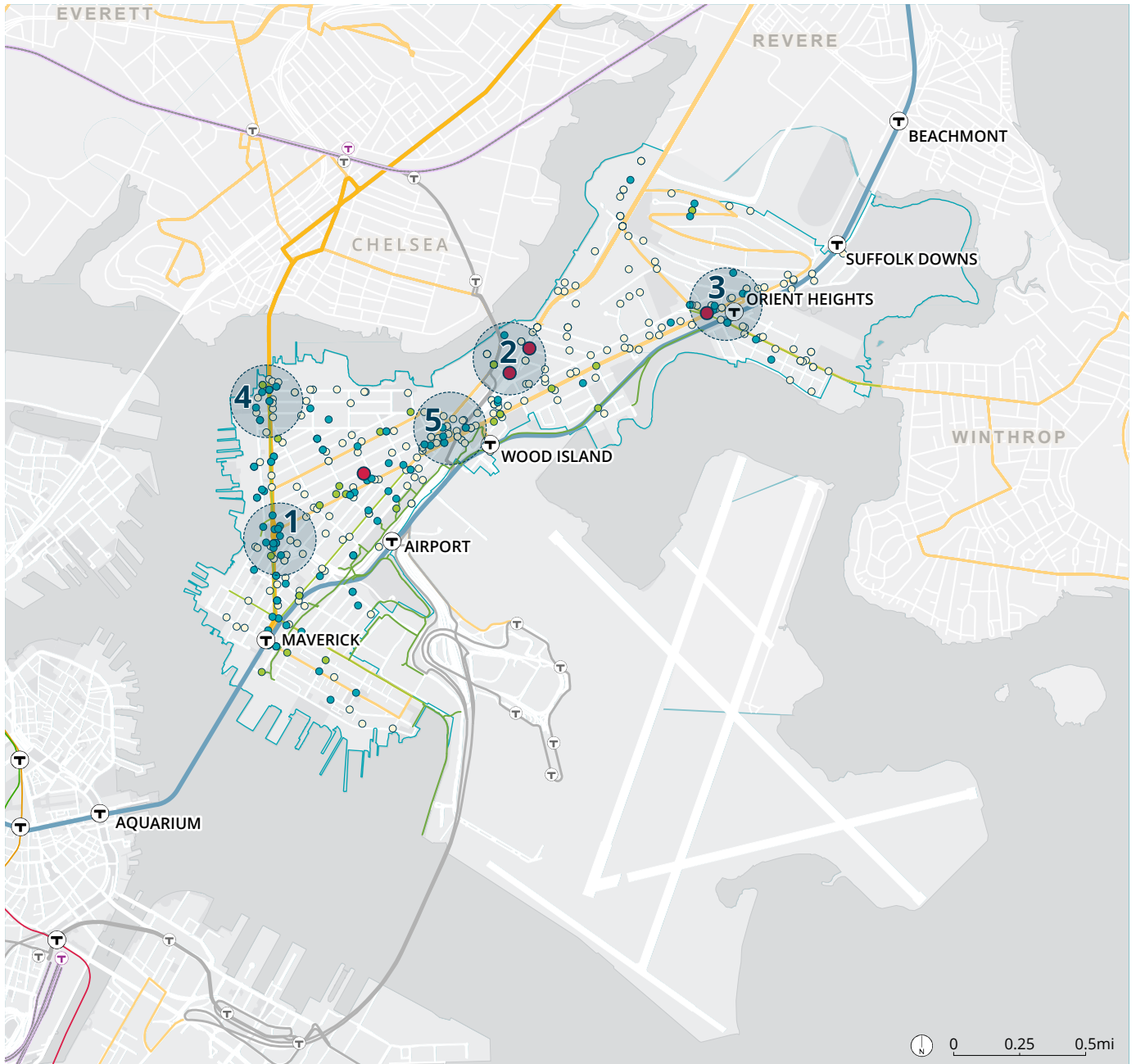
Nota: los datos incluyen los años en que Central Square estuvo en construcción.

Punto crítico para choques	Punto crítico para choques clasificado por gravedad (1 = más grave)			
	TODOS LOS CHOQUES DE AUTOMÓVILES	Choques vehículos con peatones	Choques de vehículos con ciclistas	Choques de solo vehículos
Central Square	1	1	5	2
East Boston Expressway (Ruta 1A) en Curtis Street	2	-	-	1
Orient Heights Square	3	2	-	-
Meridian Street en Condor Street	4	5	2	5
Day Square	5	-	-	4
Bennington Street (Brooks a Putnam Streets)	-	4	1	-
Bennington Street en Mendoza Square	-	-	4	-
Maverick Square	-	3	3	-
McClellan Highway (Ruta 1A) en Boardman Street	-	-	-	3

## Densidad de los choques en East Boston (2016-2018)

Fuente: BPDA, Boston EMS, MassGIS





**Puntos críticos para choques y choques en East Boston, 2016-2018**

Fuente: BPDA, Boston EMS, MassGIS.

Nota: los datos incluyen los años en que Central Square estuvo en construcción.

- 5 principales puntos críticos para choques
- 1 Puntos críticos para choques por gravedad
- Choque fatal
- Choque con peatón
- Choque con bicicleta
- Choque con automóvil
- T Parada de metro
- T Parada de Silver Line
- Camino de uso compartido
- Ciclovía
- MBTA Blue Line
- MBTA Silver Line
- Ruta de autobús principal
- Ruta de autobús local



## Las personas que caminan y andan en bicicleta se ven desproporcionadamente afectadas por choques los choques.

Entre 2016 y 2018, el 22% de los accidentes que requirieron una respuesta de los servicios de emergencia incluyeron peatones y el 6% ciclistas. Juntos, estas modalidades de desplazamiento representan el 5% de todos los recorridos de East Boston, aunque una parte de los recorridos en transporte público también incluyen caminar o andar en bicicleta (los datos sobre los desplazamientos no laborales no están disponibles). En general, aproximadamente el 20% de los accidentes de peatones ocurrieron a una cuadra de una estación de la Blue Line, sin embargo el 10% de todos los choques se produjeron cerca de una estación de la Blue Line.

Dos de las cuatro víctimas mortales de los choques durante este período fueron peatones. Si se comparan los choques mortales con los no mortales, uno de cada 50 choques con peatones fue mortal, y uno de cada 170 choques de solo de vehículos.<sup>11</sup>

## El exceso de velocidad es la principal preocupación de seguridad de los pasajeros de East Boston, especialmente para los peatones.

El exceso de velocidad representa la mayor parte de las preocupaciones de seguridad reportadas en East Boston, según los datos recopilados por el programa Visión Cero de la ciudad. De estos problemas de velocidad reportados, casi dos tercios fueron de peatones. La velocidad de los vehículos automotores es un determinante fundamental de la gravedad de los accidentes. Con velocidades más bajas, los peatones tienen menos probabilidades de morir o de resultar gravemente heridos si son atropellados por un vehículo motorizado. En 2017, la ciudad de Boston redujo su límite de velocidad por defecto a 25 mph, y las investigaciones confirmaron que, como resultado, los conductores de Boston tienen menos probabilidades de conducir a más de 25 mph.<sup>12</sup> En East Boston, la única calle que mantiene un límite de velocidad de 30 mph es Bennington Street, al norte de Day Square.

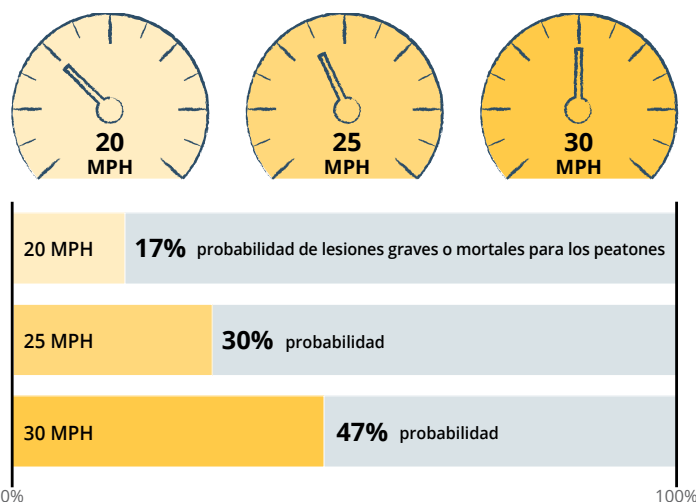
Otras preocupaciones de seguridad comúnmente reportadas incluyen el doble estacionamiento y las

condiciones de las calles. El 63 % de los comentarios de las personas que andan en bicicleta se relacionaron con el estado de las carreteras. El 18 % de los comentarios de los conductores se relacionaron con las personas que estacionan sus vehículos en doble fila, lo que se observó especialmente alrededor de las tiendas de conveniencia, guarderías, escuelas y restaurantes de comida para llevar.



### Probabilidad de lesiones mortales o graves para los peatones atropellados por conductores transitando a estas velocidades

Fuente: BPDA; Brian C. Tefft, "Impact Speed and a Pedestrian's Risk of Severe Injury or Death," Fundación AAA para la Seguridad del Tráfico, septiembre de 2011.



<sup>11</sup> Fuente: Boston EMS

<sup>12</sup> Wen Hu y Jessica B. Cicchino, "Reducción del límite de velocidad de 30 mph a 25 mph en Boston: efectos de la velocidad de los vehículos" (Prevención de lesiones, 2019.)



La mayoría de las calles de East Boston carecen de una infraestructura para bicicletas específica y conveniente. La fotografía es de Neptune Road en Saratoga Street.



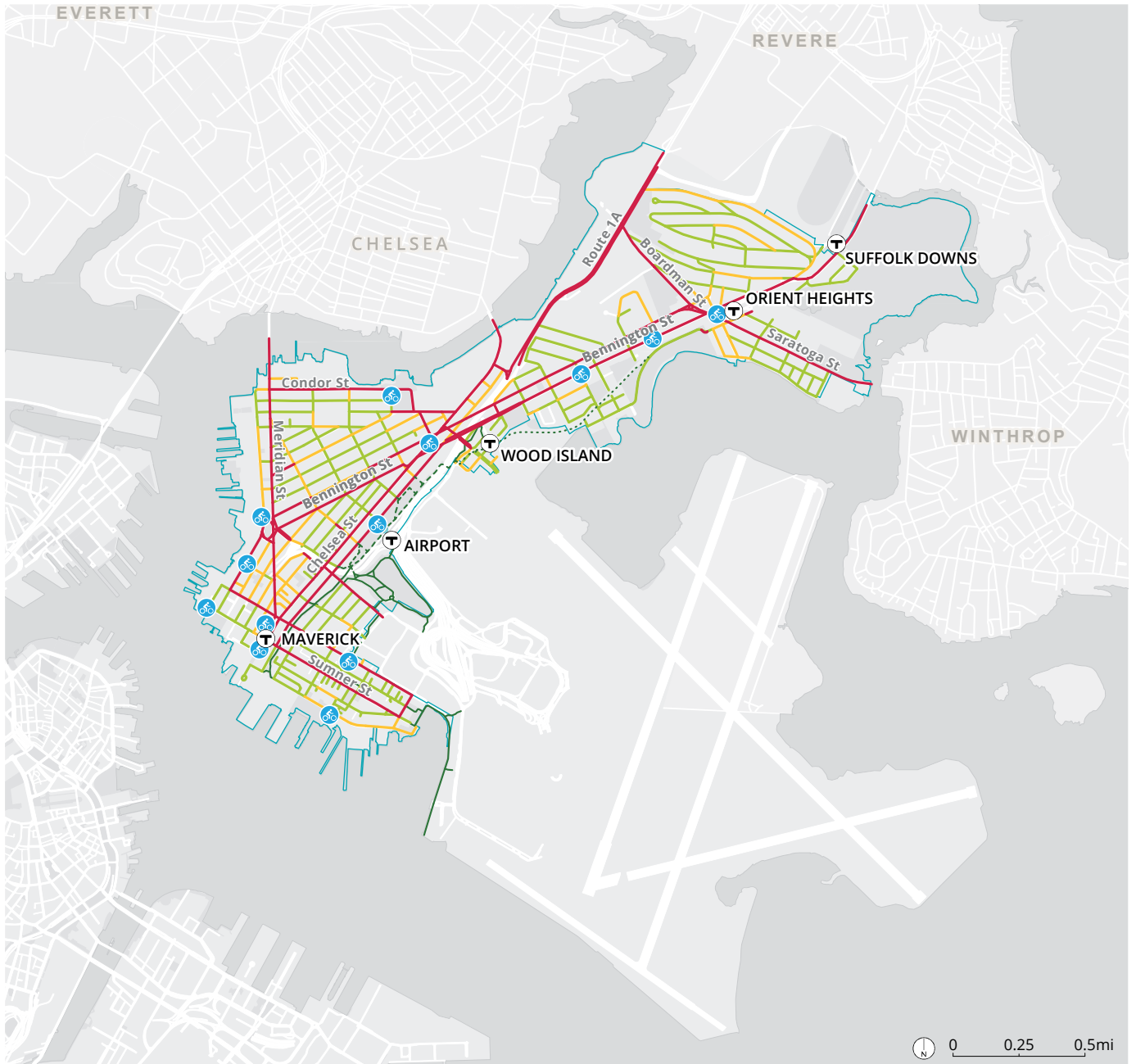
## Las principales calles de East Boston tienen condiciones de ciclismo estresantes.

Existen carriles para bicicletas en partes de las calles Chelsea, Meridian, Maverick y Saratoga. Sin embargo, cuando se toma en cuenta el volumen de los vehículos automotores, velocidades, y conflictos en las aceras, ninguna calle principal en East Boston puede ser considerada cómoda para andar en bicicleta por personas de todas las edades y habilidades (vea “Nivel de congestión del tráfico de bicicletas” en la página 103). Las investigaciones nacionales muestran que la mayoría de las personas solamente andan en bicicleta cuando se sienten cómodas, por lo general cuando las interacciones con los vehículos motorizados son poco frecuentes (por ejemplo, senderos, carriles para bicicletas protegidos y calles residenciales de bajo tráfico).

Las calles de mínimo estrés de East Boston se limitan a las zonas residenciales, muchas de las cuales tienen un terreno difícil y no forman una red conectada que facilite el transporte diario a los destinos. Aunque el Mary Ellen

Welch Greenway tiene un circuito de bicicletas de mínimo estrés a lo largo de gran parte de East Boston, su horario limitado de funcionamiento obliga a las personas a utilizar calles alternativas con niveles más altos de estrés de cuando está cerrado. (Para las horas de operación, consulte “Nivel de estrés del tráfico de bicicletas” en la página 103.)





Las interacciones con los vehículos automotores son estresantes para los ciclistas. Las calles con mayor volumen de vehículos, velocidades y obstáculos en las aceras tienen un mayor nivel de congestión de tráfico. Las calles “con menor estrés” acomodan cómodamente a personas de todas las edades y habilidades. Los carriles para bicicletas protegidos, los caminos fuera de la calle y las calles públicas poco transitadas se consideran “de mínimo estrés”.

**Nivel de congestión del tráfico de bicicletas**

Fuente : BPDA, Bluebikes

- Mínimo estrés
- Estrés leve
- Estrés alto
- Máximo estrés
- - - Caminos que cierran a las 11pm en verano y a las 8 pm en invierno
- ..... Caminos que cierran al anochecer
- Caminos abiertos en el horario de la MBTA
- 🚲 Estación de Bluebikes



# Acceso a opciones

El acceso a las opciones de transporte se está ampliando, pero las barreras naturales, la conectividad limitada del transporte y los pocos supermercados limitan el recorrido diario de los peatones, ciclistas o usuarios del transporte público.

**Aproximadamente el 74% de los residentes de East Boston viven a 10 minutos a pie de una estación de metro o una parada de la ruta principal de autobuses, de una estación de bicicletas públicas o de automóviles compartidos.**

Únicamente el 60 % de los residentes de la ciudad tienen este mismo nivel de acceso a las opciones de transporte. El acceso a las opciones es más alto en Jeffries Point, Eagle Hill y Orient Heights Square, mientras que las opciones de transporte son más limitadas a lo largo de Condor Street y dentro de McCormick Square, Harbor View y Orient Heights. Los hogares en zonas con una mayor variedad de opciones de transporte tienden a tener un acceso inferior al promedio en lo que respecta a un vehículo automotor (es decir, a la propiedad de un automóvil). Por el contrario, el acceso a un vehículo automotor es mayor cuando las opciones de transporte son limitadas. Las secciones de Eagle Hill a lo largo de Condor Street, singularmente, tienen ingresos familiares promedio más bajos, menor acceso a un vehículo automotor y opciones de transporte limitadas.<sup>13</sup>

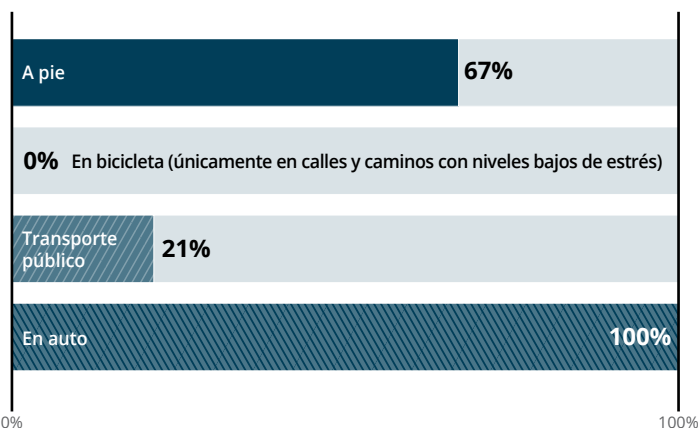
## Las opciones de transporte de los residentes para acceder a los supermercados son limitadas.

No todos los residentes de East Boston pueden ir a pie o en transporte público a un supermercado en 15 minutos, aunque todos pueden ir en automóvil, si es que hay alguno disponible. Ningún residente puede recorrer todo el trayecto en bicicleta por calles o caminos con poco nivel de

estrés para ir al supermercado<sup>14</sup> Shaw's en Central Square es el único supermercado en East Boston, y las alternativas más cercanas incluyen Market Basket (Chelsea), Stop & Shop (Revere), y Star Market (West End). Aunque las pequeñas tiendas de esquina se encuentran en todo East Boston, los miembros de la comunidad han notado que el acceso a los supermercados puede ser complicado. El análisis realizado por el Consejo de Planificación del Área Metropolitana (MAPC) confirmó que los residentes de East Boston son los que tienen mayor tiempo de recorrido (0.8 millas en promedio) para llegar a una tienda de comestibles en comparación con todos los vecindarios de Boston.<sup>15</sup>

### Residentes de East Boston con supermercados a 15 de distancia

Fuente: BPDA

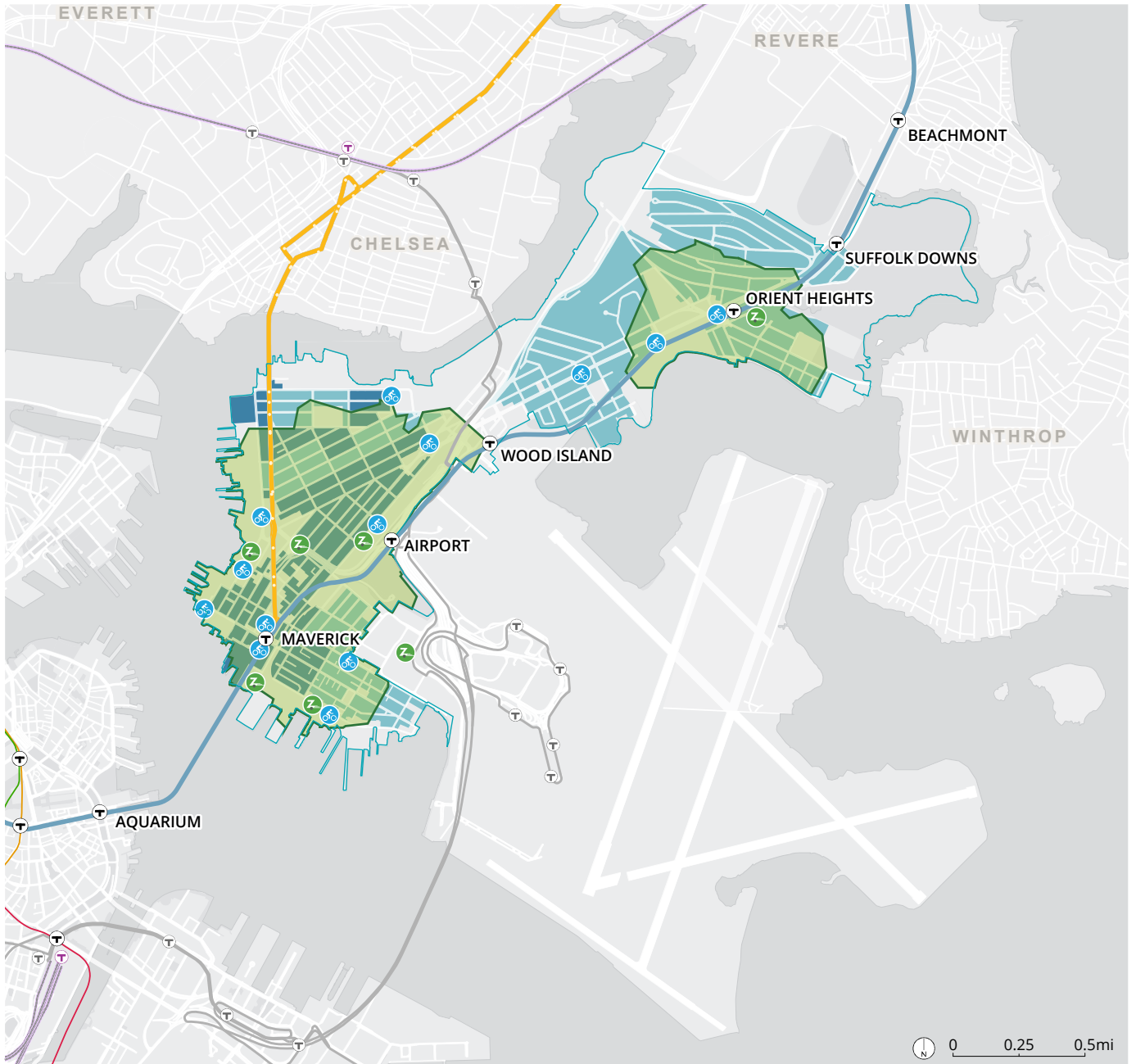


Notas: Incluye supermercados dentro de East Boston y municipalidades vecinas.

<sup>14</sup> Nivel de congestión de tráfico 1 o 2.

<sup>15</sup> Ciudad de Boston, Oficina del alcalde para el acceso a los alimentos, datos sobre el estado de la seguridad alimentaria en la ciudad de Boston datos. 2019.

<sup>13</sup> 2013–2017 American Community Survey



**Zonas residenciales con acceso a opciones de transporte.**

Fuente: BPDA, 2013–2017 Encuesta comunitaria estadounidense.

- Áreas de East Boston a 10 minutos a pie de una estación de tren o una ruta principal de autobús, una estación de Bluebikes, y automóviles compartidos.
- Vehículos propios en el hogar por debajo del promedio
- Vehículos propios en el hogar por encima del promedio

La tasa promedio de propiedad de automóviles en East Boston es del 62%

- T** Parada de metro
- MBTA Blue Line
- T Parada de Silver Line
- MBTA Silver Line
- Estación de Bluebikes
- Ruta de autobús principal
- Zipcar
- o Parada de autobús principal

## El acceso a los principales centros de empleo difiere mucho según la modalidad de transporte.

El puerto de Boston limita en gran medida los desplazamientos a pie y en bicicleta para ir a trabajar; el aeropuerto Logan es el único centro de empleo importante al que se puede acceder por estos medios, ya que la duración promedio del trayecto del vecindario es de 31 minutos. El recorrido en transporte público a los principales centros de empleo como el aeropuerto Logan, el centro, Back Bay y algunos de los muelles de South Boston tiene una duración de 31 minutos. No es posible acceder al resto de la zona portuaria de South Boston en 31 minutos porque el SL3 circula en tráfico congestionado. La falta de un servicio de ferry accesible y frecuente, al mismo tiempo que la ausencia de una conexión directa de la Blue Line a la Red Line y a la red de trenes de cercanías, limitan el acceso a otros grandes centros de empleo dentro de este tiempo de viaje al trabajo. Los residentes de East Boston que accedan a la zona médica de Longwood, al corredor de la Red Line de Cambridge (plazas de Kendall, Central, y Harvard), y a Allston- Brighton deben hacer más de una transferencia, reduciendo la fiabilidad, aumentando el tiempo de espera, y la duración total del recorrido.

El 37 por ciento de la población trabajadora de East Boston se desplaza durante horas no tradicionales (es decir, salen entre las 4 pm y las 7 am) cuando el transporte es poco frecuente o no está disponible.<sup>16</sup> En 2019, la MBTA estableció cambios en el servicio de madrugada y de noche para aumentar la frecuencia y añadir trayectos en las rutas de autobús 116, 117, 120, y SL3, entre otras de la región.

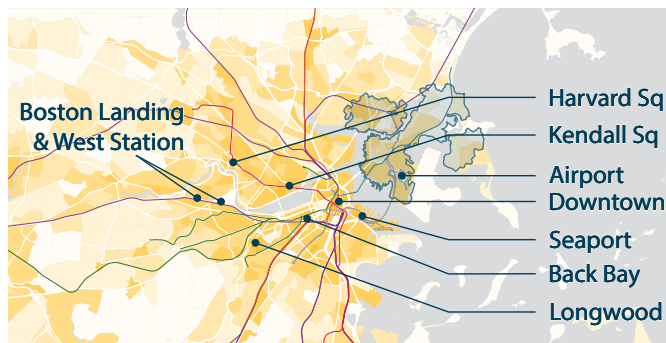


El SL3 recorre el trayecto entre la estación del sur y Chelsea a través de la estación del aeropuerto.

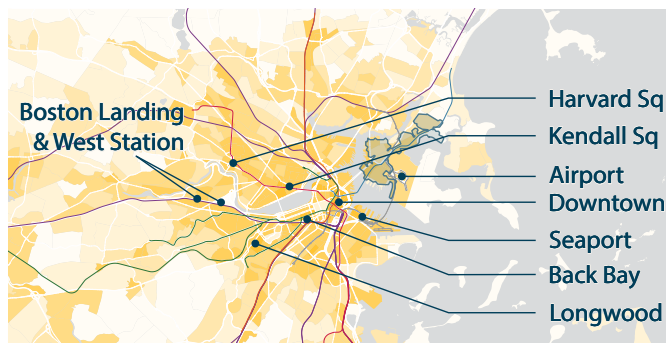
En un recorrido promedio de 31 minutos, ¿cuán lejos puede desplazarse un residente un día de semana por la mañana?

Fuente: BPDA, 2013–2017 Encuesta de la comunidad esta, MassGIS, MassDOT.

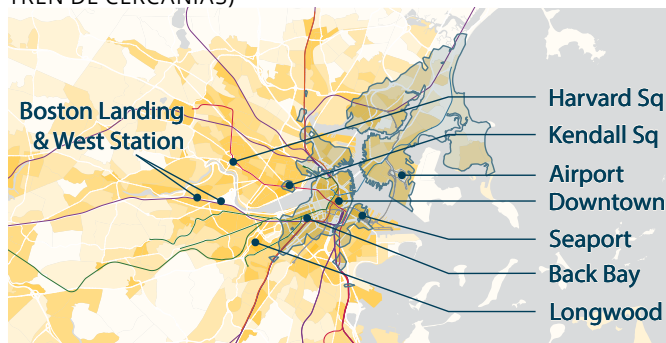
A PIE



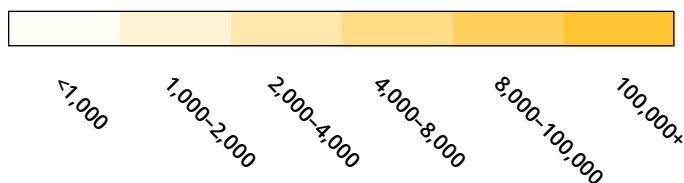
BICICLETA (ÚNICAMENTE CALLES Y CAMINOS POCO CONGESTIONADOS)



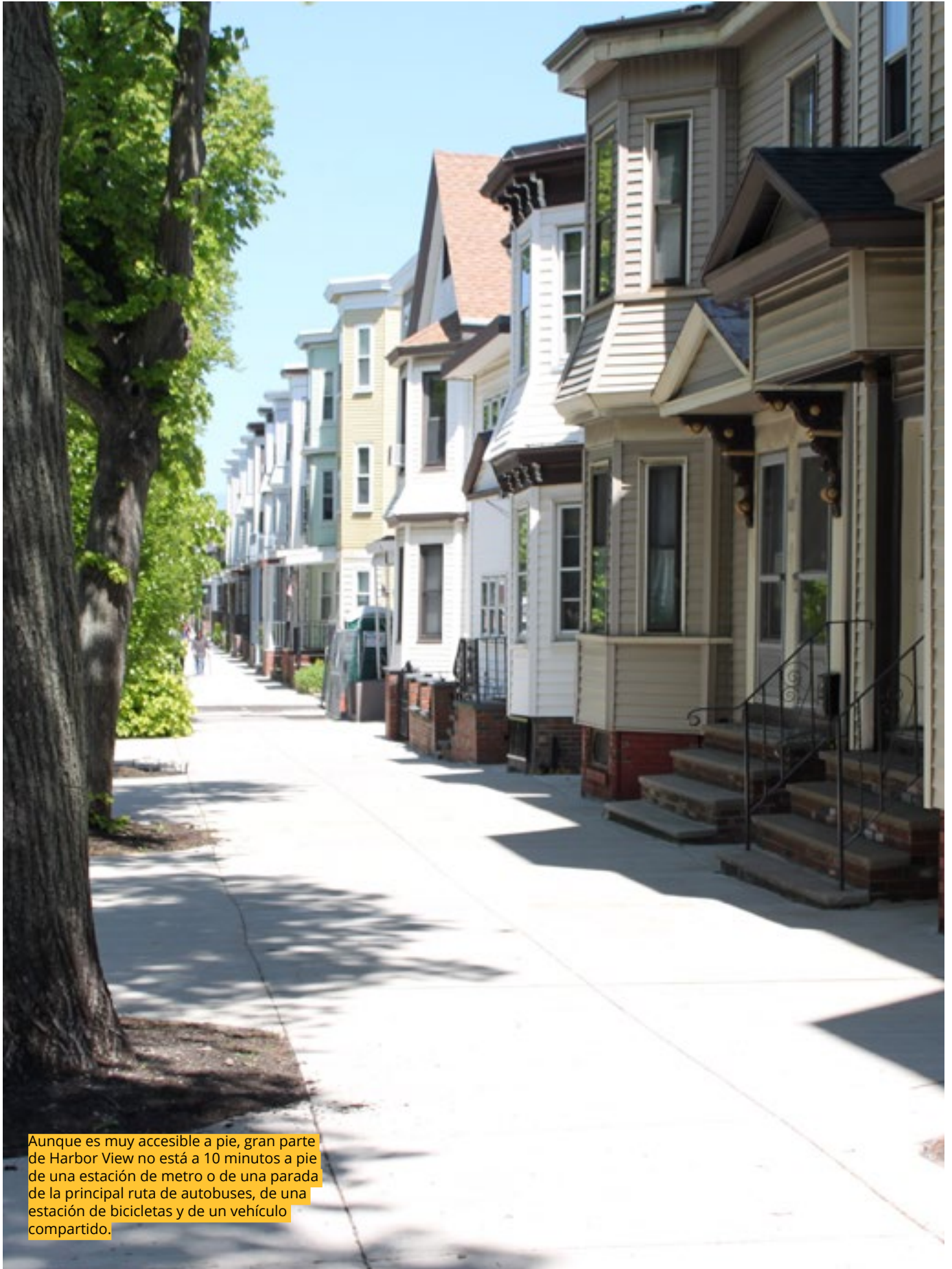
UTILIZANDO TRANSPORTE PÚBLICO (BUS, RAPID TRANSIT, Y TREN DE CERCANÍAS)



Empleados por milla cuadrada







Aunque es muy accesible a pie, gran parte de Harbor View no está a 10 minutos a pie de una estación de metro o de una parada de la principal ruta de autobuses, de una estación de bicicletas y de un vehículo compartido.



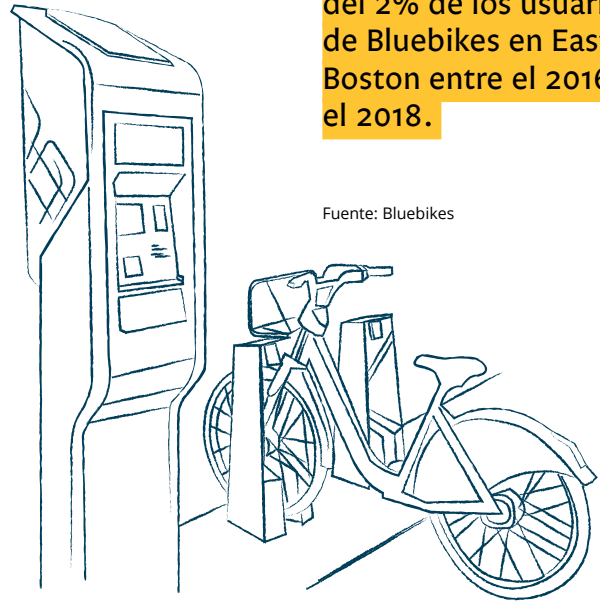
## Bluebikes ayuda con las conexiones de primera y última milla a las estaciones de Blue Line, especialmente en Maverick Square.

Boston es parte de Bluebikes, el programa público de bicicletas de la región. East Boston tiene 13 estaciones de bicicletas públicas, 11 de las cuales están abiertas todo el año. Entre el 2016 y el 2018, el 55% de todos los trayectos de bicicletas públicas de East Boston se iniciaron o terminaron en una estación de Blue Line. Los 10 trayectos más comunes de bicicleta compartida durante este período iniciaron o terminaron en una estación de Blue Line - más del 80% de estos trayectos más frecuentes se realizaron en una de las dos estaciones de Maverick Square. Aunque el 86% de los residentes de East Boston pueden llegar a la Blue Line en bicicleta usando una ruta descongestionado (nivel de congestión de tráfico 1 o 2), la mayoría de las estaciones de bicicletas públicas en East Boston están ubicadas a lo largo de calles congestionadas (nivel de congestión de tráfico 3 o 4).

Con conexiones limitadas al resto de Boston, pocos usuarios de bicicletas públicas salieron de East Boston. Para los que lo hacían, los recorridos entre Charlestown y Somerville, por las calles de Chelsea y Everett, eran las más populares. Es difícil llegar a estos destinos en transporte público desde East Boston. En 2019, Everett se unió a Bluebikes con 11 estaciones, lo que probablemente fomentará la actividad de las bicicletas públicas en East Boston.

Alrededor del 10% de los recorridos en bicicleta compartida en East Boston comenzaron y terminaron en la misma estación, lo que sugiere que se trata de las salidas recreativas o desplazamientos a destinos cercanos donde las estaciones de bicicletas públicas estaban llenas o no estaban disponibles.

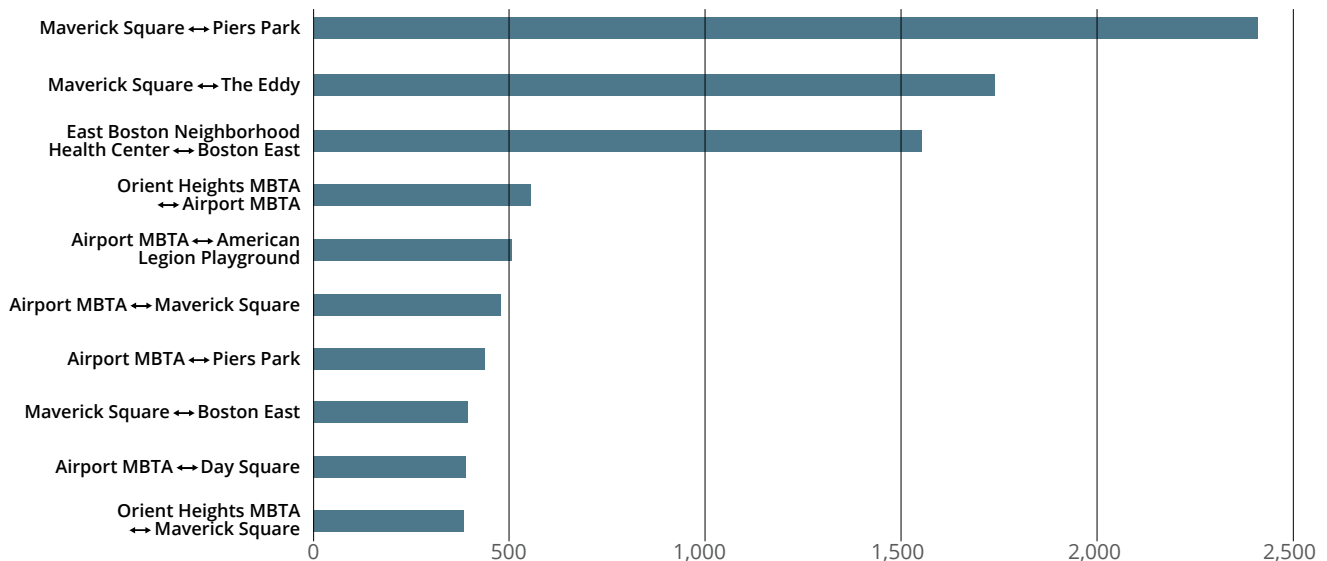
Los miembros elegibles para recibir ingresos constituyeron cerca del 2% de los usuarios de Bluebikes en East Boston entre el 2016 y el 2018.

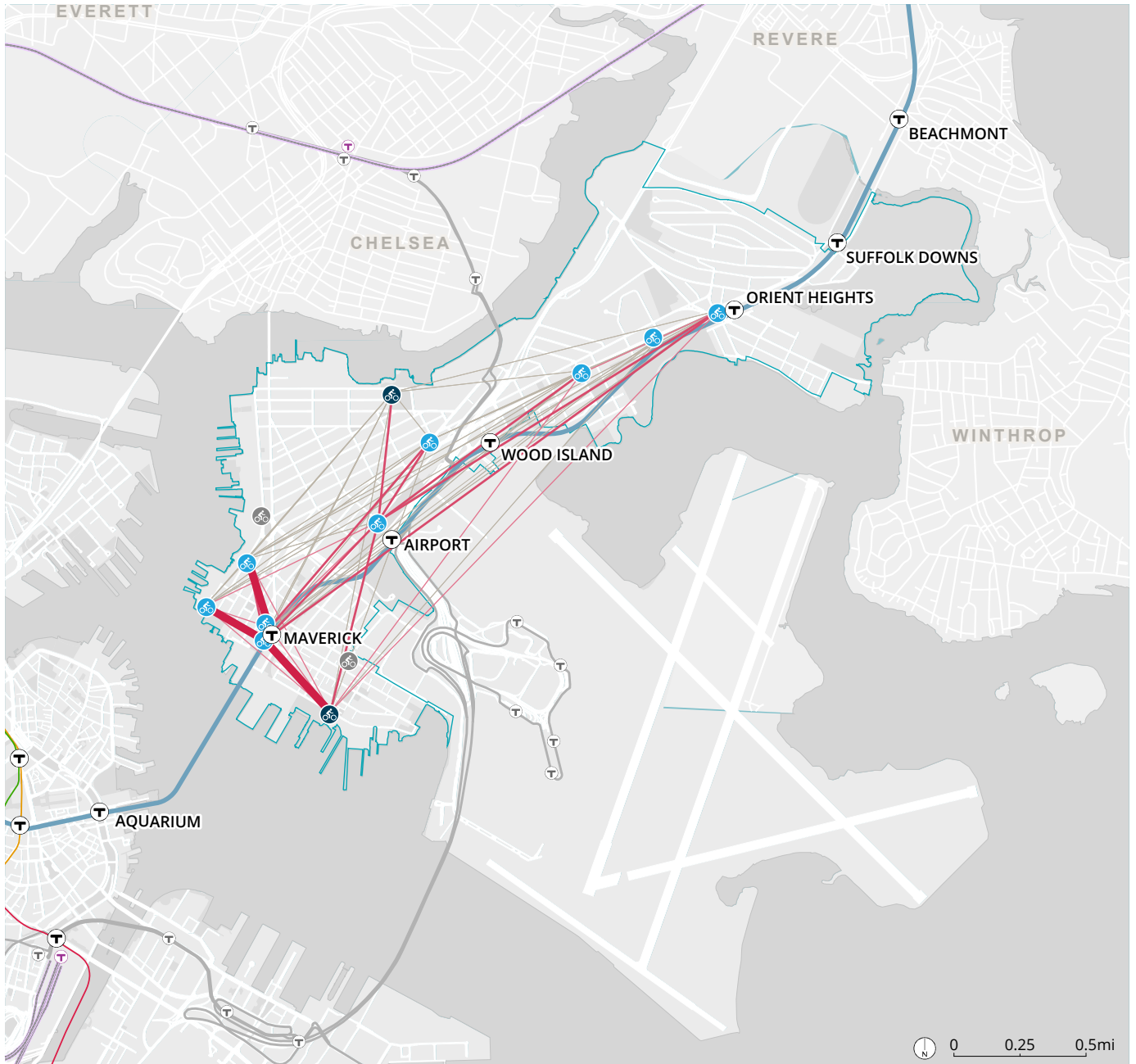


Fuente: Bluebikes

### Recorridos más comunes de bicicleta compartida que inician y terminan dentro de East Boston (Todos los recorridos)

Fuente: Bluebikes





**Todos los recorridos de Bluebikes iniciando y terminando en East Boston (2016-2018)**

Fuente: BPDA, Bluebikes

- Estación abierta todo el año
- Estación abierta de marzo a diciembre
- Estación abierta en 2019 (no hay datos)
- <1% recorridos
- 1% a 2% de los recorridos
- 2% a 3.5% de los recorridos
- 9% a 14% de los recorridos
- Parada de metro
- Parada de Silver Line
- MBTA Blue Line
- MBTA Silver Line

# Fiabilidad del transporte

La Blue Line es el servicio de transporte más fiable y consistente de East Boston. La congestión y las aberturas de los puentes pueden hacer que el servicio de autobús y el SL3 sean poco fiables e impredecibles.

## La Blue Line cumple con los objetivos de fiabilidad de la MBTA pero los autobuses de East Boston no, con la congestión en las principales intersecciones aumentando los tiempos de recorrido de los autobuses.

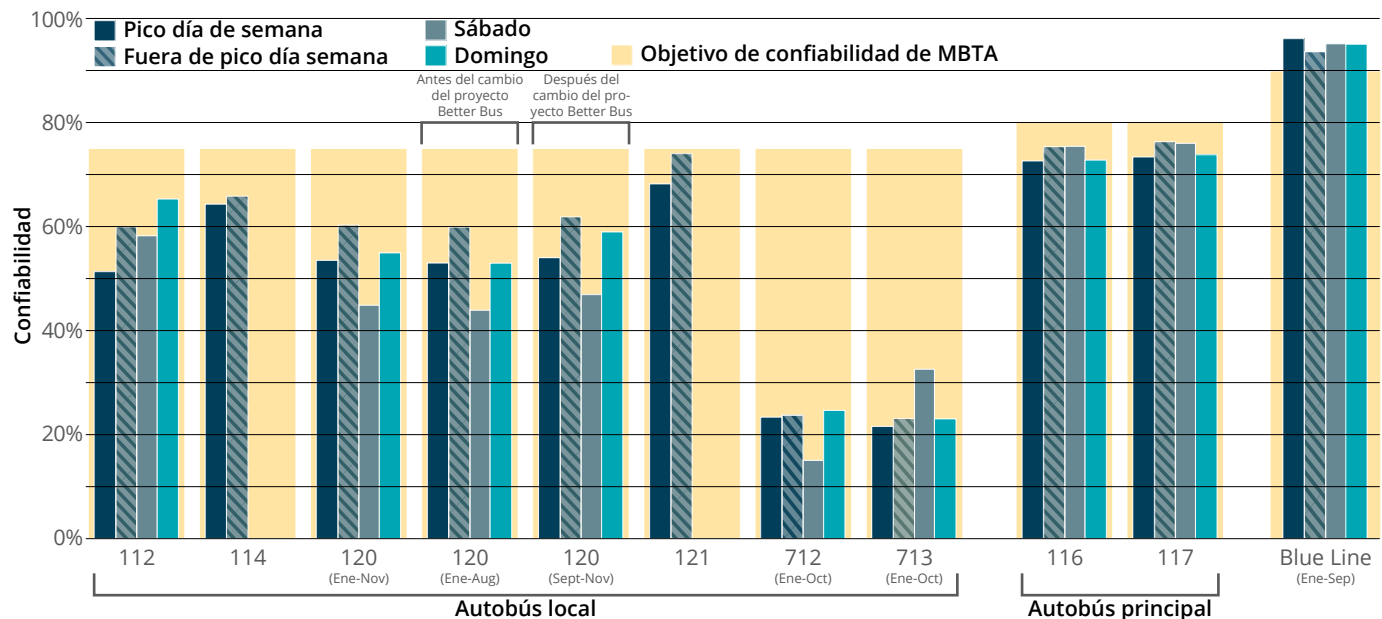
Las principales rutas de autobús de East Boston (116, 117) funcionan de manera más fiable que las rutas de autobús locales (112, 114, 120, 121, 712, 713). El servicio de fin de semana es generalmente más fiable que el servicio de día de semana pero aun así está por debajo de los objetivos de la MBTA. La MBTA mide la fiabilidad en función de la medida en que los tiempos de recorrido se ajusten a los horarios. Esta comparación puede ocurrir en puntos de tiempo específicos a mitad de la ruta (ruta de autobús local) o en el destino final (ruta de autobús principal). Para el 2019, la fiabilidad de la Blue Line -el porcentaje de pasajeros que no esperaron más que el

tiempo programado- superó los objetivos de la MBTA.

Los tiempos de viaje en autobús en East Boston se ven afectados por la congestión, ya que los autobuses operan junto a los vehículos motorizados en los carriles de circulación general. A medida que la congestión aumenta, la duración del recorrido real entre las paradas de autobús puede exceder en gran medida el tiempo de recorrido programado, lo que da lugar a una fiabilidad deficiente. Los tiempos de recorrido del autobús se ven más afectados entre Maverick Square y Central Square, cerca del cruce de Meridian Street/Conдор Street, cerca de Day Square y cerca de Orient Heights Square. El período más congestionado y la duración más larga de recorrido del autobús se produce durante el período de mayor afluencia de pasajeros de las 4:30 a las 6:00 de la tarde de los días laborables. Durante este período, las calles duración de recorrido más largo en relación con la duración programada del recorrido incluyen Meridian Street entre Havre Street y Saratoga Street, y Bennington Street entre Neptune Road y la estación de Wood Island. Ambos lugares congestionados están asociados con puntos de acceso de la ruta 1A.<sup>17</sup>

### Confiabilidad de Blue Line y el autobús, 2019

Fuente: BPDA, MBTA (datos de enero-noviembre de 2019, a menos que se indique lo contrario)



Nota: el 1 de septiembre de 2019, el MBTA eliminó el bucle de la Ruta 120 alrededor de Central Square para proporcionar un servicio más rápido y fiable. Actualmente no se dispone de datos de fiabilidad para el SL3.

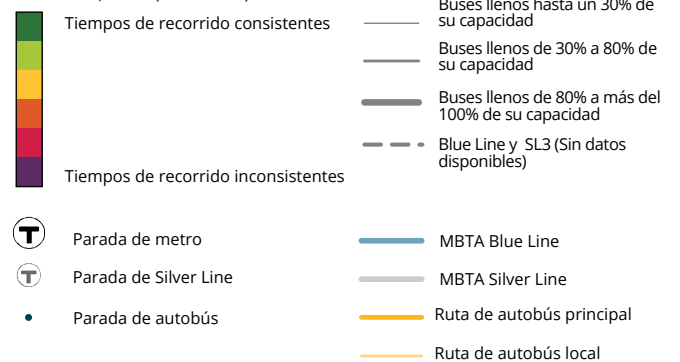
17 MBTA (otoño 2018)



Nota: el 1 de septiembre de 2019, el MBTA eliminó el bucle de la Ruta 120 alrededor de Central Square para proporcionar un servicio más rápido y fiable. Los datos de tiempo de desplazamiento de las rutas 712, 713 y SL3 no están disponibles actualmente.

**Tiempos de recorrido del autobús con el promedio de carga de pasajeros durante el periodo pico del día laboral (4:30 pm a 6:00 pm)**

Fuente: BPDA, MBTA (otoño 2018)



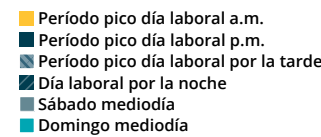


## Los tiempos de recorrido de la Blue Line son consistentes, pero la congestión y las operaciones en los puentes dan como resultado tiempos de recorrido variables en los autobuses.

Los tiempos de recorrido de la Blue Line son relativamente constantes a lo largo de la semana, a pesar de que los tiempos de recorrido entre las estaciones de Wonderland y Bowdoin (18 a 23 minutos) superan los tiempos de recorrido programados (18 minutos). Los períodos pico de desplazamiento en los días de semana tienen los tiempos de recorrido más largos. Los tiempos de recorrido durante las horas de menor afluencia y los fines de semana son más cortos porque hay menos pasajeros que suben y bajan en cada estación.

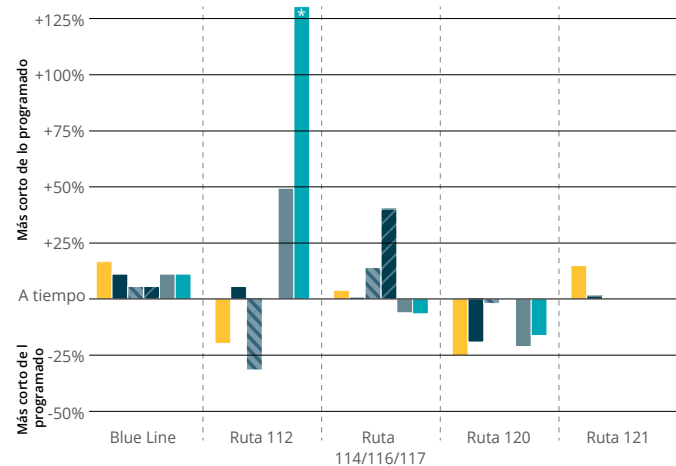
Sin embargo, los tiempos de recorrido de los autobuses y los SL3 pueden variar significativamente, lo que dificulta que los pasajeros planifiquen y dependan de estos servicios. Los tiempos de recorrido son especialmente inconstantes durante los períodos de desplazamiento de los días laborables, sobre todo en el caso de las rutas que operan cerca de los puntos de acceso de la Ruta 1A (Plaza Central, Plaza del Día y la calle Boardman) y que dependen del puente de la calle Chelsea o del puente McArdle (calle Meridian). Ambos puentes están obligados por ley a dar prioridad al tráfico marítimo y se abren a las embarcaciones que lo soliciten. El puente de Chelsea Street (puente levadizo), que cruza las ruta 112 y SL3, se abre en promedio cinco veces al día durante 16 a 21 minutos por apertura, dependiendo del tamaño de la embarcación. El puente McArdle (puente levadizo), que cruza las rutas 114 y 116/117, se abre con mayor frecuencia, pero la duración de cada apertura es aproximadamente un 40% más corta que la del puente de la calle Chelsea.<sup>18</sup>

## ¿Qué tan largo o corto es el tiempo de desplazamiento real comparado con el tiempo de desplazamiento programado?



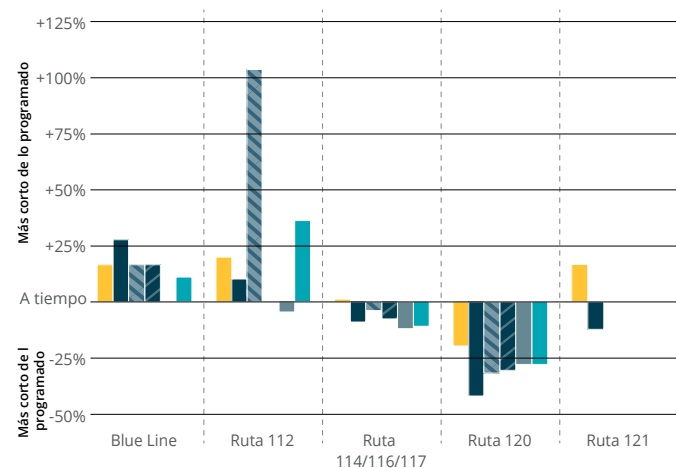
### Tiempo de desplazamiento real vs. programado (llegada)

Fuente: BPDA, MBTA (2018)



### Tiempo de desplazamiento real vs. programado (salida)

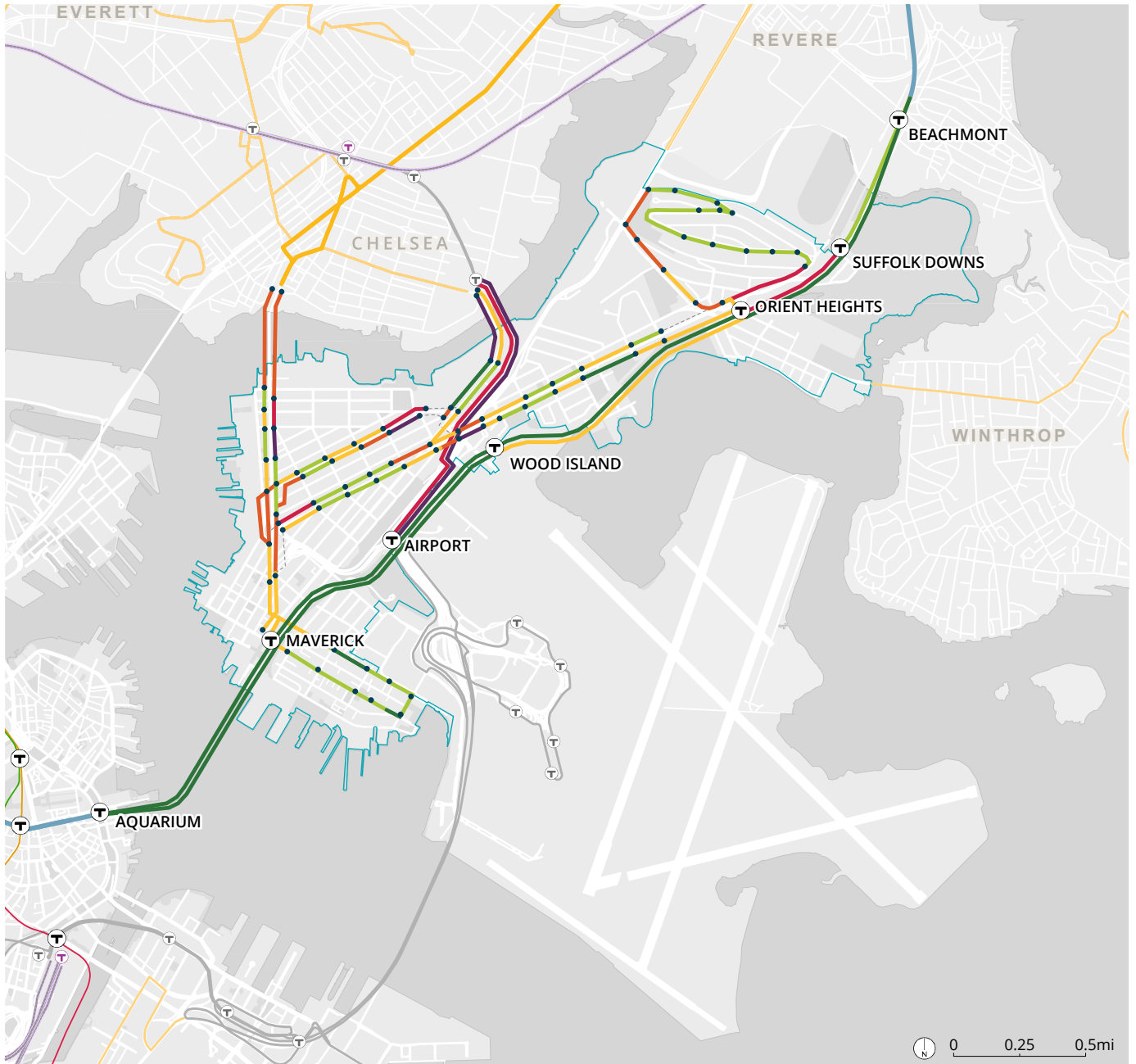
Fuente: BPDA, MBTA (2018)



\*El tiempo de desplazamiento entrante del domingo al mediodía en la ruta 112 excede el +300%.

Nota: el 1 de septiembre de 2019, el MBTA eliminó el bucle de la Ruta 120 alrededor de Central Square para proporcionar un servicio más rápido y fiable. Los datos de tiempo de desplazamiento de las rutas 712, 713 y SL3 no están disponibles actualmente.

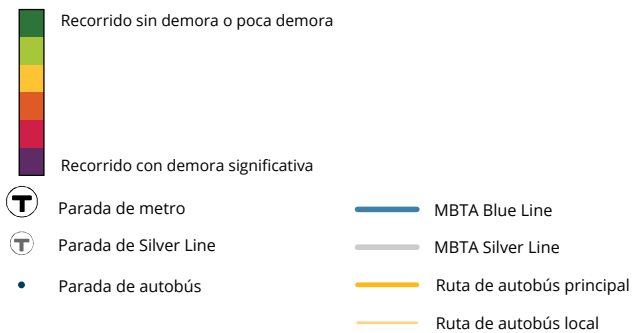
18 MassDOT, Proyecto del Puente de Chelsea Street, datos recopilados hasta mayo de 2019.



Nota: el 1 de septiembre de 2019, el MBTA eliminó el bucle de la Ruta 120 alrededor de Central Square para proporcionar un servicio más rápido y fiable. Los datos de tiempo de desplazamiento de las rutas 712, 713 y SL3 no están disponibles actualmente.

**Variabilidad de los tiempos de recorrido durante el período de máxima actividad de la semana (4:30 pm a 6:00 pm)**

Fuente: BPDA, MBTA (otoño 2018)



# Programas y políticas del estado y la ciudad

En 2017, el plan de acción Go Boston 2030 del plan de transporte de toda la ciudad de Boston, estableció metas, objetivos y principios guías para informar cómo la ciudad planifica, diseña y mantiene las calles y servicios. Para 2030, Boston aspira a eliminar accidentes fatales y graves, reducir los tiempos de recorrido promedio en un 10%, y asegurar de que todos los residentes estén a 10 minutos a pie del transporte frecuente, bicicletas públicas y automóviles compartidos. Para 2030, más personas se desplazarán a pie, en bicicleta o en transporte público, y las tasas de conducción de un solo conductor se reducirán a la mitad.

---

## Vision Zero Boston

Vision Zero es un método centrado en las personas que prioriza la vida humana y la seguridad al planificar, diseñar y mantener las calles. Una víctima mortal es demasiado. Vision Zero Boston, lanzado en 2015 y liderado por el Departamento de Transporte de Boston concentra los recursos en estrategias comprobadas para eliminar los accidentes de tránsito mortales y graves en la ciudad para 2030. El programa hace un inventario y analiza los datos de inquietudes de seguridad proporcionados por la comunidad y los datos de accidentes y fatalidades registrados por el Servicio de Emergencias Médicas de Boston (EMS) y el Departamento de Policía de Boston (BPD). Estos datos se utilizan para identificar intersecciones y segmentos de calles con un elevado número de choques (es decir, la red número elevado de choques de Boston), que informa sobre el desarrollo del proyecto y el proceso de diseño. Vision Zero Boston incluye el programa Neighborhood Slow Streets (que tiene como objetivo reducir el número y la gravedad de los choques en las calles residenciales), el programa Better Bike Lanes (que está fomentando una red de ciclovías segura y cómoda en toda la ciudad) y el conductor más seguro de Boston

(un aplicación de teléfono inteligente que fomenta la conducción segura). En 2017, la ciudad redujo el límite de velocidad predeterminado a 25 millas por hora.

---

## Directrices de diseño de las calles completas de Boston

Calles completas es un método de diseño que ubica a las personas transitando a pie, en bicicleta y tomando transporte público en igualdad de condiciones con los usuarios de vehículos motorizados. Calles completas mejora la calidad de vida en Boston al crear calles que son excelentes lugares para vivir y redes de transporte sostenibles. Las directrices de diseño de calles completas de Boston, publicadas en 2013, proporcionan orientación sobre políticas y diseño sobre la funcionabilidad, diseño y planificación de calles y aceras en Boston, y está destinada a garantizar que las calles de Boston sean seguras para todos los usuarios. Estas directrices establecen la planificación a todos los niveles, el desarrollo de nuevas políticas y programas de transporte, el aspecto y la función de todos los proyectos de transporte liderados por la ciudad y el proceso de revisión del desarrollo según el artículo 80.

---

### **Boston Green Links**

Boston Green Links es un plan de toda la ciudad para conectar sin problemas a personas de todas las edades y capacidades en cada uno de los vecindarios de la red greenway de Boston. Green links incluye senderos, ciclovías protegidas, cruces de carreteras más seguros y calles de poco tráfico también conocidas como “vías vecinales”. El plan incluye proyectos que están siendo ejecutados por la ciudad, el Departamento de Conservación y Recreación (DCR), grupos comunitarios y otros, así como nuevos proyectos desarrollados con aportes locales. El plan se implementará con el tiempo, a través de subvenciones, asociaciones y proyectos financiados por la ciudad.

---

### **Gestión de la banqueta/bordillo**

A través de una asociación entre el Departamento de Transporte de Boston, la Oficina del Alcalde de Nueva Mecánica Urbana (MONUM) y el Departamento de Innovación y Tecnología de Boston (DoIT), la ciudad está poniendo a prueba las políticas de gestión de la acera para aumentar el acceso de la comunidad y las oportunidades de servicios compartidos. Entre los primeros proyectos piloto se incluyen las zonas de recogida y descenso de pasajeros en Fenway y el South Boston Waterfront y el estacionamiento con parquímetro basado en el rendimiento en Back Bay y South Boston Waterfront. Los proyectos piloto de políticas se basan en las mejores prácticas nacionales y reciben una evaluación exhaustiva para identificar los resultados basados en pruebas. Los resultados iniciales mostraron que las zonas de recogida y descenso dieron como resultado un uso más productivo de la acera, un aumento de las conductas seguras y una reducción de los retrasos en los desplazamientos y las multas de estacionamiento. El piloto de estacionamiento de rendimiento aumentó los espacios medidos disponibles y disminuyó el estacionamiento doble e ilegal.

---

### **Prioridad para el transporte en autobús**

La MBTA se está asociando con Boston y otras comunidades para invertir en la prioridad del autobús a lo largo de las calles de la ciudad. Las inversiones pueden incluir carriles exclusivos para autobuses y ciclovías para las horas pico, prioridad para los autobuses en las señales de tráfico y tramos sin espera (tramos cortos de carriles prioritarios que permiten a los autobuses evitar el tráfico en espera a la primera señalización del semáforo en verde). Dichas inversiones benefician a los pasajeros reduciendo los retrasos y agilizando el desplazamiento en autobús y dan como resultado un servicio más confiable y frecuente.

---

### **Directrices em materia de dominio público**

El 56 por ciento de los terrenos de la ciudad son calles y aceras. Aunque el uso principal de este espacio es la movilidad, la ciudad también está aprovechando su infraestructura para crear un sentido del lugar y reunir a las comunidades con la creación de espacios, obras de arte públicas, infraestructura ecológica y la búsqueda de senderos. La activación del dominio público se está llevando a cabo a través de proyectos de reconstrucción tradicionales, así como experimentos “tácticos” con materiales de bajo costo y plazos de ejecución rápidos. En 2018, la ciudad publicó sus directrices tácticas en materia de dominio público, que esbozan cómo crear y mantener espacios públicos con plazas, parklets, cafés al aire libre y murales tácticos en las calles. Por lo general, se puede crear un nuevo espacio público cerrando calles redundantes, cuadrando intersecciones irregulares o rellenando carriles de circulación redundantes.



---

## Artículo 80 Proceso de revisión del transporte

El artículo 80 del Código de Zonificación de Boston proporciona pautas claras para el proceso de revisión del desarrollo relacionado con proyectos de más de 20.000 pies cuadrados, planes maestros institucionales y áreas de desarrollo planificadas. Como parte de este proceso, el Departamento de Planificación de Infraestructura y Transporte de BPDA utiliza las mejores prácticas de planificación urbana y diseño para planificar un sistema que promueva la seguridad, comodidad y movilidad de todos y conecte a las personas con las oportunidades y entre ellas. El proceso de revisión del transporte se centra en caminar, andar en bicicleta, transporte público y automóviles para garantizar que el futuro de Boston sea equitativo y ambientalmente sostenible, y que las urbanizaciones apoyen las necesidades y objetivos del vecindario. Los urbanizadores han destinado más de \$ 450,000 a través del proceso de revisión del desarrollo del artículo 80 desde 2015 para el estudio o implementación de proyectos de transporte en East Boston.

---

### Focus40

Terminado en 2019, Focus40 es el libro completo de tácticas para todas las inversiones de capital del MBTA de las próximas dos décadas. Conecta los planes modales, específicos de proyectos y de todo el sistema actuales y futuros para alimentar el plan de inversión de capital de cinco años de duración, que está financieramente limitado. Focus40 también identifica opciones de inversión potencialmente transformadoras para ser analizadas, incluidos el conector rojo-azul, la Blue Line a Longwood, la extensión de la Blue Line a Lynn, y una red de transporte acuático ampliada.

---

## Política de prestación de servicios de MBTA

La política de prestación de servicios establece la forma en que la MBTA evalúa la calidad del servicio y asigna el servicio de transporte para satisfacer las necesidades de la región de la bahía de Massachusetts. Publicada en 2017, la política de prestación de servicios da los primeros pasos hacia la creación de normas desde la perspectiva del pasajero, incluyendo disponibilidad del servicio, fiabilidad, comodidad y accesibilidad. La política de prestación de servicios se refiere a todos los servicios de ruta fija de MBTA, incluyendo autobús, tren ligero, tren pesado, tren suburbano y ferry.

---

## Proyecto mejor autobús

El proyecto mejor autobús (better bus en inglés) es el primer paso en los esfuerzos de la MBTA para mejorar el servicio de autobuses y el sistema de autobuses en su conjunto, ya que muchas rutas de autobús no cumplen con la política de prestación de servicios. El proyecto “mejor bus” tiene varios componentes, entre ellos investigación y análisis, cambios de ruta a corto plazo, estrategia de inversión de varios años y rediseño de la red de autobuses. Aunque los cambios de ruta a corto plazo entraron en vigor en septiembre de 2019, la MBTA comenzó a aplicar parte de su estrategia de inversión en el otoño de 2019. El rediseño de la red de autobuses se está desarrollando y tiene por objeto recomendar una nueva red que atienda mejor las necesidades de la región.

---

## Transformación de las tarifas

La transformación de tarifas de la MBTA tiene como objetivo hacer que el pago del transporte sea más fácil y conveniente. Los pasajeros podrán tocar y abordar en cualquier puerta con una tarjeta de tarifa, teléfono inteligente o tarjeta de crédito sin contacto; recargar usando dinero en efectivo o tarjeta de crédito en las máquinas expendedoras de todas las estaciones y algunas paradas de autobús; o conectarse a Internet para gestionar su cuenta. A partir de diciembre de 2019, la MBTA ha reajustado su plan de proyecto basándose en la información recibida de la comunidad, y está trabajando para resolver los problemas del sistema de tarifas existente antes de la aplicación de la nueva tecnología.



Boston, MassDOT y Massport están construyendo una terminal de ferry en Lewis Mall. La construcción del muelle temporal comenzó en 2020, con un muelle permanente previsto para 2021.

# Los empleos y la economía

Una vez impulsada por el transporte marítimo y la industria marítima, la economía de East Boston hoy en día se centra en el aeropuerto, los servicios relacionados con el transporte y las pequeñas empresas que apoyan al vecindario. La fuerte economía de Boston, impulsada por el aeropuerto y su proximidad al centro de la ciudad, está ayudando a atraer nuevas personas al área, y la mayor demanda está elevando los precios de la vivienda, servicios y más. Muchos residentes, especialmente inmigrantes, jóvenes y poblaciones de bajos ingresos, carecen de seguridad financiera o de las oportunidades educativas que les permiten participar en el crecimiento de esta economía. A medida que East Boston pasó de ser una economía marítima, el desafío radica en aumentar la movilidad económica y ampliar las oportunidades para todos los miembros de la comunidad de East Boston.

En este apartado podrá informarse acerca de:

- » “Dónde trabajan los residentes”, página 120
- » “Trabajar en East Boston”, página 124
- » “Crecimiento de las pequeñas empresas”, página 126
- » “Programas y políticas de la ciudad”, página 128





Cada año, el alcalde y la Oficina de Desarrollo Económico del alcalde visitan los distritos de Main Street en toda la ciudad para resaltar la importancia de los pequeños negocios en nuestros vecindarios. El alcalde Walsh visitó a Sammy Carlo en julio de 2019.



# Dónde trabajan los residentes

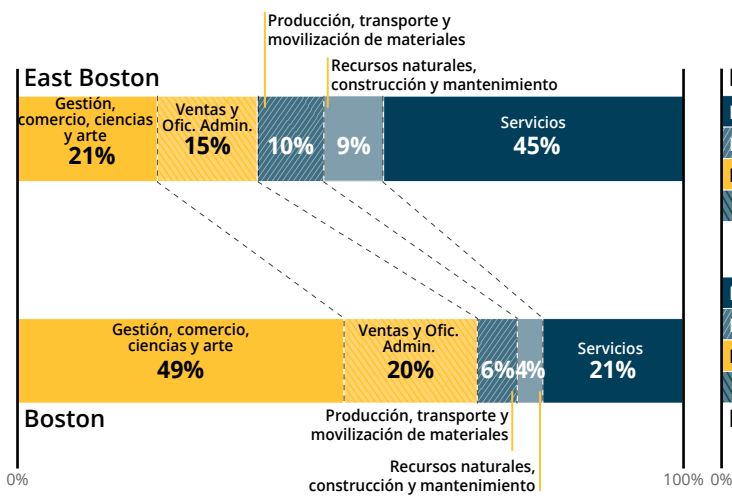
Los residentes de East Boston ganan menos que los residentes de Boston en general y un porcentaje más alto trabaja en trabajos relacionados con el servicio.

## Aproximadamente la mitad de los residentes de East Boston trabajan en empleos relacionados con el servicio.

Conocer la diversa fuerza laboral que vive en East Boston nos informa sobre las principales oportunidades económicas del vecindario, o dentro del radio cercano al vecindario. El 45% de los residentes de East Boston trabajan en ocupaciones relacionadas con el servicio, en comparación con el 21% de los residentes de Boston.<sup>1</sup> Los trabajos relacionados con el servicio por lo general pagan menos y tienen una mayor inestabilidad que otros tipos de trabajos, como la administración de oficinas o de negocios.

### Ocupaciones de los residentes que trabajan 2017

Fuente: Oficina del Censo de EE. UU., 2013–2017 Encuesta de la comunidad estadounidense, análisis de la División de Investigación de la BPDA.

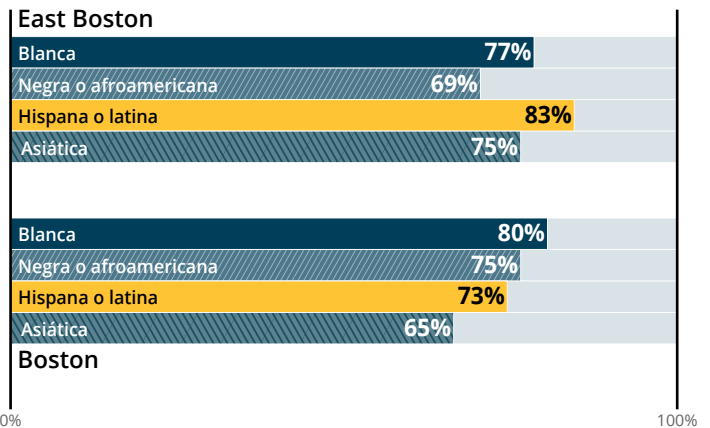


## El empleo varía por raza.

Un porcentaje similar de residentes de East Boston participa en la fuerza laboral, como en la ciudad en general. La tasa de participación en la fuerza laboral en East Boston es del 71%, en comparación con el 69% de Boston. Los residentes hispanos en East Boston tienen una alta tasa de participación en la fuerza laboral: el 83% hace parte de la fuerza laboral.<sup>2</sup>

### Participación de la fuerza laboral por raza 2017

Fuente: Oficina del Censo de EE. UU., 2013–2017 Encuesta de la comunidad estadounidense, análisis de la División de Investigación de la BPDA.



<sup>1</sup> Oficina del Censo de EE. UU., 2013–2017 Encuesta de la comunidad estadounidense, análisis de la División de Investigación de la BPDA.

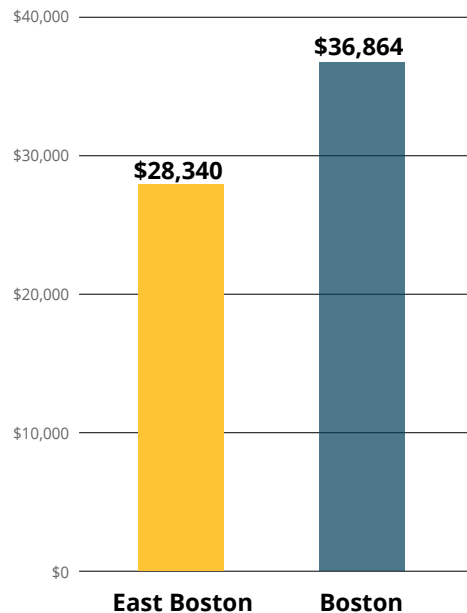
<sup>2</sup> La participación de la fuerza laboral por raza analiza la composición racial de los trabajadores que viven en East Boston. Los datos de la raza se basan en la autoidentificación. Los hispanos pueden ser de cualquier raza y se reportan individualmente. Estos datos indican la proporción de residentes mayores de 16 años que trabajan o buscan trabajo. Oficina del Censo de EE. UU., 2013–2017 Encuesta de la comunidad estadounidense, análisis de la División de Investigación de la BPDA.

## El ingreso promedio de los residentes de East Boston que trabajan es más bajo que el de toda la ciudad.

Los trabajadores residentes de East Boston tienen ingresos promedio de aproximadamente \$ 28.000 anual. Los trabajadores residentes en toda la ciudad tienen un ingreso promedio de casi \$ 9.000 más por año. Los ingresos de los trabajadores nos indican aproximadamente cuánto devengan los residentes por concepto de salarios o de trabajo por cuenta propia.<sup>3</sup> Los trabajadores residentes de East Boston tienen ingresos promedio de aproximadamente \$ 28.000 anual. Los trabajadores residentes en toda la ciudad tienen un ingreso promedio de casi \$ 9.000 más por año. Los ingresos de los trabajadores nos indican aproximadamente cuánto devengan los residentes por concepto de salarios o de trabajo por cuenta propia.

### Ingreso promedio de los residentes que trabajan 2017

Fuente: Oficina del Censo de EE. UU., 2013–2017 Encuesta de la comunidad estadounidense, análisis de la División de Investigación de la BPDA.



<sup>3</sup> Los ingresos laborales son diferentes a los ingresos familiares; los hogares pueden incluir varios trabajadores. Oficina del Censo de EE. UU., 2013–2017 Encuesta de la comunidad estadounidense, análisis de la División de Investigación de la BPDA.

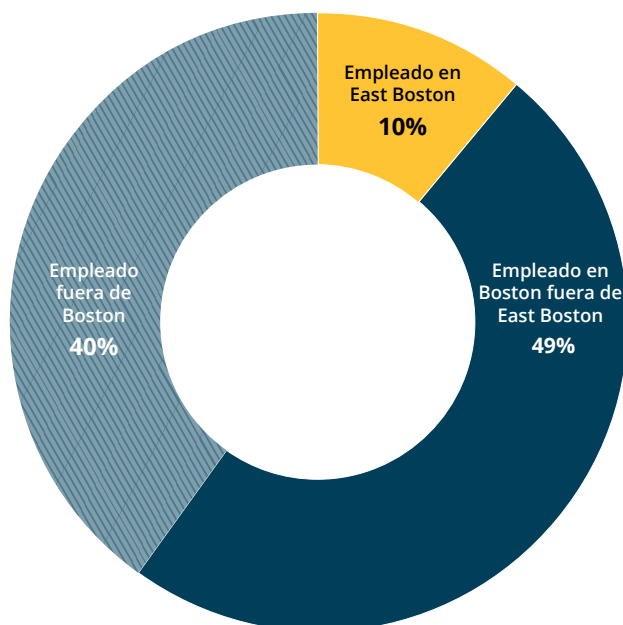
## Únicamente el 10% de los residentes con empleos viven y trabajan en East Boston.

El 10 por ciento de los residentes empleados viven y trabajan en East Boston, y el 40 por ciento trabajan fuera de Boston. La mitad restante de los residentes de East Boston están empleados en Boston. En todo Boston, el 49 por ciento de los residentes empleados viven y trabajan en Boston, y el 51 por ciento trabajan en ciudades y vecindarios fuera de Boston.<sup>4</sup>

### Ubicación del trabajo donde trabajan los habitantes contratados por nómina

2015

Fuentes: Oficina del Censo de EE. UU., la aplicación OnTheMap y las estadísticas de empleo de origen y destino de LEHD, análisis de la División de Investigación de BPDA (comienzo del trimestre de empleo, 2° trimestre de 2015); Oficina del Censo de los EE. UU., Centro de Estudios Económicos, Dinámica longitudinal empleador-hogar, empleos básicos, 2015



<sup>4</sup> Oficina del Censo de EE. UU., la aplicación OnTheMap y las estadísticas de empleo de origen y destino de LEHD, análisis de la División de Investigación de BPDA (comienzo del trimestre de empleo, 2° trimestre de 2015); Oficina del Censo de los EE. UU., Centro de Estudios Económicos, Dinámica longitudinal empleador-hogar, empleos básicos, 2015.



Los residentes de East Boston se desplazan principalmente hacia el centro, Back Bay, Cambridge, y Roxbury. Estos datos muestran los patrones de desplazamiento de los residentes de East Boston para determinar dónde se encuentran las oportunidades de empleo.



**Ciudad o pueblo donde trabajan los habitantes de East Boston**

CIUDAD FUERA DE BOSTON	TRABAJADORES RESIDENTES	PORCENTAJE TOTAL
Cambridge	896	5%
Newton	447	3%
Chelsea	425	2%
Somerville	393	2%
Waltham	347	2%
<i>Todas las ciudades fuera de Boston</i>	<i>7,970</i>	<i>46%</i>

**Vecindario donde trabajan los habitantes de East Boston**

VECINDARIO	TRABAJADORES RESIDENTES	PORCENTAJE TOTAL
Downtown	2,154	13%
East Boston	1,786	10%
Back Bay	852	5%
Roxbury	712	4%
Costa South Boston	512	3%
<i>Boston (en general)</i>	<i>9,233</i>	<i>54%</i>

Fuentes: Oficina del Censo de EE. UU., la aplicación OnTheMap y las estadísticas de empleo de origen y destino de LEHD, análisis de la División de Investigación de BPDA (comienzo del trimestre de empleo, 2º trimestre de 2015); Oficina del Censo de los EE. UU., Centro de Estudios Económicos, Dinámica longitudinal empleador-hogar, empleos básicos, 2015..



# El trabajo en East Boston

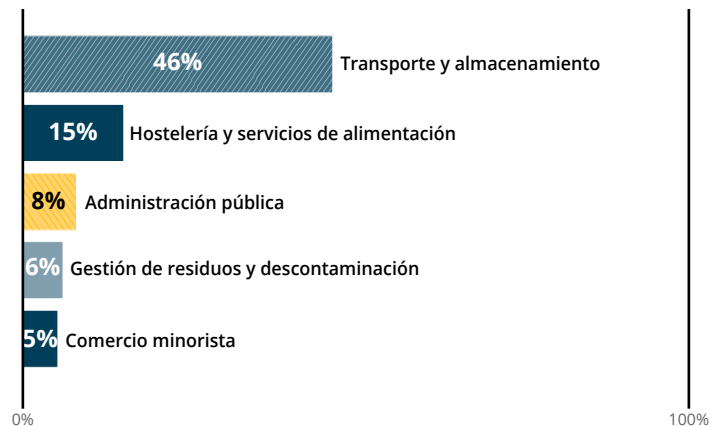
Hace un siglo, la industria marítima dominaba East Boston. Hoy en día las industrias relacionadas con el aeropuerto, tales como transporte y almacenamiento, constituyen la mayoría de los empleos de East Boston.

## Los empleos relacionados con el aeropuerto constituyen más de la mitad de los empleos de East Boston.

En 2015, el número total de contrataciones por nómina en East Boston fue de 22.506.<sup>5</sup> Transporte y almacenamiento (46%) y Servicios de alojamiento y alimentación (15%) constituyen más de la mitad de las contrataciones por nómina en East Boston.<sup>6</sup> Saber qué sectores de la industria de East Boston generan empleo nos ayuda tener un mayor conocimiento de las fortalezas existentes en la economía local.

### Cinco principales industrias 2015

Fuente: Oficina del Censo de EE. UU., la aplicación OnTheMap y las estadísticas de empleo de origen y destino de LEHD, análisis de la División de Investigación de BPDA (comienzo del trimestre de empleo, 2º trimestre de 2015).

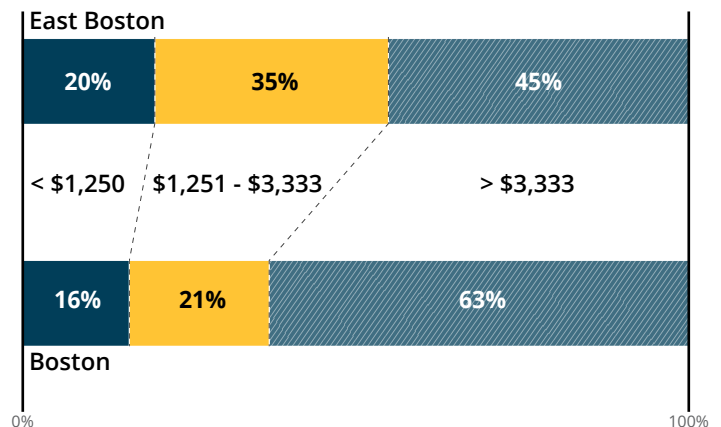


## Los empleos de East Boston en promedio pagan menos que los empleos de toda la ciudad.

Alrededor del 45% de las contrataciones por nómina en East Boston pagan más de \$ 3,333 al mes, y el 20 por ciento paga menos de \$ 1,250 al mes, los empleos por ingresos nos informa cuanto le pagan los empleos a los empleados de East Boston paga a sus trabajadores. Estos datos incluyen trabajos a tiempo completo y a tiempo parcial.<sup>7</sup>

### Empleos por ingresos mensuales 2015

Fuente: Oficina del Censo de EE.UU., la aplicación OnTheMap y las estadísticas de empleo de origen y destino de LEHD, análisis de la División de Investigación de la BPDA (comienzo del trimestre de empleo, 2º trimestre de 2015).



5 Oficina del Censo de EE. UU., la aplicación OnTheMap y las estadísticas de empleo de origen y destino de LEHD, 2015, y la División de Investigación de BPDA.

6 Oficina del Censo de EE. UU., la aplicación OnTheMap y las estadísticas de empleo de origen y destino de LEHD, análisis de la División de Investigación de BPDA (comienzo del trimestre de empleo, 2º trimestre de 2015).

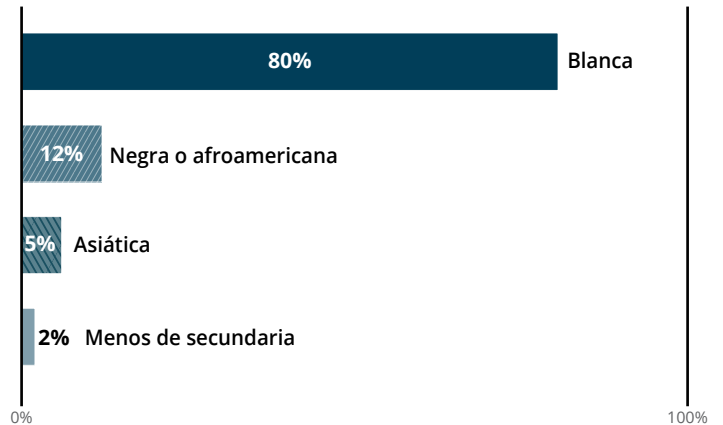
7 Oficina del Censo de EE. UU., la aplicación OnTheMap y las estadísticas de empleo de origen y destino de LEHD, análisis de la División de Investigación de BPDA (comienzo del trimestre de empleo, 2º trimestre de 2015).

## Tres cuartas partes de los empleados en nómina de East Boston son blancos.

12% son negros y 80% blancos.<sup>8</sup> Aproximadamente el 20% de los empleados contratados por nómina en East Boston son hispanos, que han sido incluidos en en la información del censo en varias categorías raciales.<sup>9</sup>

### Empleados en nómina por raza 2015

Estos datos incluyen aquellos que se identifican como hispanos en todas las categorías.. Fuente: Oficina del Censo de EE. UU., aplicación OnTheMap y Estadísticas de empleo origen-destino LEHD, análisis de la División de Investigación de la BPDA (Empleo para el inicio del trimestre, segundo trimestre de 2015).

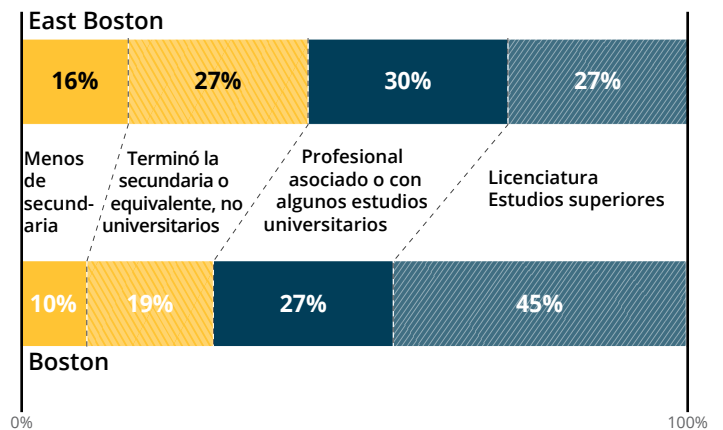


## La mayoría de los empleos en East Boston contratan empleados con menos de una licenciatura.

El 73 por ciento de los empleos en East Boston contratan empleados con menos de una licenciatura. Solo el 27% de los empleos contratan empleados con un título de licenciatura o superior. Esto es significativamente más bajo que el promedio de toda la ciudad: el 45% de los empleos en toda la ciudad contratan a personas con un título de licenciatura o superior.<sup>10</sup>

### Logro académico de los trabajadores de East Boston 2015

Fuente: Oficina del Censo de EE. UU., la aplicación OnTheMap y las estadísticas de empleo de origen y destino de LEHD, análisis de la División de Investigación de BPDA (comienzo del trimestre de empleo, 2º trimestre de 2015).



8 Estos datos incluyen a los que se identifican como hispanos en todas las categorías. Oficina del Censo de EE. UU., la aplicación OnTheMap y las estadísticas de empleo de origen y destino de LEHD, análisis de la División de Investigación de BPDA (comienzo del trimestre de empleo, 2º trimestre de 2015).

9 Oficina del Censo de EE. UU., la aplicación OnTheMap y las estadísticas de empleo de origen y destino de LEHD, (2015), División de investigación de BPDA.

10 Oficina del Censo de EE. UU., la aplicación OnTheMap y las estadísticas de empleo de origen y destino de LEHD), BPDA Research Division Analysis. Esta categoría nos indica el nivel de educación que han alcanzado los trabajadores empleados en East Boston. Observe que estos datos solo incluyen a los trabajadores mayores de 30 años.

# Crecimiento de las pequeñas empresas

Las pequeñas empresas, establecimientos con menos de 50 empleados, son un elemento clave de la economía de Boston y contribuyen al carácter dinámico de todos los vecindarios de Boston.

## Las pequeñas empresas proporcionan más de 200.000 empleos y generan capital social en las comunidades.

En Boston hay más de 17.000 pequeñas empresas que constituyen el 91% de todos los establecimientos privados. Las pequeñas empresas constituyen el 35% del empleo privado de Boston que representa 204.795 empleos directos y más de \$14.2 miles de millones en ingresos personales. Su aporte anual al producto bruto regional es de más de \$29.5 miles de millones.<sup>11</sup> Proporcionan empleos de nivel básico y oportunidades empresariales a inmigrantes, minorías y poblaciones de bajos ingresos. Proporcionan bienes y servicios necesarios a todos los barrios de Boston. Son cruciales para el mantenimiento de la infraestructura física existente. Las pequeñas empresas contribuyen a la equidad e inclusión social sirviendo como punto de ingreso para trabajadores con diversos niveles de educación y experiencia y apoyando la creación de riqueza en todas las comunidades de Boston.<sup>12</sup>

## Las microempresas constituyen la mitad de todas las empresas de East Boston.

Las microempresas son empresas con 4 o menos empleados y constituyen el 49% de las empresas de East Boston. Otro 42% de las empresas de East Boston tienen de 5 a 49 empleados, y solo el 9% de empresas de East Boston tienen 50 o más empleados.<sup>13</sup>



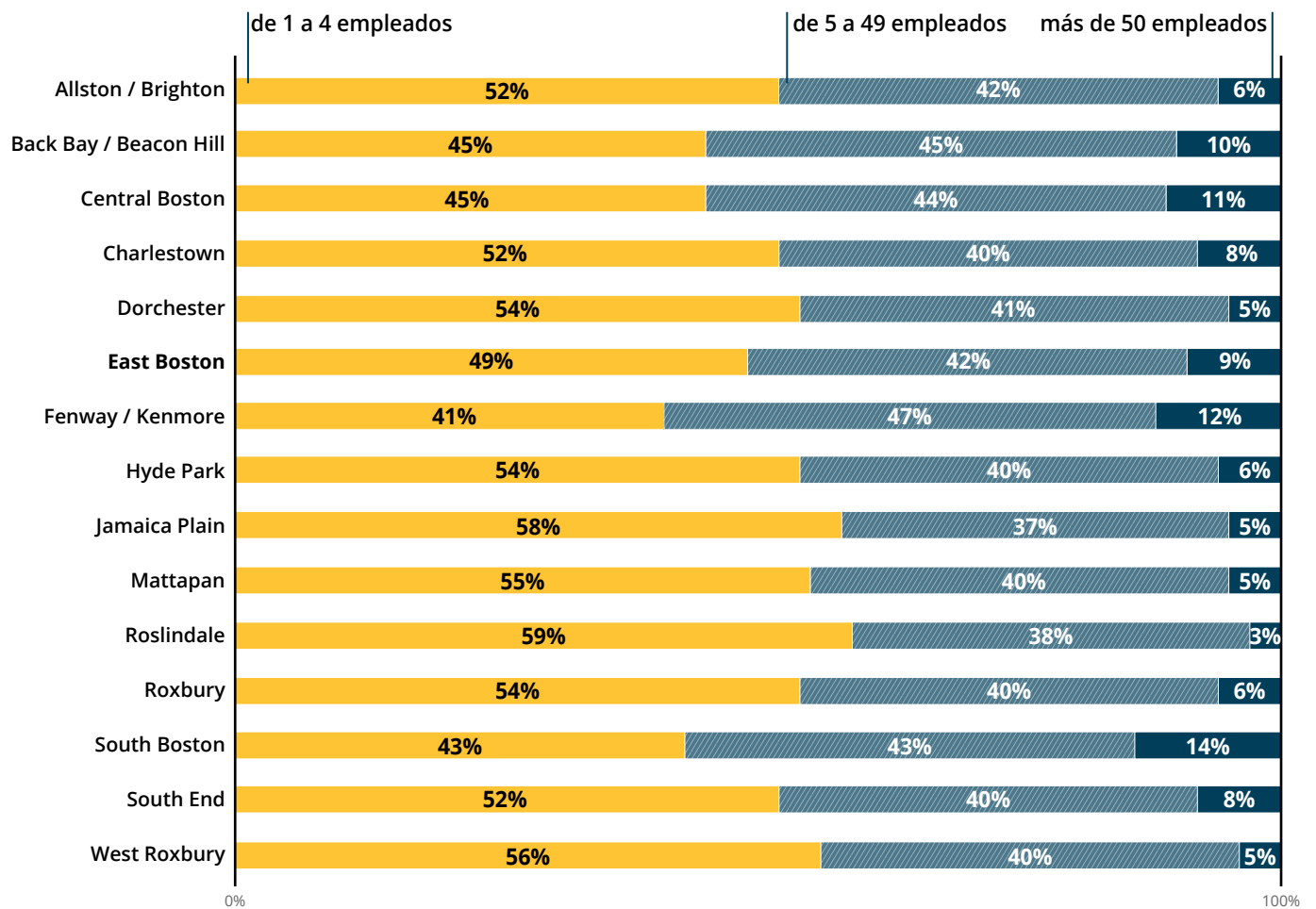
11 Oficina del Censo de EE. UU., patrones comerciales de códigos postales, 2016, modelo REMI, análisis de la División de Investigación de la BPDA.

12 Ciudad de Boston, "Plan para pequeñas empresas", March 2016, p. 3.

13 Oficina del Censo de EE. UU., patrones comerciales de códigos postales, 2016, análisis de la División de Investigación de la BPDA.

**Establecimientos comerciales por tamaño y vecindario**  
2015

Fuente: 13 Oficina del Censo de EE. UU., patrones comerciales de códigos postales, 2016, análisis de la División de Investigación de la BPDA.





# Programas y políticas de la ciudad

La Oficina de Desarrollo Económico promueve políticas que contribuyen al crecimiento de las empresas y fomentan la inclusión y equidad económica.

---

## Equipos de estrategia empresarial

El equipo de estrategia empresarial ayuda a las empresas que buscan reubicarse, expandirse o quedarse en Boston. Cuentan con gerentes de la industria con experiencia especializada en una variedad de sectores, incluyendo startups, industria ligera y fabricación, ciencias biológicas, alta tecnología y economía creativa. Como ciudad global, el equipo de estrategia empresarial también participa con socios para promover la apertura de Boston a los negocios en el mercado internacional.

---

## Unidad de pequeñas empresas

La unidad de pequeñas empresas (SBU) es la puerta de entrada de Boston para las pequeñas empresas. La SBU tiene recursos de asistencia técnica para pequeñas empresas que necesitan apoyo en marketing, legal, contable y más. La SBU también proporciona subvenciones y apoyo para el embellecimiento de las tiendas, incluida la señalización comercial y las mejoras en la fachada. La SBU puede ayudar a las empresas con sus requisitos de permisos y licencias, así como otros tipos de ayuda empresarial, como coordinar la certificación para empresas locales, de mujeres, minorías y veteranas a través de la Unidad de inclusión y equidad.

---

## Unidad de inclusión y equidad

La unidad de inclusión y equidad está comprometida con la participación plena e igualitaria de las empresas propiedad de minorías (MBE) y las empresas propiedad de mujeres (WBE) en la contratación de la ciudad.

En 2016, el alcalde emitió una orden ejecutiva promoviendo equidad en la contratación pública, la cual

establece los siguientes objetivos:

- » Utilización del 15 al 20% de MBE y 15 al 20% WBE en subcontratos de arquitectura e ingeniería;
- » Utilización del 10 al 15% de MBE en contratos principales de construcción con valor inferior a \$500.000;
- » Utilización del 20 al 25% de MBE en contratos principales de arquitectura e ingeniería con valor inferior a \$500.000;
- » Utilización del 15 al 20% de WBE en contratos principales de arquitectura e ingeniería con valor inferior \$10.000;
- » Utilización del 25 al 30% de WBE en contratos principales de servicios profesionales con valor inferior a \$500.000;
- » Utilización del 10 al 15% de MBE en contratos principales de servicios profesionales con valor inferior a \$25.000.

Para ayudar a lograr estos objetivos, la ciudad ha lanzado un estudio de disparidad para evaluar la contratación de la ciudad que busca determinar si estas empresas enfrentan o no obstáculos. Este estudio formulará mejoras para las políticas de la ciudad relacionadas con M/WBE.

En octubre de 2019, el alcalde Martin J. Walsh anunció una orden ejecutiva que basada en la orden de 2016 para ampliar las oportunidades para las empresas propiedad de mujeres y minorías. Las medidas relacionadas en la Orden Ejecutiva incluyen la modernización de un directorio público de MBE, WBE y empresas de propiedad de veteranos, la creación de un programa de capacitación para empleados y departamentos de la ciudad que gestionan las compras y requieren que cada departamento de la ciudad cree un plan de compras que conceda prioridad a las prácticas comerciales equitativas.

## Política en materia empleo para los habitantes de Boston

La oficina de la política de empleos para residentes de Boston (BRJP) controla el cumplimiento de los urbanizadores y contratistas de proyectos de desarrollo público y privado en la ciudad de Boston.

En 1983, el alcalde aprobó una ordenanza que establece estándares de empleo para los residentes de Boston, personas de color y trabajadores de la construcción. La ordenanza original establecía que los proyectos urbanísticos privados de más de 100.000 pies cuadrados y cualquier proyecto público tenían que cumplir con los siguientes estándares de empleo:

- » Al menos 50% del total de las horas laborales en cada sector deben estar destinadas a los residentes de Boston;
- » Al menos el 25% del total de horas trabajadas por el empleado deben estar destinadas a personas de color; y
- » Al menos el 10% del total de horas trabajadas por el empleado en cada sector deben estar destinadas a las mujeres.

En 1985, la Ordenanza fue emitida por Orden Ejecutiva del Alcalde y el 25 de enero de 2017, fue enmendada y las normas de empleo están vigentes a partir de esa fecha. Los proyectos urbanísticos privados de más de 50,000 pies cuadrados y cualquier proyecto de desarrollo público deben cumplir con los siguientes estándares de empleo:

- » Al menos el 51% del total de horas trabajadas por los obreros especializados y 50% del total de horas trabajadas por aprendices en cada sector deben estar destinadas a los residentes de Boston;
- » Al menos el 40% del total de horas trabajadas por los obreros especiales y 40% del total de horas trabajadas por los aprendices deben estar destinadas a las personas de color; y
- » Al menos el 12% del total de horas trabajadas por los obreros especializados y 12% del total de horas trabajadas por los aprendices en cada sector deben estar destinadas a las mujeres.

La oficina de BRJP y la BPDA supervisarán los proyectos de la ciudad de Boston según la nueva ordenanza. Todos los proyectos supervisados por BRJP o BPDA están sujetos a revisión por parte de la Comisión de Empleo de Boston (BEC).



El alcalde Walsh y los funcionarios electos visitaron el astillero y Marina Park de East Boston para la fabricación en octubre de 2019



El alcalde Walsh visitó East Boston en julio de 2019 durante el tour en tranvía del Alcalde en Main

# Forma urbana y zonificación

East Boston ha evolucionado continuamente desde su fundación en la década de 1830. La industria, infraestructura y urbanización privada impulsaron la forma física del vecindario en el siglo XIX y principios del XX. En 1964, la ciudad de Boston promulgó el Código de Zonificación de Boston para guiar el crecimiento y proteger los distintos vecindarios de la urbanización o usos que en conflicto con el contexto que los rodea. La zonificación de East Boston se actualizó por última vez en 1993, y se revisará con PLAN: East Boston para armonizarla de mejor manera con las características y necesidades del entorno construido de East Boston.

En esta sección se podrá informar acerca de:

- » “Los edificios y zonificación de Boston”, página 132
- » “Zonas residenciales del vecindario”, página 136
- » “Nodos y corredores de uso mixto”, página 140
- » “Zonas costeras de desarrollo económico e industrial”, página 146
- » Creación y acceso a espacio abierto”, página 152
- » “Programas y políticas de la ciudad y la BPDA”, página 160





Edificaciones de 3 pisos en Maverick Street en Jeffries Point



# Edificios y zonificación de East Boston

East Boston tiene diversos vecindarios residenciales, plazas comerciales activas e importantes empresas industriales regionales.



## East Boston está dominado por dos usos del suelo: residencial y relacionado con el aeropuerto.

Estos dos usos del suelo coexisten en una tensión a veces incómoda, pero en las últimas décadas se han desarrollado varios parques y espacios abiertos en East Boston, amortiguando el tejido residencial de los usos del aeropuerto.

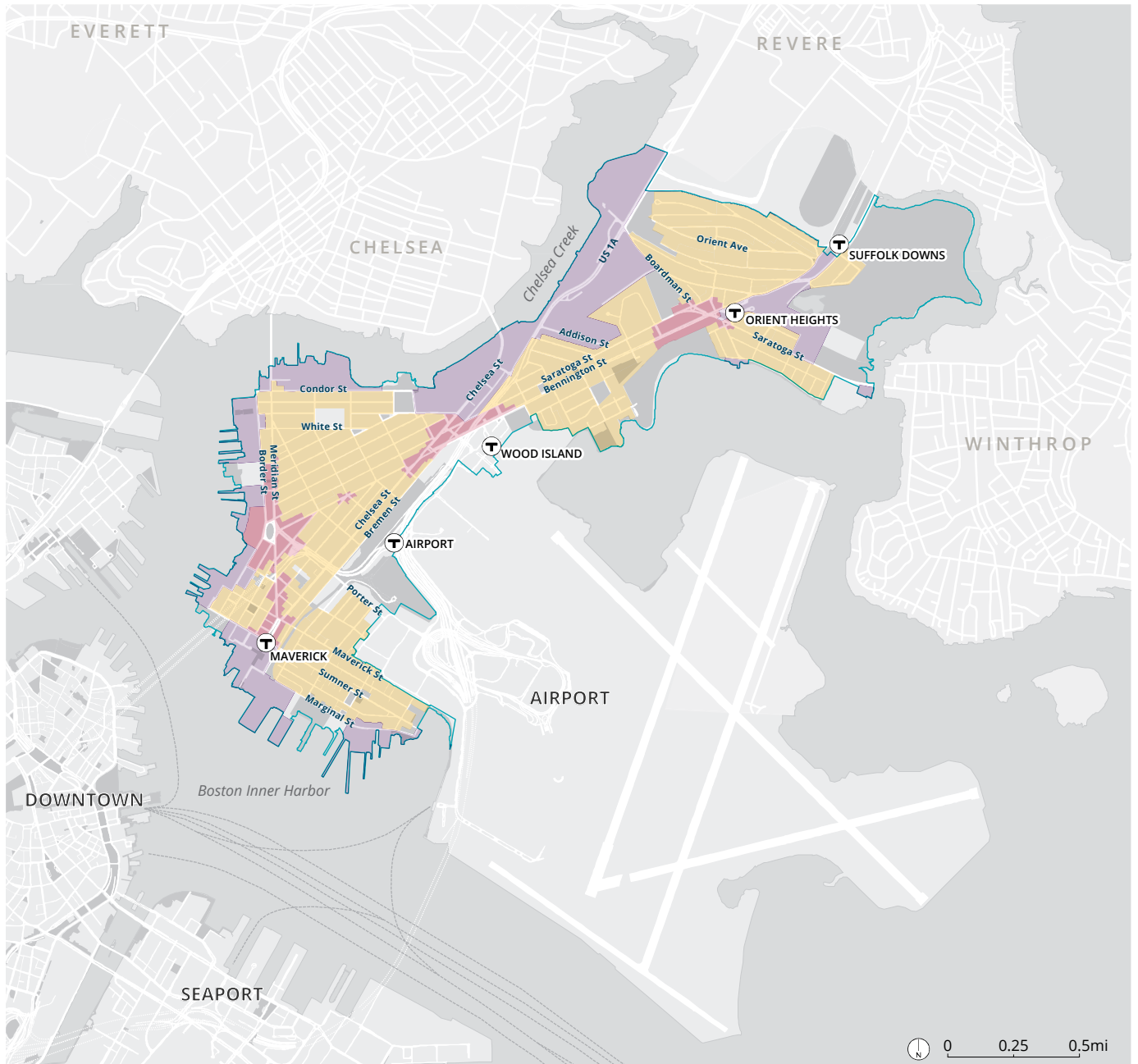
## Los corredores enlazan las plazas con el tejido residencial del vecindario.

East Boston tiene cuatro plazas de vecindario. Orient Heights, Day y Central Squares que están conectadas entre sí por Bennington Street, el principal corredor de tránsito y la columna vertebral lineal del vecindario. Meridian Street une Central y Maverick Squares, formando el distrito comercial y empresarial del vecindario en Main Street.. (Ver también “El pasado y presente de East Boston” en la página 20 y “Los desplazamientos actualmente en East Boston” en la página 90).

## El artículo 53 del código de zonificación de Boston regula el uso del suelo de East Boston.

La zonificación es un mecanismo legal que regula lo que los propietarios pueden y no pueden hacer con su propiedad. La zonificación mantiene unidas los elementos compatibles, como los tipos de función o los tamaños y formas de los edificios. Bajo la zonificación actual, las regulaciones se dividen en tres categorías: geografía, uso (identificando qué tipos de actividades o servicios están permitidos) y estándares dimensionales (guía de cuán grandes pueden ser los edificios, qué separación deben tener, etc.).

El artículo 53 fue adoptado en 1993. PLAN: East Boston propondrá actualizaciones del artículo 53, que se formularán según las condiciones existentes del vecindario y perspectiva de la comunidad para su vecindario. La zonificación actual abarca 9 subdistritos distintos: zonas residenciales, comerciales, industriales, de desarrollo económico, protección de la conservación, instalaciones comunitarias, espacios abiertos, mejora de corredores y el aeropuerto de Logan, y proporciona una reglamentación adicional para las zonas de Tideland y costeras, zonas de desarrollo planificado y distritos de superposición de diseño.



Hoy en día, East Boston consta predominantemente de tres tipos de zonas con similitudes geográficas y funcionales: vecindarios con zonas residenciales, nodos y corredores de uso mixto, y zonas costeras de desarrollo económico e industrial.

**East Boston Character Areas**

Fuente: BPDA

- Vecindarios con zonas residenciales
- Nodos y corredores de uso mixto
- Zonas industriales costeras y de desarrollo económico
- MBTA Blue Line
- Límite de estudio de PLAN: East Boston



Los usos comerciales están prohibidos en los distritos residenciales de 1, 2 y 3 familias, pero hay muchas tiendas de esquina existentes, como este mercado en la calle Sumner

## Muchas de las edificaciones existentes no cumplen con la zonificación y se consideran “no conformes”.

Esto significa que si estas edificaciones se propusieran hoy, necesitarían variaciones y no serían “por derecho”. Hay muchos ejemplos de altura, densidad y usos existentes que están prohibidos por la zonificación, pero son deseables para los vecindarios en los que se encuentran. El 20% de los edificios existentes en East Boston son más altos que la altura permitida por la zonificación y el 60% no cumple en lo que respecta a la relación máxima de superficie de piso.<sup>1</sup> En ambos casos, muchos edificios no conformes son anteriores al código de zonificación actual.

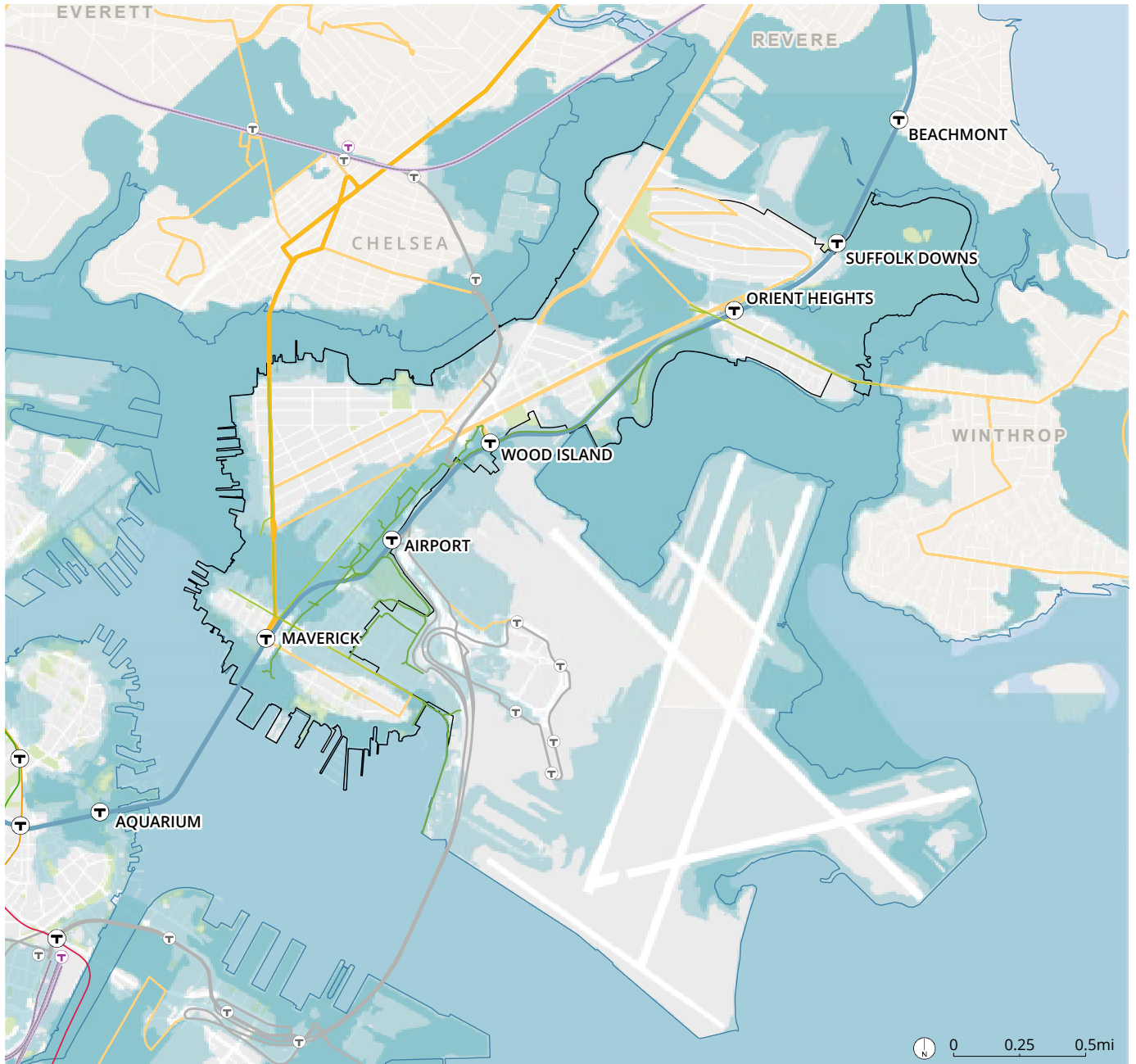
## Aproximadamente la mitad de la superficie terrestre de East Boston será susceptible a las inundaciones en el año 2070.

De todos los vecindarios de Boston, East Boston tiene la mayor población, edificios y superficie de suelo en riesgo por las inundaciones costeras. Gran parte del superficie expuesta tiene usos residenciales y se concentra cerca de Mary Ellen Welch Greeway, Maverick Square, Central Square y los túneles Sumner y Callahan.<sup>2</sup> (Para obtener más información, consulte “Elevación del nivel del mar” en la página 74). La readaptación de los edificios existentes, especialmente los destinados a vivienda para prepararlos para ese riesgo presenta desafíos de diseño únicos.

<sup>1</sup> Evaluación año fiscal'19, análisis SIG de la BPDA..

<sup>2</sup> Ciudad de Boston, Departamento de Medio Ambiente, “Soluciones de resiliencia costera para East Boston y Charlestown”, octubre de 2017, p. 25.





**Riesgo de inundaciones en East Boston**

Fuente: BPDA, modelo de riesgo de inundaciones de Boston Harbor, MassGIS

- Zonas de Riesgo Actual (Inundación del 1%)
- Zonas de Riesgo en 2070 (Inundación del 1%)
- T Parada de metro
- T Parada de la Silver Line
- Camino de uso compartido
- Ciclovía
- MBTA Blue Line
- MBTA Silver Line
- Ruta de autobús principal
- Ruta de autobús local



# Zonas residenciales del vecindario

Las zonas residenciales de vecindario son aquellas que están destinadas primordialmente a viviendas, mas no son exclusivas.

## Más del 40% de los terrenos de East Boston se dividen en subdistritos de zonificación unifamiliares, bifamiliares y trifamiliares.

Por consiguiente, estos subdistritos residenciales permiten residencias de una, dos y tres familias. Según el artículo 53 del código de zonificación del vecindario existente, los subdistritos de zonificación unifamiliar (1F), bifamiliar (2F) y trifamiliar (3F) prohíben usos como tiendas de esquina, cafeterías, tintorerías y otras pequeñas empresas, así como residencias multifamiliares. Sin embargo, hay muchos ejemplos existentes de uso no conforme en estos distritos; por ejemplo, más del 30% de las parcelas en zonas de bifamiliares (2F) de East Boston tienen viviendas

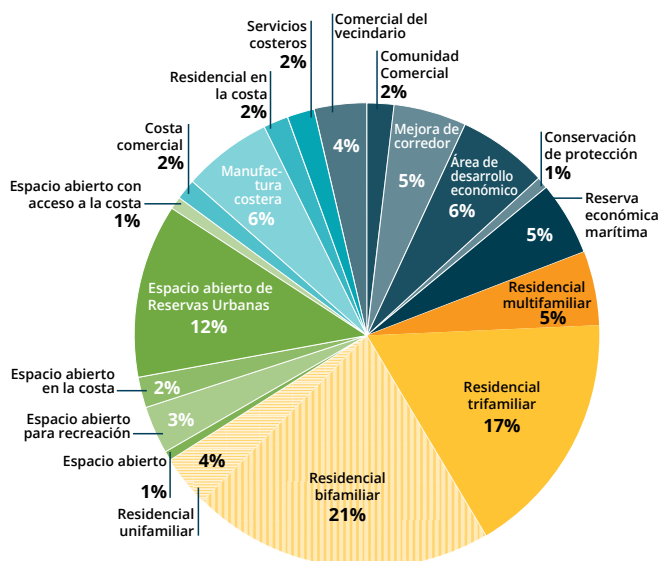
trifamiliares.<sup>3</sup> (Consulte “Inventario actual de viviendas” en la página 48 para obtener más información sobre los subdistritos de zonificación residencial y superficie terrestre).

## Los subdistritos de zonificación de multifamiliares residenciales están dispersos en los bordes de vecindarios de menor densidad.

Los subdistritos residenciales multifamiliares (MFR) permiten viviendas multifamiliares de mayor densidad además de viviendas unifamiliares, bifamiliares y trifamiliares. Los edificios residenciales multifamiliares pueden tomar la forma de viviendas en hilera, casas adosadas y edificios residenciales a gran escala. Al igual que los distritos 1F, 2F y 3F, la mayoría de los usos comerciales están prohibidos. Existe un subdistrito de multifamiliares residenciales y servicios locales en la intersección de las calles Bennington y Brooks que permite usos comerciales en la planta baja. Según la zonificación actual, menos del 6% de la superficie total de East Boston permite unidades residenciales multifamiliares.<sup>4</sup> El código de zonificación actual tampoco hace distinción entre el número de unidades en residencias multifamiliares, lo que significa que un edificio en un distrito MFR puede tener mínimo 4 unidades y máximo 400.

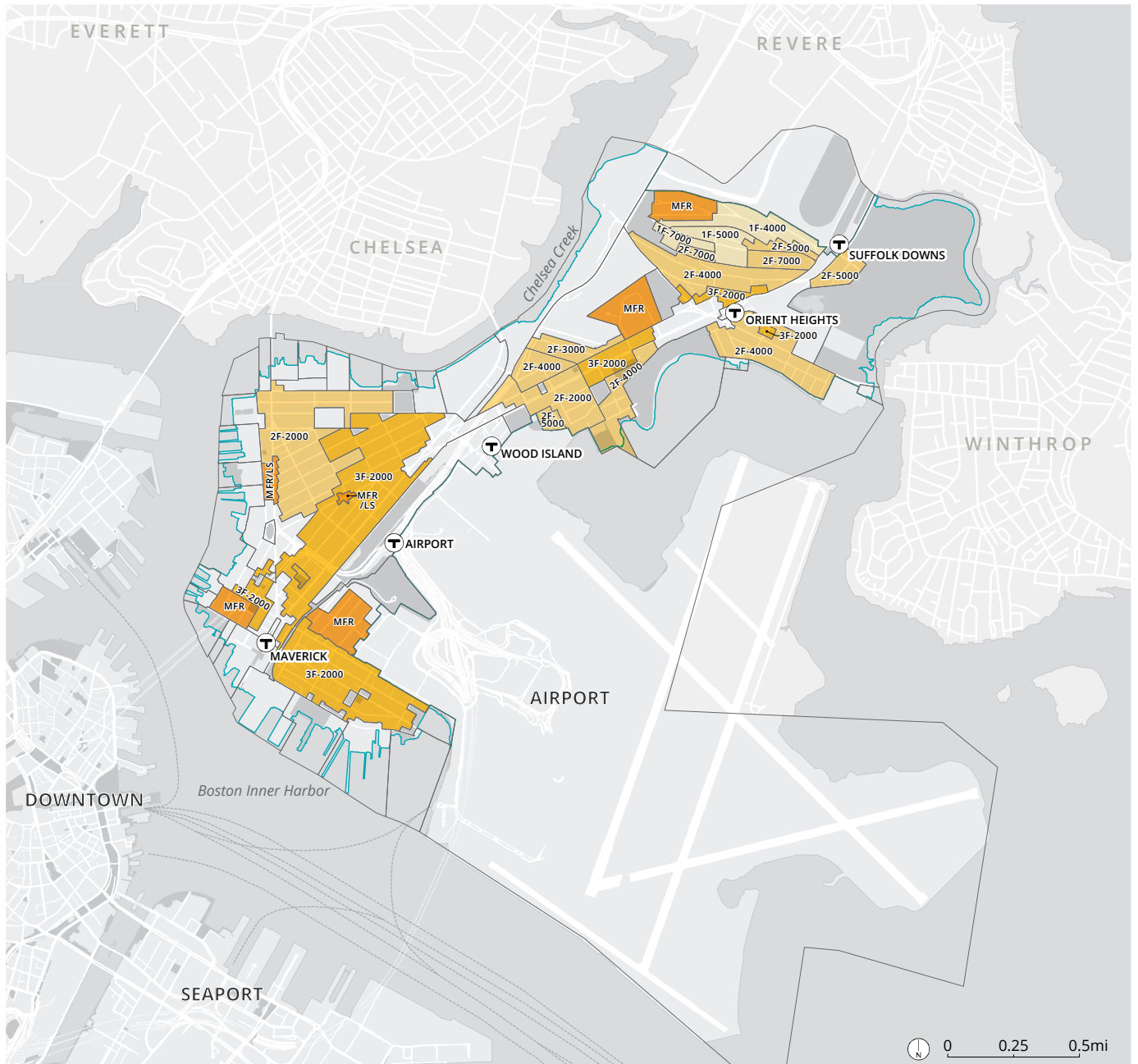
### Zonificación del subdistrito por porcentaje total de superficie de suelo 2019

Fuente: análisis SIG de la BPDA.



<sup>3</sup> Análisis de SIG del BPDA.

<sup>4</sup> Artículo 53 del Código de Zonificación de Boston, análisis de SIG del BPDA sobre el uso de la tierra por pie cuadrado.



**Mapa de subdistritos de zonas residenciales según el artículo 53**

Fuentes: artículo 53 Zonificación

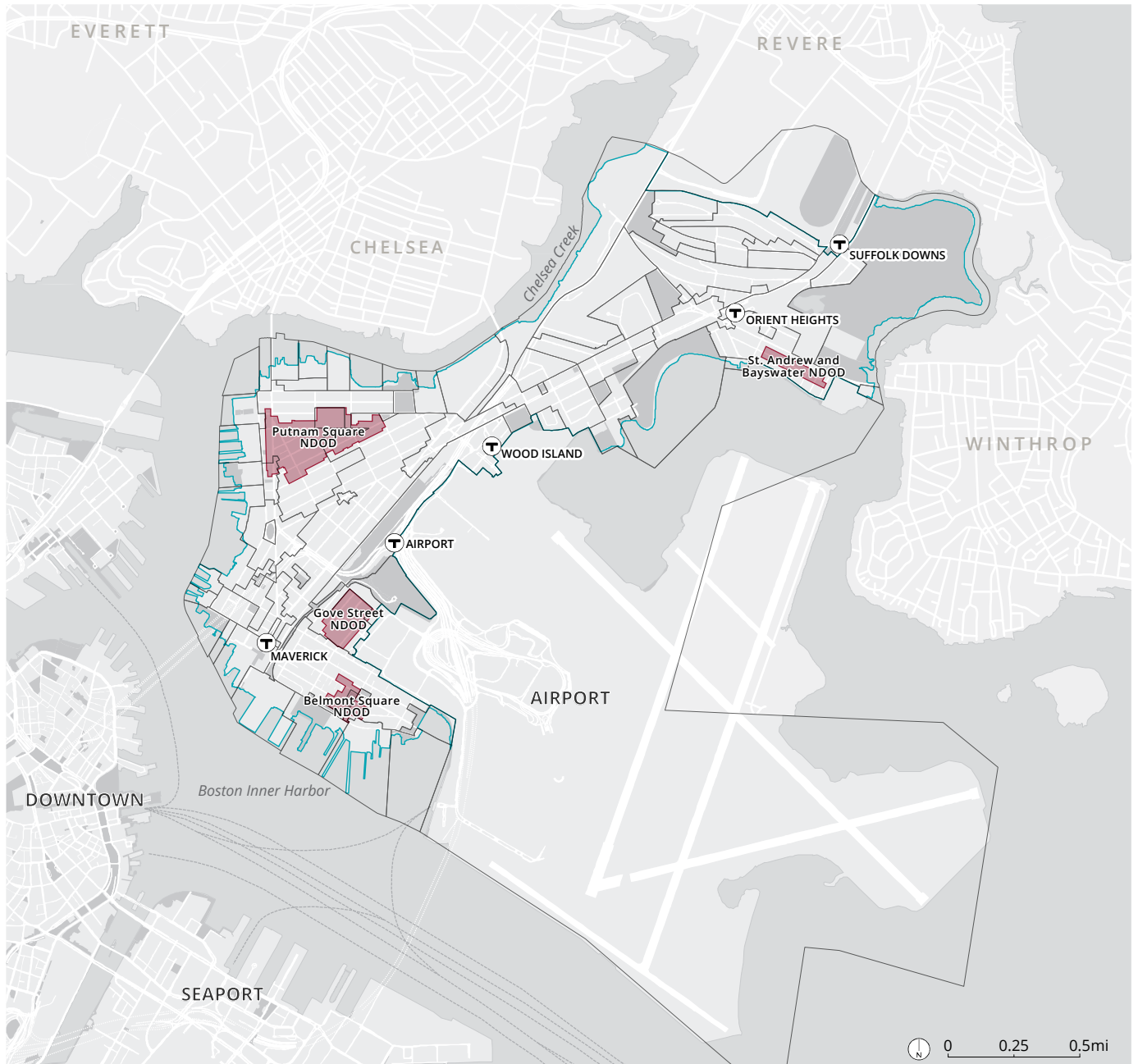
- Residencial unifamiliar
- Residencial bifamiliar
- Residencial trifamiliar
- Residencial multifamiliar
- Límite del subdistrito de Zonificación

## East Boston tiene 4 vecindarios de distritos de superposición de diseño.

Los distritos de superposición de diseño de vecindarios (NDOD por sus siglas en inglés) se establecen para proteger el carácter histórico, escala existente, calidad del entorno peatonal, características de los barrios residenciales y concentraciones de edificios históricos dentro de los distritos. Estas zonas no están sujetas a revisión por parte de la Comisión de Monumentos Históricos de Boston, pero los nuevos proyectos propuestos o proyectos que impliquen alteraciones a los exteriores de los edificios existentes están sujetos a revisión del diseño por parte del personal de BPDA y notificación a la comunidad en la que se encuentra el proyecto.

Los cuatro NDOD de East Boston incluyen: Belmont Square, conocida por su gran concentración de edificios históricos intactos, predominantemente en el estilo del renacimiento griego, construidos en algunos de los primeros lotes vendidos por East Boston Company; el área de seis cuadras de la calle Gove con su gran concentración de edificios residenciales de ladrillo en East Boston; Putnam Square en Eagle Hill, conocida por su importante concentración de estilos arquitectónicos que van del renacimiento griego al renacimiento colonial; y la zona de tres cuadras de San Andrés y Bayswater de viviendas unifamiliares y bifamiliares al estilo del renacimiento colonial.





**Mapa de superposición de diseño de distritos vecinales según el artículo 53**

Fuentes: artículo 53 Zonificación

- Subdistrito de superposición de diseño del vecindario (NDOD)
- Límite del subdistrito de Zonificación



# Nodos y corredores de uso mixto

Los nodos y corredores de uso mixto se refieren a áreas en East Boston adecuadas para usos activos en la planta baja. Los nodos son puntos de recolección o lugares de reunión y los corredores pueden considerarse como las conexiones entre ellos.

## Los subdistritos comerciales del vecindario de East Boston priorizan los usos activos de la planta baja.

Los usos comerciales de la planta baja están regulados por zonificación, lo que limita el tipo y uso de la ubicación. La venta minorista en la planta baja se permite por derecho solo en distritos de zonificación comerciales y empresariales. La zonificación comercial de East Boston incluye vecindarios comerciales y subdistritos comerciales comunitarios. Ambos tipos de subdistritos comerciales de vecindario fomentan el desarrollo de empresas que proporcionan bienes y servicios esenciales, así como empleos y oportunidades empresariales para la comunidad. Estas zonas, generalmente concentradas alrededor de las cuatro plazas del vecindario, son puntos importantes de conexión en todo el vecindario que podrían acomodar una mayor intensidad de usos.

## La zonificación para uso comercial se concentra en el distrito de la calle principal de East Boston y en zonas limitadas alrededor de las plazas.

Los distritos de zonificación comerciales se concentran en las cuatro plazas del vecindario: Central Square, Maverick Square, Day Square y Orient Heights Square. Con el tiempo, el comercio minorista en la planta baja se ha extendido a lo largo de los corredores que conectan esas zonas.

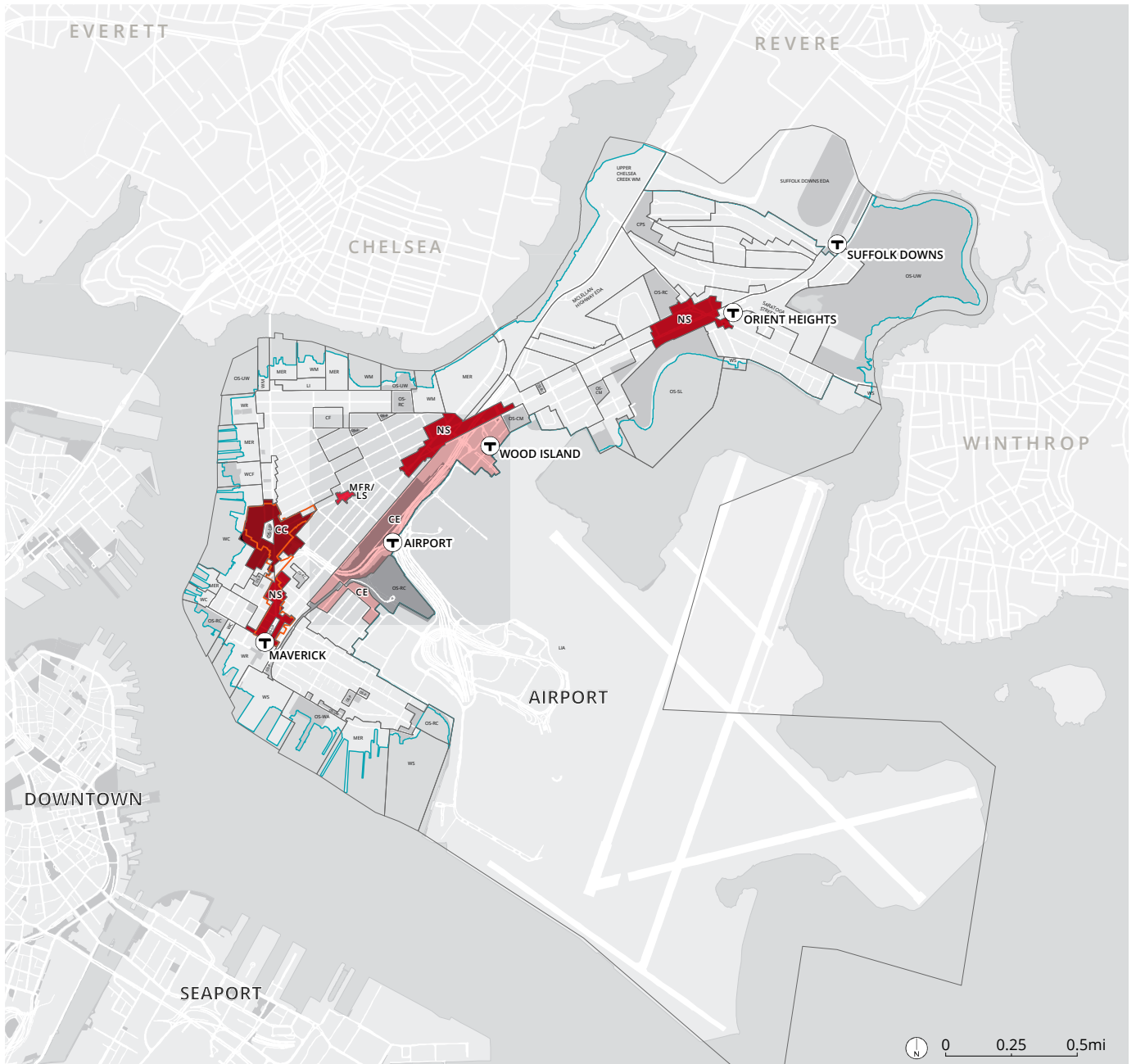
Meridian Street conecta Maverick Square con Central Square y sirve a East Boston como calle principal del vecindario. En 1995, el programa de calles principales de Boston de la ciudad designó esta zona como la calle principal de East Boston para el programa. Meridian Street se caracteriza por el uso comercial y minorista de un solo piso, que brinda a los residentes lo esencial a diario, negocios locales, restaurantes y servicios que van desde la banca hasta la tintorería.

## Los usos comerciales contribuyen a entornos urbanos agradables y transitables.

Los usos comerciales bien diseñados en la planta baja, como los escaparates comerciales activos y los usos comunitarios, pueden proporcionar servicios e infraestructura de apoyo del vecindario para los residentes locales. East Boston tiene zonas con escaparates comerciales activos y una densidad de usos comerciales y comunitarios, como el distrito de East Boston Main Street, Day Square y Orient Heights Square. Estas zonas contribuyen significativamente a la calidad del paisaje urbano de un vecindario, características de construcción, vitalidad económica y calidad de vida de sus residentes. Estas zonas tienen más éxito cuando se conectan a una red de espacios abiertos más grande, como Central Square al final del distrito de Main Street, y Noyes Park y Constitution Beach como conexiones desde Orient Heights Square.

## El subdistrito de mejora del corredor corre a lo largo de la espina norte-sur de East Boston.

Este corredor sirve como amortiguador entre áreas residenciales de áreas industriales y comerciales y también como una conexión entre vecindarios residenciales para áreas de espacios abiertos y la costa de East Boston. El artículo 53 del Código de Zonificación de Boston establece que el objetivo del subdistrito de mejora del corredor es “promover la ubicación y el diseño de cualquier nuevo proyecto urbanístico de una manera que sea sensible a las zonas adyacentes de espacios abiertos y residenciales”. Hoy, la mayoría de este subdistrito contiene el Bremen Street Park.



Mapa de los subdistritos de la zona comercial según el artículo 53

Fuentes: artículo 53 Zonificación

- Comercial del Vecindario
- Comunidad Comercial
- Comercial Local
- Mejora del corredor
- Distrito de Main Streets de Boston
- Límite del subdistrito de Zonificación



## **Maverick Square es para muchos el punto de entrada a East Boston.**

La estación Maverick se abrió por primera vez en 1904 como portal de tranvía al túnel East Boston. Hoy es una estación de MBTA Blue Line; Además, la estación es una terminal para cinco rutas locales de autobuses MBTA. Las renovaciones a la estación se completaron en 2009. Maverick Square es parte del distrito de East Boston Main Street y está adyacente a la terminal de Mary Ellen Welch Greenway. El East Boston Harborwalk, incluidos los parques LoPresti y Piers, son fácilmente accesibles desde Maverick Square a pie o en bicicleta.

## **Central Square es el corazón del distrito comercial de East Boston.**

Central Square es parte del distrito de East Boston Main Street y comienza en la intersección de Bennington Street y Meridian Street. La zona comercial se encuentra muy cerca de la entrada al túnel Sumner. Central Square fue identificada como un proyecto prioritario en el Plan de Acción de Transporte de East Boston 2008. Como resultado, en 2018, Central Square Park fue reconstruido para recuperar el espacio público y ahora es un activo valioso en la plaza.





Day Square



Orient Heights Square

### **Day Square es un distrito comercial activo que rodea la intersección de las calles Bennington y Chelsea.**

Day Square es compatible con muchos negocios patrimonio, incluyendo una variedad de restaurantes con cocina internacional y servicios vecinales como tintorerías, salones de belleza y restaurantes y la Cámara de Comercio. Debido a que la plaza está dividida en dos calles principales, las condiciones peatonales de Day Square pueden ser difíciles. El área está cerca de los activos del vecindario, incluida Mary Ellen Welch Greenway, la biblioteca pública de East Boston y la estación MBTA de Wood Island, con servicio de la Blue Line MBTA y las líneas de autobús 112, 120 y 121.

### **Orient Heights Square es la zona comercial principal que sirve a la parte noreste de East Boston.**

Orient Heights Square es un distrito comercial activo en la intersección de las calles Saratoga y Bennington. Los negocios activos hoy en día incluyen muchos restaurantes, servicios de automóviles, una guardería y una funeraria. Una gran plaza comercial al este de la plaza está vinculada por la calle Saratoga. La zona está próxima a varios activos de la comunidad, incluyendo el recientemente renovado Noyes Playground, Constitution Beach y Orient Heights Station, y cuenta con el servicio de la Blue Line MBTA y las líneas de autobús 120, 712 y 713 a lo largo de la calle Bennington.





Maverick Street en Havre Street



Meridian Street en Saratoga Street

## La transición de Maverick Street pasa de ser industrial costera a residencial y de uso comercial.

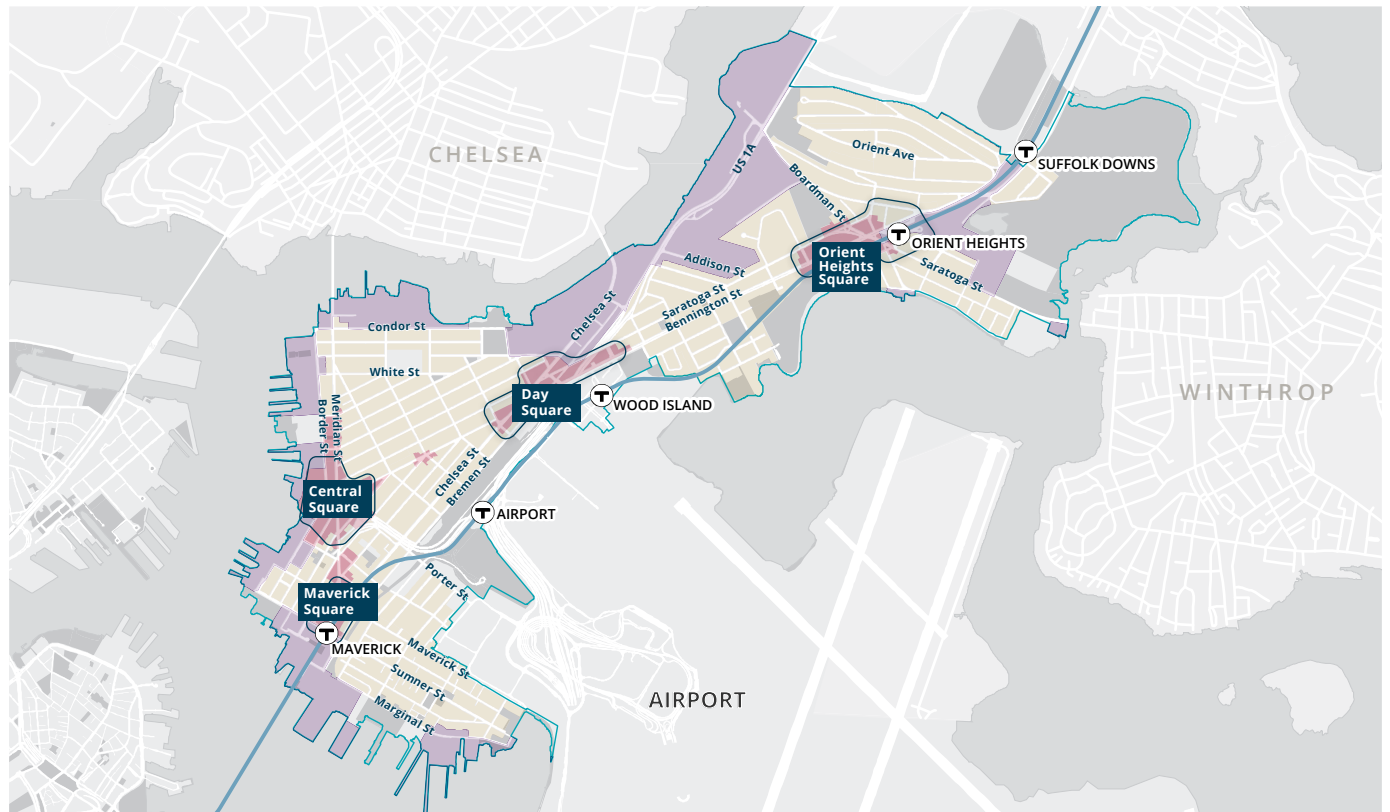
Maverick Street se cruza con Meridian Street y Chelsea Street en el centro de Maverick Square y termina en el paseo marítimo en ambos extremos. Se caracteriza por usos comerciales en la planta baja alrededor de Maverick Square y transiciones a zonas residenciales de densidad media en ambos lados. Sus bordes a lo largo de la costa se vinculan a usos industriales. Maverick Street y Sumner Street operan como vía unidireccional, conectando Porzio Park y Mary Ellen Welch Greenway. La calle comparte adyacencia con el aeropuerto de Logan, así como con los vecindarios Jeffries Point y Gove Street.

## Meridian Street hace las veces de calle principal del vecindario.

Meridian Street conecta East Boston con Chelsea a través del puente Andrew McArdle y alberga varias rutas importantes de autobuses locales y regionales, incluyendo 114, 116, 117, 120 y 121. Meridian Street es la columna vertebral del distrito de East Boston Main Street, que conecta Maverick Square y la Plaza Central, con muchos negocios de barrio. Al norte de Central Square, Meridian Street continúa teniendo algunos usos comerciales, pero se torna cada vez más residencial hacia McArdle Bridge.

### Plazas comerciales

Fuente: BPDA



### Bennington Street es un conector primario del vecindario, que se extiende desde Central Square hasta Orient Heights.

Bennington Street recorre todo East Boston desde Central Square hasta Day Square y Orient Heights Square. Corre paralela a la Blue Line MBTA desde la estación Wood Island hasta la estación Wonderland, pasando por la orilla a lo largo de Constitution Beach, Belle Isle Marsh Reservation y Revere Beach. La calle Saratoga corre paralela a Bennington y se caracteriza por una escala residencial con un ancho de calle más estrecho. Bennington Street cambia drásticamente a medida que pasa por las zonas residenciales del vecindario y los distritos minoristas activos.

### La calle Bremen corre paralela a Mary Ellen Welch Greenway.

Bremen Street conecta Maverick Square con Day Square. Los usos a lo largo de la calle Bremen varían mucho; hay tramos de zonas residenciales con usos industriales ligeros mezclados que incluyen varias tiendas de carrocería, un recordatorio de la vida anterior de Greenway como una carretera elevada. Debido a que el parque Greenway está adyacente a la calle Bremen, la calle se caracteriza por el tráfico de vehículos, ya que a los peatones y ciclistas les agrada el camino de Greenway.

# Zonas costeras de desarrollo económico e industrial

Las zonas de desarrollo económico e industrial costeras (EDA) apoyan principalmente usos comerciales e industriales a gran escala. Estas zonas son importantes para las economías locales y regionales.

**La extensa costa de East Boston le permitió convertirse en un centro para la construcción naval desde el inicio de su desarrollo.**

Como se planteó en el contexto del desarrollo histórico (ver “La infraestructura e industria dan forma al vecindario” en la página 26), el uso industrial marino se ha incorporado en la historia del vecindario a través de la construcción naval y las industrias relacionadas. Estos sitios industriales se concentran a lo largo de las calles Condor, Border y Marginal. Los subdistritos de zonificación industrial frente al mar actualmente incluyen la reserva económica marítima (MER), fabricación en línea costera (WM) y servicio en la línea costera (WS). Cada uno está destinado a preservar y proteger la costa dedicada al trabajo de East Boston. Estas zonas están más protegidas por las regulaciones a nivel estatal (más información en la página 150).

**Para proteger East Boston de las inundaciones será necesario rediseñar la costa.**

En la actualidad, una cuarta parte de las calles principales de East Boston y tres de las cinco paradas de la Blue Line en East Boston ya están sufriendo inundaciones. Para 2070, más del 80% de las principales calles de East Boston y cuatro de las cinco paradas de la Blue Line en East Boston se verán amenazadas por las inundaciones. (Para obtener más información, consulte, “Elevación del nivel del mar” en la página 74).

**Parte de las tierras bajas del vecindario se han desarrollado para usos locales industriales o como zonas de desarrollo económico (EDA).**

Debido a su ubicación en los bordes y en las porciones rellenas del vecindario, estas zonas generalmente están a la cabeza de los desafíos de resiliencia costera de East Boston.

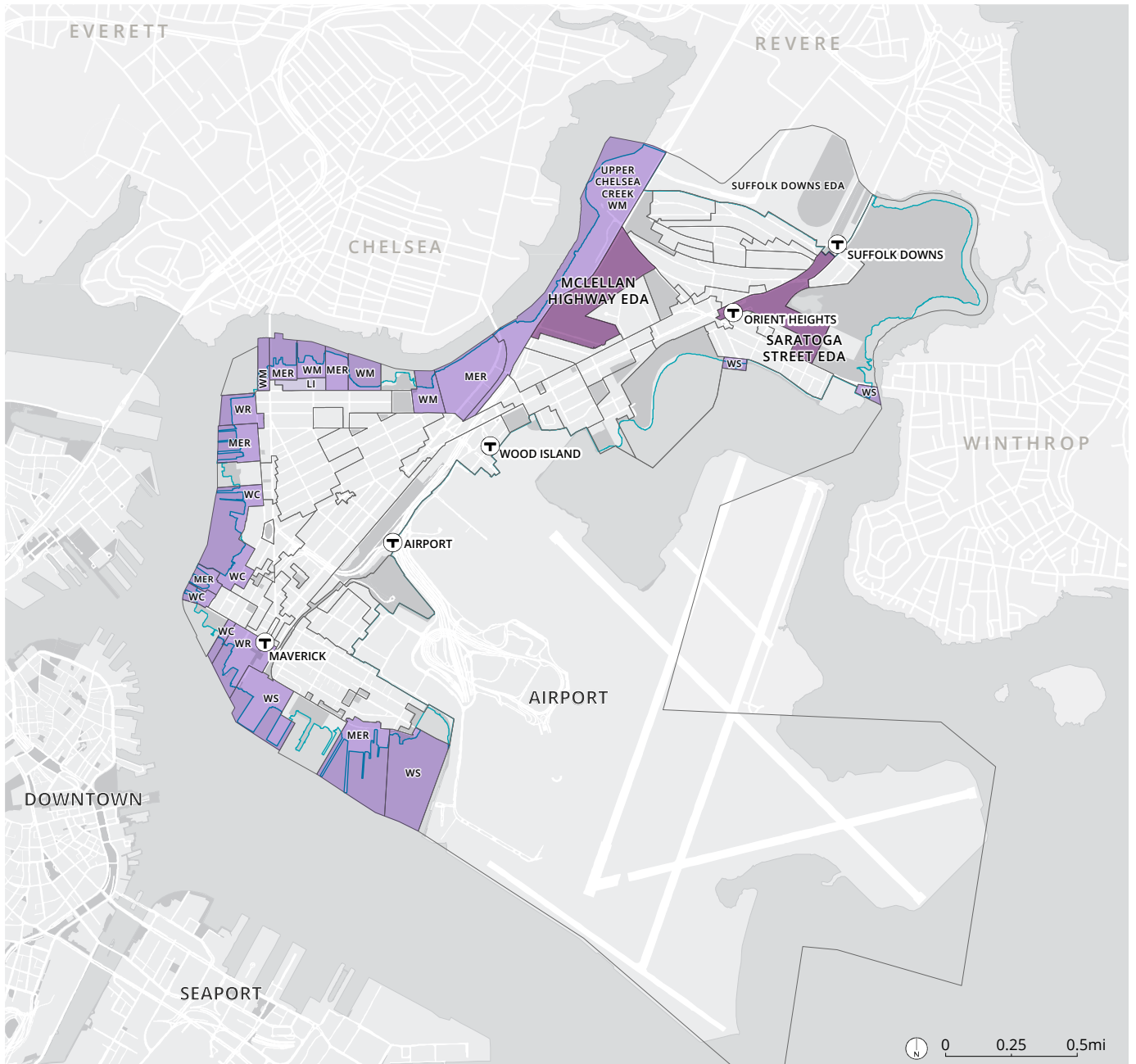
**Las zonas de desarrollo económico (EDA) se establecieron para fomentar el crecimiento económico de una manera que sea sensible a las necesidades e intereses de la comunidad.**

El artículo 53 dispone que las EDA proporcionen un desarrollo económico de calidad y escala apropiado para los vecindarios circundantes. Además, las EDA están destinadas a fomentar la diversificación y expansión de la economía de Boston en su totalidad.

**Cuando están adyacente a las zonas residenciales del vecindario, las zonas costeras de desarrollo económico e industrial crean transiciones potencialmente desafiantes en el uso y escala de las edificaciones.**

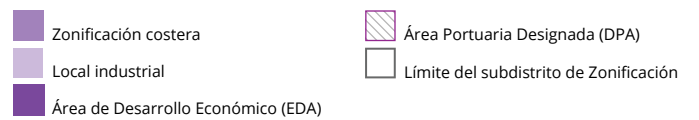
La intensa demanda de vivienda ha ejercido presión sobre la línea de costa y los EDA, en tanto que la falta de demanda para usos comerciales e industriales ha dado lugar a que muchas de estas zonas estén inactivas o subutilizadas. Cabe señalar que el aeropuerto internacional Logan tiene su propio subdistrito de zonificación. Las agencias estatales y federales tienen jurisdicción sobre el desarrollo futuro en estas zonas.





**Mapa de los subdistritos de la zona industrial del artículo 53**

Fuentes: artículo 53 Zonificación





## El puerto interior de East Boston ofrece una amplia mezcla de usos en la costa.

La costa es el hogar del dinámico astillero y puerto deportivo de Boston Harbor, nuevas urbanizaciones residenciales de uso mixto a lo largo de las calles Sumner y Marginal, recursos de espacios abiertos activos en los parques Piers y LoPresti, así como de zonas costeras para el trabajo de contratistas marinos y astilleros.

## En su forma actual, la EDA de la autopista McClellan es inaccesible para gran parte del vecindario.

Este EDA está situado entre zonas residenciales de baja densidad y McClellan Highway (Ruta 1A). Actualmente alberga usos industriales ligeros de baja densidad y hoteles. La zona carece de una red de calles o infraestructura, aunque está junto al recientemente renovado Noyes Park y tiene conexión a la calle Bennington.



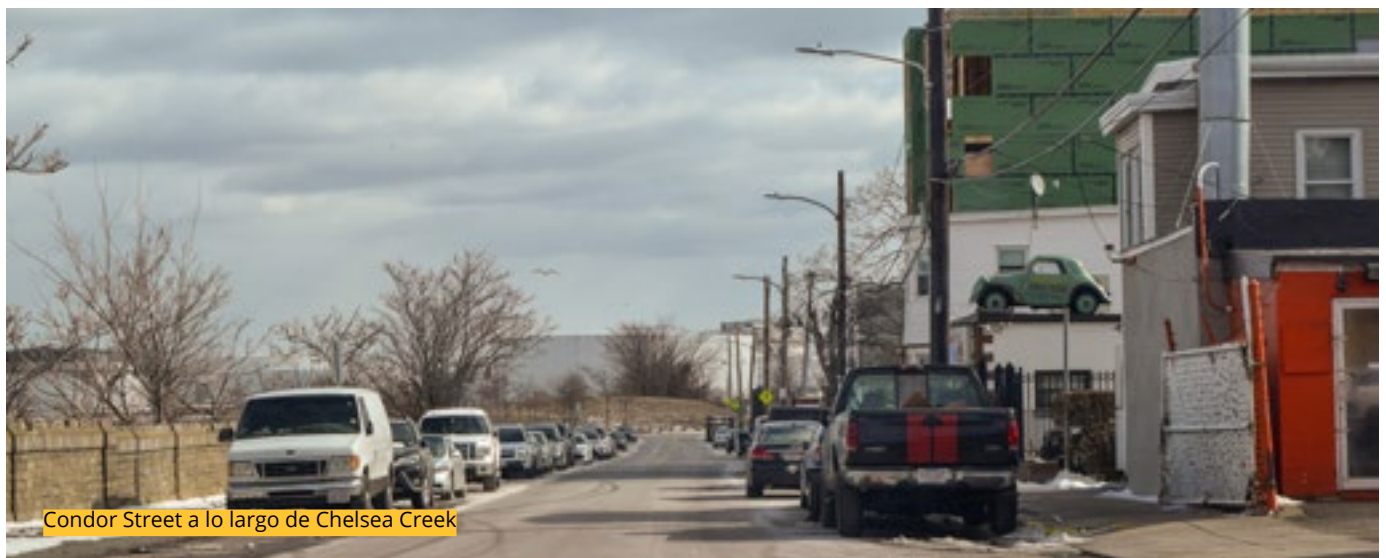
## El frente costero a lo largo de Chelsea Creek ha servido por mucho tiempo como un importante corredor de usos industriales dependientes del agua.

Desde los comienzos de la historia de East Boston, la zona a lo largo de Chelsea Creek se desarrolló para uso industrial. En la historia reciente, la reparación de embarcaciones, combustible a granel y transporte marítimo han poblado la costa y la zona se encuentra en un zona portuaria designada (DPA). Algunas de las parcelas de hoy están en transición o permanecen vacantes. Además, Chelsea Creek es compatible con un ecosistema ambiental único como la zona silvestre urbana de la calle Condor,

amplias planicies de marea y zonas de marismas. (Para obtener más información sobre las DPA, consulte la página 150).

## El Saratoga EDA cubre la conexión del vecindario desde la calle Bennington hasta Winthrop.

Esta EDA se extiende desde la calle Saratoga, cerca del town line de la ciudad de Winthrop hasta la calle Bennington, y abarca la estación MBTA de Orient Heights. Incluye terrenos propiedad de MBTA, edificios industriales ligeros y edificios comerciales de baja densidad que lindan directamente con el pantano de Belle Isle.



Condor Street a lo largo de Chelsea Creek



Saratoga Street EDA



## El frente marítimo de East Boston se rige por las regulaciones del Estado, incluyendo la Ley de Tierras Públicas (MGL capítulo 91) y las regulaciones del área portuaria designada (DPA).

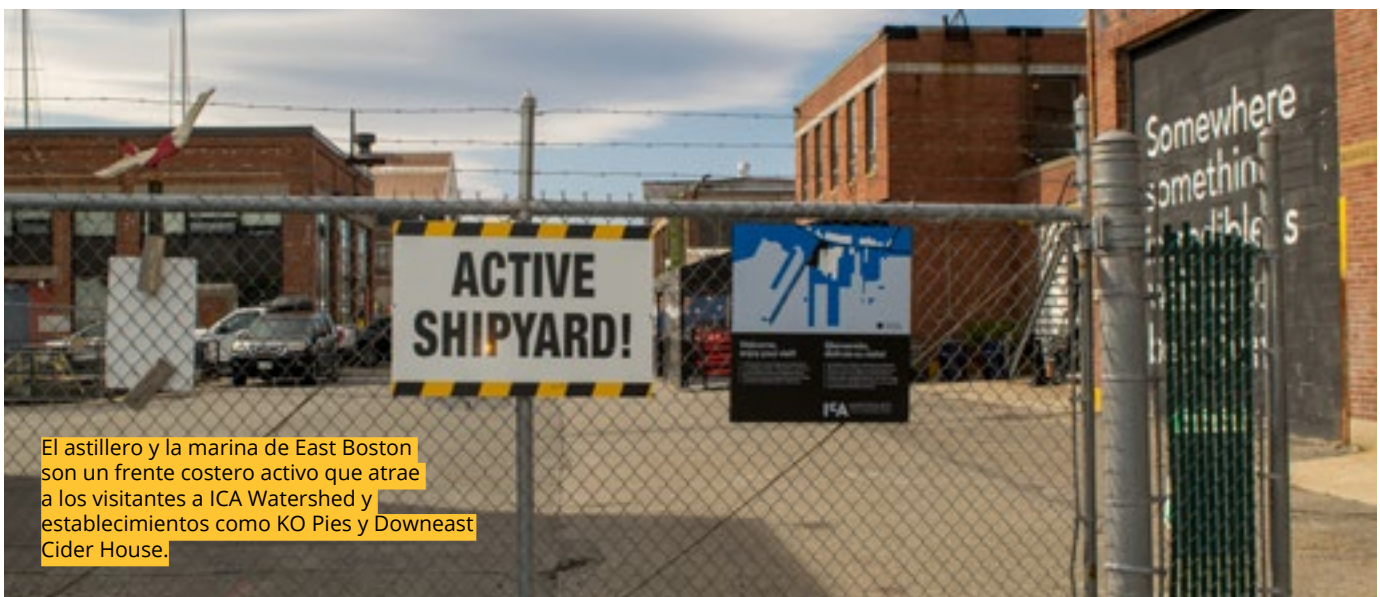
Estas regulaciones a nivel estatal tienen prioridad sobre la zonificación local. El capítulo 91 orienta el desarrollo de los muelles para promover el acceso público al puerto, dar prioridad a los usos dependientes del agua y asegurar el uso público del muelle. El capítulo 91 logra estos objetivos mediante restricciones dimensionales y de uso para el desarrollo de los muelles privados al exigir que la mitad de los sitios del proyecto sean espacios abiertos, poner límites a la altura de los edificios y al retroceso del agua para dar paso al Harborwalk, y exigir que los usos de la planta baja estén disponibles para el público. Los reglamentos también apoyan un frente costero activado mediante requisitos de transporte de agua y programación pública.

Los reglamentos de la DPA preservan los usos industriales dependientes del agua en Massachusetts. El estado ha establecido ciertas zonas de la costa de East Boston como lugares para usos industriales marítimos debido al acceso al atraque en aguas profundas, las características de los sitios industriales existentes y acceso a las redes de transporte y carreteras. Esas zonas incluyen el astillero del puerto de Boston, gran parte del frente costero de Chelsea Creek y otros lugares en los que se encuentran actualmente o se encontraban anteriormente

contratistas marítimos y usos de servicios marítimos. Las APD impiden la creación de espacios abiertos accesibles al público porque requieren un acceso industrial directo a la costa.



Astillero y marina de East Boston



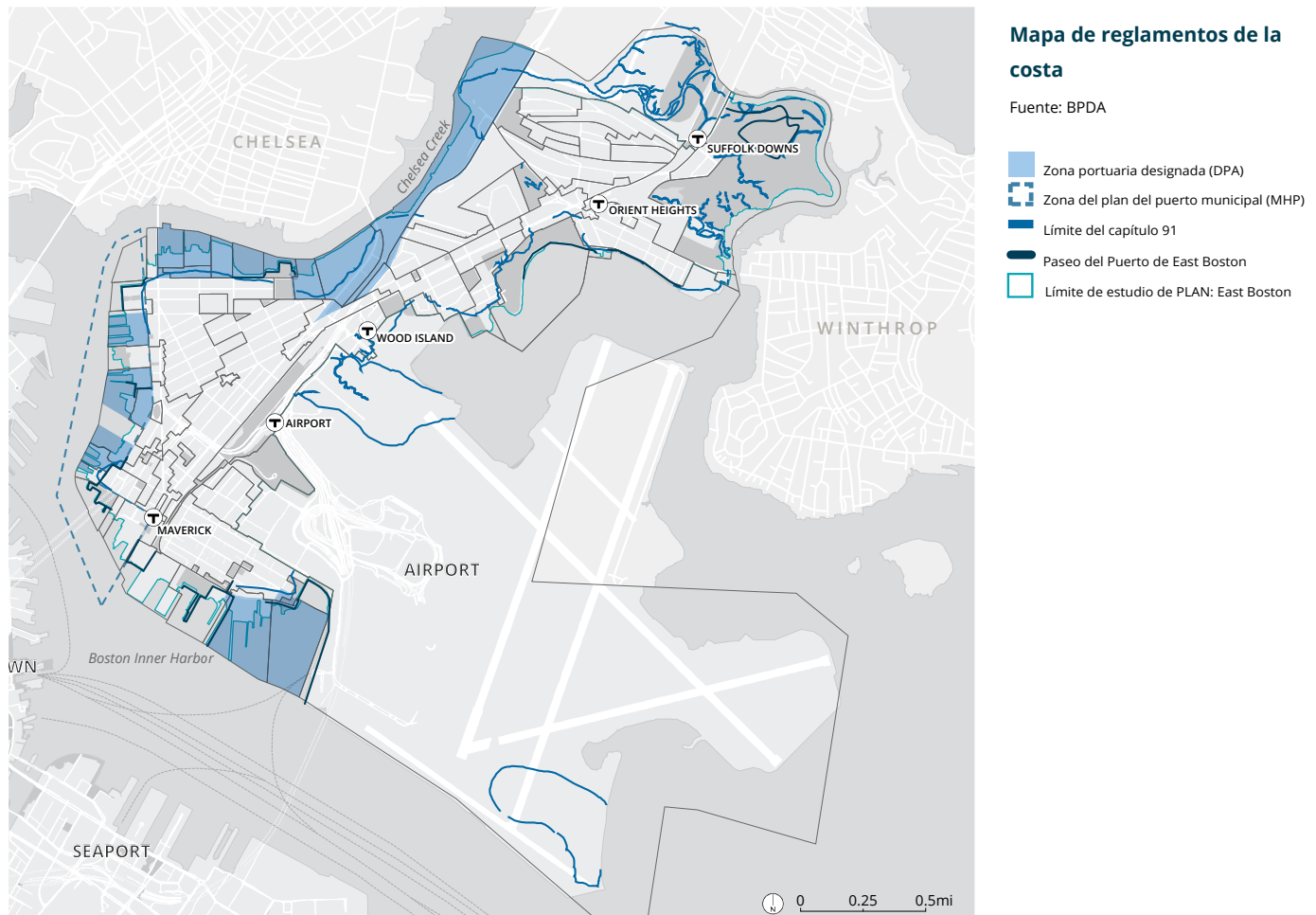
El astillero y la marina de East Boston son un frente costero activo que atrae a los visitantes a ICA Watershed y establecimientos como KO Pies y Downeast Cider House.

## Los planes portuarios municipales (MHP) conllevan un proceso de planificación pública para permitir cambios en el uso uniforme del capítulo 91 y en los requisitos dimensionales.

A través de un MHP, la altura, masa y retroceso de los nuevos edificios, y la ubicación del espacio abierto pueden ser alterados para atender los objetivos de la comunidad y las características del vecindario. Un MHP también puede especificar los tipos de servicios, programación y usos de la planta baja que los residentes quieren ver en la nueva urbanización.

El plan portuario municipal de East Boston (EBMHP) fue adoptado en 2002 y enmendado en 2008. El documento proporcionó una guía a la comunidad y urbanizadores y al proceso de licenciamiento del capítulo 91 del Departamento de Protección Ambiental (DEP) y fue elaborado en base a los hallazgos publicados en el Plan Maestro de East Boston en abril del 2000.

*Climate Ready East Boston contempló varias recomendaciones de zonificación que apoyarían la resistencia climática de las parcelas asociadas al EBMHP. Estas recomendaciones cambiaron los usos permitidos de la reserva económica marítima a los comerciales y aumentaron los requisitos de los espacios abiertos. Las futuras enmiendas al EBMHP se basarán en los esfuerzos de PLAN: East Boston y Climate Ready East Boston.*





# Creación y acceso al espacio abierto

El espacio público es el espacio accesible al público alrededor, entre y dentro de los edificios. Generalmente incluye parques, espacios abiertos, plazas y calles.

## East Boston tiene 378 acres de espacio abierto.<sup>5</sup>

East Boston es un vecindario denso con un espacio exterior residencial privado limitado, lo que significa que el espacio público y los parques son particularmente importantes para la salud de la comunidad. East Boston tiene una rica mezcla de tipos de espacios abiertos, que incluyen áreas activas y pasivas, parques lineales, zonas naturales, y acceso a la costa. Los espacios abiertos son creados por entidades públicas y, cada vez más, en asociación con las nuevas urbanizaciones privadas.

El término “protección” se refiere en general a la facilidad con que el uso como espacio abierto de una propiedad ubicada en un espacio abierto puede convertirse en uso de un espacio no abierto. Algunas propiedades tienen restricciones permanentes (“a perpetuidad”) en lo que respecta a la urbanización. Otras tienen niveles de protección menores, y a muchas solo les imponen la restricción según las propias intenciones del propietario.<sup>6</sup>

De los 378 acres de espacio abierto de East Boston, el 61 por ciento está protegido y el 39 por ciento no lo está.<sup>7</sup> Esta distinción es importante porque la propiedad y el acceso afectan las formas en que el espacio abierto está diseñado, habitado, e integrado en un vecindario. Los terrenos desprotegidos generalmente incluyen campus académicos y religiosos y campos deportivos, segmentos de Harborwalk, cementerios y terrenos baldíos. Si bien todas las tierras protegidas son de acceso público, solo el 18 por ciento de las tierras no protegidas son de acceso público. La ladera de Don Orión de Orient Heights es un ejemplo de espacio abierto inaccesible de propiedad privada que añade valor al paisaje visual del vecindario.

## Tanto las entidades privadas como las públicas contribuyen a la creación y mantenimiento de espacios abiertos públicos en el vecindario.

La pertenencia pública de las propiedades de espacios abiertos incluye al Departamento de Parques y Recreación de la Ciudad de Boston, el Departamento de Conservación y Recreación (DCR), la Autoridad Portuaria de Massachusetts (Massport), el MBTA, y el Departamento de Transporte del Estado (MassDOT). Algunos espacios abiertos de propiedad privada, como el parque para perros vinculado a The Eddy, son de acceso público con algunas restricciones de uso y horarios de funcionamiento. Quedan pocas zonas para el desarrollo de parques públicos, lo que significa que los futuros espacios abiertos públicos serán creados y cuidados en gran parte por propietarios privados.



La mitigación para la construcción de los Apartamentos Eddy incluyó la construcción del Harborwalk al final de la calle Sumner y 80.000 dólares para mejoras en el parque LoPresti.

<sup>5</sup> Ciudad de Boston, Departamento de Parques y Recreación de Boston. Este número incluye el espacio abierto existente de la pista de carreras de Suffolk Downs.

<sup>6</sup> Ciudad de Boston, Departamento de Parques y Recreación, Plan de “espacio abierto y recreación 2015–2021,” Enero 2015, p. 65.

<sup>7</sup> Información de la ciudad de Boston, Departamento de Parques y Recreación de Boston.

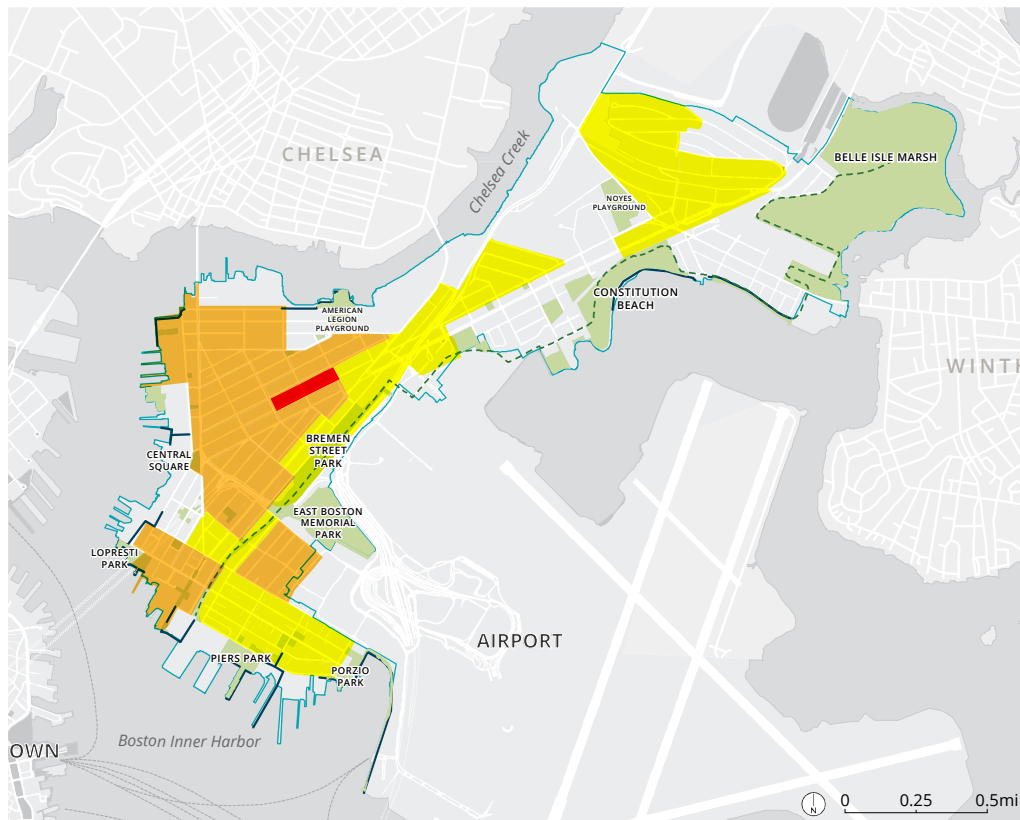


Plaza Central, parque Piers, parque Noyes, campo de juegos American Legion, y parque LoPresti han abierto o han sido renovados desde el Plan Maestro de East Boston en el 2000, en el que se hicieron recomendaciones para mejoras y conexiones entre parques y espacios abiertos.

**Mapa de espacio abierto por tipo**

Fuente: BPDA GIS

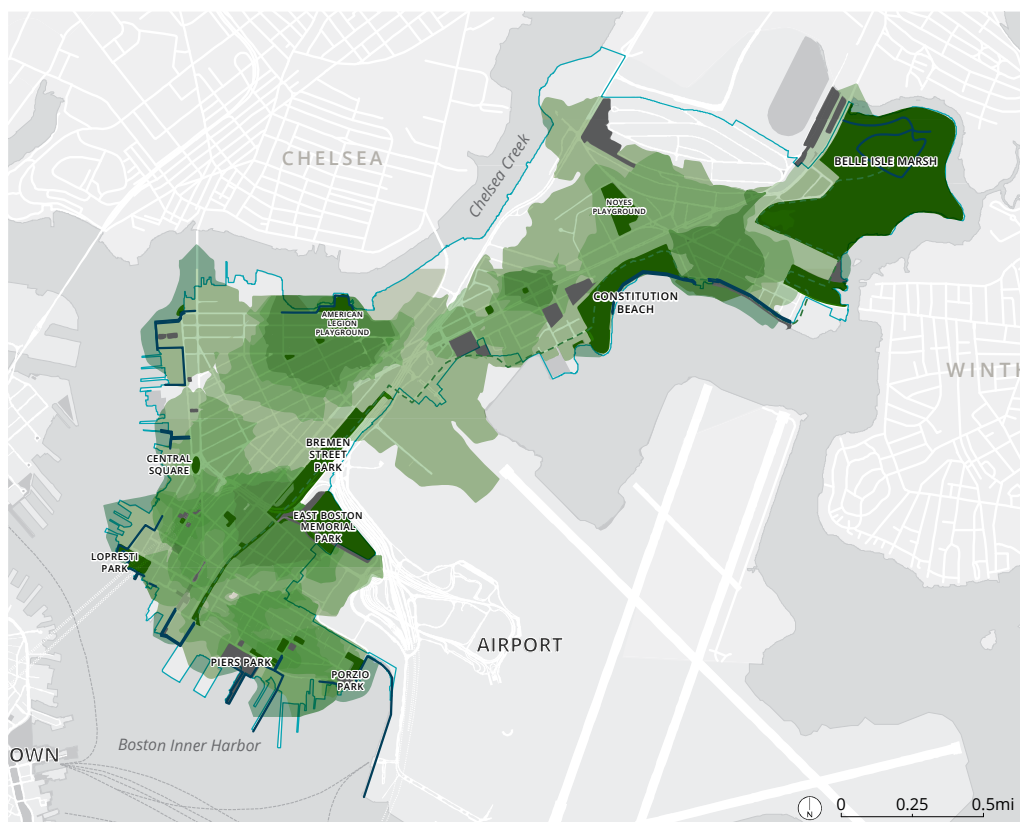
- Terrenos de cementerios y sepulturas (2)
- Jardines comunitarios (4)
- Parques, campos de juego y deportivos (29)
- Parkways, reservas, playas (3)
- Plazas, centros comerciales, malls (13)
- Zonas silvestres urbanas y espacios naturales (11)
- Greenway de East Boston
- Paseo del Puerto de East Boston
- Límite de estudio de PLAN: East Boston



### Puntuación de la necesidad de parques

Fuente: Parques y Recreación de Boston

- Puntuación de menor necesidad
- Puntuación de mayor necesidad
- Espacio abierto público
- Greenway de East Boston
- Paseo del Puerto de East Boston
- Límite de estudio de PLAN: East Boston



### Zonas con paseos peatonales

Fuente: Recreación y parques de Boston

- Con 1 parque
- Con 2 parques
- Served by 3 or more parks
- Espacio abierto público
- Espacio abierto no accesible/no público
- Greenway de East Boston
- Paseo del Puerto de East Boston
- Límite de estudio de PLAN: East Boston



## La mayor densidad del vecindario contribuye a una mayor necesidad de parques.<sup>8</sup>

El Departamento de Parques y Recreación de Boston publicó el Plan de Espacio Abierto y Recreación en 2015. East Boston se compara favorablemente con otros vecindarios densamente poblados, con 5.33 acres de espacio abierto por cada 1.000 residentes, aunque este número todavía está por debajo del promedio de la ciudad de 7.59 acres.<sup>9</sup> Hay un alto nivel de necesidad de parques en todo East Boston, y las zonas más necesitadas incluyen Orient Heights y Eagle Hill, particularmente a lo largo de las calles Meridian y Bennington. Casi todo East Boston cumple con al menos uno de los criterios de justicia ambiental del Estado.<sup>10</sup>

La alta densidad del vecindario contribuye a que las necesidades de parques y los niveles de justicia ambiental sean más altos, así como su mayor proporción de hogares familiares, jóvenes y población nacida en el extranjero en comparación con Boston en general (ver más en el capítulo “Los habitantes” de la página 32). La continua presión por la vivienda contribuye a la falta de terrenos abiertos para futuros parques distribuidos por el vecindario.

## El aumento del número de árboles en las calles y la cobertura de árboles urbanos es una prioridad.

East Boston tiene una cobertura de árboles del 7%, la más baja de cualquier vecindario de Boston, con una cantidad relativamente alta de capacidad para agregar vegetación debido al Aeropuerto Logan y su predominio de zonas de pasto sin árboles cerca de las pistas de aterrizaje.<sup>11</sup> Los árboles de las calles pueden ser acomodados en el derecho de paso público, el cual incluye la mayoría de las calles y aceras; East Boston tiene una capacidad relativamente alta para sostener los árboles de las calles en el derecho de paso público con un 28% clasificado para acomodar el posible dosel arbóreo.<sup>12</sup>

Los árboles son efectivos para reducir el efecto de isla de calor urbano (ver “Temperaturas más extremas” en la página 82) ofreciendo sombra. También limpian el aire, capturan el dióxido de carbono, reducen la contaminación acústica y ayudan a prevenir las inundaciones absorbiendo el agua de las tormentas. La ciudad de Boston está desarrollando un plan maestro para el arbolado urbano de Boston para ocuparse de la plantación y preservación de los árboles de las calles en el futuro.



Un árbol de calle en Day Square, una plaza con un amplio derecho de paso público que podría albergar árboles en las calles adicionales en el futuro.

8 El nivel de necesidad de un parque es un análisis subjetivo que considera la densidad de población del vecindario, porcentaje de población por debajo de los 18 años, grupos de cuadras designados como de bajos ingresos según los criterios de justicia ambiental del estado de Massachusetts, grupos de cuadras designados como de minorías según los criterios de justicia ambiental del estado de Massachusetts, grupos de cuadras designados como aislados del idioma inglés según los criterios de justicia ambiental del estado de Massachusetts y porcentaje de la población mayor de 69 años.

9 Ciudad de Boston, Departamento de Parques y Recreación de Boston, “Plan de recreación y espacio abierto 2015–2021,” enero 2015, pág. 223.

10 Massachusetts identifica a las comunidades de justicia ambiental con una o más de las siguientes características: un grupo de cuadras cuyo ingreso familiar medio anual sea igual o inferior al 65 por ciento de la media estatal; o que el 25 por ciento o más de los residentes se identifique como de raza diferente a la blanca; o que el 25 por ciento o más de los hogares carezcan de alguien mayor de 14 años que hable solo o muy bien el inglés.

11 Laboratorio de Análisis Espacial de la Escuela Rubenstein de Medio Ambiente y Recursos Naturales de la Universidad de Vermont, Ciudad de Boston, y Fideicomiso de Tierras Públicas, “Una evaluación del dosel arbóreo de Boston”, diciembre de 2017, p. 6.  
12 Ibid., p. 8.



## **Muchos de los parques East están ubicados en las márgenes del vecindario –bordeando el agua o el aeropuerto.**

Los parques y espacios abiertos facilitan la transición entre zonas residenciales e industriales opuestas. Su ubicación en las márgenes del vecindario hace posible que los espacios abiertos puedan servir como senderos peatonales y para andar en bicicleta y, en algunos casos, como zonas de protección ecológica. East Boston alberga varios bosques urbanos y la ciénaga de Belle Isle a lo largo de la costa, que contribuyen a restaurar y conservar algunos de los humedales del vecindario (ver más en “Los espacios naturales abiertos le dan un valor ambiental, ecológico y educativo a East Boston” en la página 159) . Massport opera Piers Park, Bremen Street Park, Airport Edge Buffer Parks y partes de Mary Ellen Welch Greenway, con un total de más de 33 acres de espacios verdes en East Boston que se han creado a través de la mitigación del desarrollo del aeropuerto.<sup>13</sup>

Los residentes de East Boston tienen un acceso peatonal a los parques bastante bueno. Eagle Hill podría beneficiarse con más acceso al espacio abierto, ya sea mediante el establecimiento de un nuevo parque o mejoras en la acera que faciliten el acceso a Bremen Street Park. Vincular los espacios abiertos existentes mejorará el acceso y la usabilidad de los recursos limitados de espacios abiertos, muchos de los cuales son de alta calidad y están orientados hacia el agua.

## **Las glorietas y plazas del vecindario albergan una vida urbana vibrante como destinos comerciales y recreativos.**

Las plazas y corredores del vecindario albergan una variedad de usos, que incluyen áreas de recreación pasiva y descanso. Las calles, aceras y el espacio abierto entre edificios contribuyen a la vida social y se suman a la vitalidad económica de las zonas comerciales de East Boston. Los asientos al aire libre y las plantaciones dan vida a los espacios abiertos asociados con zonas comerciales. Los residentes se reúnen en parques de vecindarios más pequeños, como Putnam y Prescott Squares, Veterans Park, Joe Ciampa Garden y Brophy Park, que cuentan con sitios para descansar y relacionarse con la naturaleza en zonas residenciales

La renovación de Central Square se completó en 2017, lo que incluyó calles estrechas, espacios de parque ampliados y aceras ensanchadas para crear espacios para asientos al aire libre, cafés y elementos de paisajes verdes. Muchas zonas comerciales East Boston tienen bancos pero carecen de espacio programado para peatones.

## **Los parques y campos de juego proporcionan al vecindario un espacio abierto activo.**

El espacio abierto activo consta de canchas y campos. East Boston tiene 9 canchas de baloncesto, 11 canchas de tenis y 1 cancha de hockey callejero. Todos estos se encuentran en terrenos públicos protegidos de forma permanente, al igual que 9 parques infantiles, como Cueno Park, McLean Playground y Paris Street Playground, y los 5 chapoteaderos en Bremen Street park, East Boston Memorial Park, LoPresti Park, Piers Park y Sumner y Lamsom Street Playground. Los campos deportivos públicos incluyen Al Festa Field (diamante de béisbol), American Legion Playground (diamante de béisbol), Constitution Beach (diamante de béisbol), East Boston Memorial Park (diamante de béisbol y estadio de fútbol / soccer), Lo Presti Park (campo de fútbol) y Noyes Playground (Diamantes de béisbol y campo de fútbol).<sup>14</sup>

13 Massport

14 Departamento de Recreación y Parques de Boston



Salpicadero y campo de juegos de Noyes Park



Cancha de básquetbol en Sumner y campo de juegos en Lamson Street



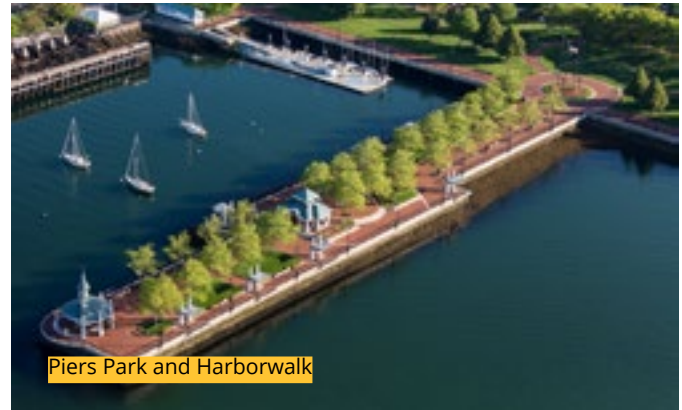
El parque de la Legión Americana tiene un campo multiusos, estructura de juegos y canchas de básquetbol



## Greenway y Harborwalk sirven como espacio abierto de conexión para recreación pasiva y tránsito de peatones y bicicletas.

El sistema harborwalk, respaldado por el capítulo 91, vincula los parques de la costa existentes que son propiedad de organismos públicos con espacios abiertos dentro de las urbanizaciones propuestas. Algunos lugares de los muelles siguen siendo inaccesibles debido a los usos industriales activos que están protegidos por la legislación de la DPA. La Mary Ellen Welch Greenway es un sendero y un parque lineal que, cuando esté totalmente construido, unirá los espacios abiertos entre el puerto de Boston y la reserva de la ciénaga de Belle Isle. El parque conecta varios espacios abiertos importantes del vecindario, incluyendo Piers Park, Memorial Stadium, Bremen Street Park, Wood Island Bay Marsh y Belle Isle Marsh. El proyecto completo consistirá en más de 12 acres de terreno de parque y proporcionará un sistema de caminos de 3.3 millas a través del corazón de East Boston. A medida que el vecindario a lo largo del Gateway crezca, será importante priorizar mantener conexiones fuertes y visibles con el parque.

East Boston tiene la mayor parte de las rutas de ciclismo protegidas de la ciudad, con cerca de 6 millas de red para ciclismo recreativo hoy en día. (para más información sobre las opciones de transporte en East Boston, consulte la página 88).



Piers Park and Harborwalk



Mary Ellen Welch Greenway



Aerial photo of East Boston from 2012

## Los espacios abiertos naturales ofrecen valor ambiental, ecológico y educativo a East Boston.

Vastas marismas saladas cubrieron una vez la mayor parte de la costa de East Boston; los restos de estos hábitats permanecen en más de 206 acres de espacio abierto en las tres zonas urbanas silvestres de East Boston y en la ciénaga de Belle Isle, que albergan especies de plantas y animales nativos y también desempeñan importantes funciones ecológicas como albergar y filtrar las aguas pluviales. Condor Street Overlook, Condor Street Urban Wild, y Rockies Urban Wild en Jeffries Point están todos protegidos por la iniciativa Urban Wild de Boston. El proyecto de Condor Street Urban Wild fue un importante proyecto de remediación y restauración de marismas saladas que se completó en 2003. El resultado fue la eliminación de materiales peligrosos, la creación de una marisma salina saludable, pradera de tierras altas, muelle, escultura, senderos, bancos y miradores escénicos para el hábitat y usos de recreación pasiva.

La ciénaga de Belle Isle es protegida y gestionada por el DCR. Su restauración se terminó en el 2005. La ciénaga está incluida en su totalidad en la zona de la ciénaga de Rumney de inquietud ambiental crítica, uno de los estuarios más importantes desde el punto de vista biológico del estado.<sup>15</sup>



Piers Park y Harborwalk, con vista al puerto de Boston

<sup>15</sup> Según lo declarado por la Oficina de Recursos Naturales del Departamento de Conservación y Recreación y el Servicio de Pesca y Vida Silvestre de EE.UU.

## East Boston tiene aproximadamente 12.9 millas de costa; 2.9 millas son accesibles a los peatones a través de los parques y harborwalk.<sup>16</sup>

El vecindario se beneficia de su extensa costa, que cuenta con diversos espacios abiertos como el East Boston Harborwalk, Constitution Beach y Belle Isle Marsh. Constitution Beach es una de las pocas playas de la ciudad de Boston y es un destino local atesorado (que ha visto mejoras recientes por el DCR). Si bien Chelsea Creek es en gran parte inaccesible desde la costa, hay varios diques y muelles que brindan acceso público al interior del puerto de Boston. La legislación como el capítulo 91 (ver la página 151) garantiza que la costa de East Boston seguirá siendo accesible al público.

## El espacio abierto a lo largo de la costa será importante para mitigar los impactos del cambio climático.

East Boston ya está experimentando inundaciones costeras, que aumentarán en severidad y frecuencia con la futura elevación del nivel del mar. La protección de East Boston contra las inundaciones hará necesario que se rediseñe la costa, tal como se prevé en el informe Coastal Resilient Solutions (2017) y la Perspectiva de Puerto de Boston Resiliente del Alcalde (2018) (para obtener más información consulte la página 80). Estas iniciativas buscan promover nuevas bermas elevadas, harborwalk, plazas y costas vivas a lo largo de la costa de East Boston que proporcionarán protección contra las tormentas costeras, mejorarán el acceso público al puerto y revitalizarán los hábitats costeros y las áreas subutilizadas de la costa.

<sup>16</sup> No incluye el aeropuerto.



# Políticas y programas de la ciudad y de BPDA

La zonificación es un mecanismo jurídico que regula qué pueden y qué no pueden hacer los propietarios con su propiedad. La zonificación hace que se mantenga la armonía entre los distintos elementos, tales como los tipos de usos o los tamaños y formas de los edificios. Varias agencias, departamentos, y juntas y comisiones de la ciudad, desempeñan funciones importantes e individuales en este sentido.

---

## Código de zonificación de Boston

El BPDA concibe la zonificación. La Comisión de Zonificación de Boston (BZC) adopta la zonificación. El Departamento de Servicios de Inspección (ISD) interpreta y aplica la zonificación. La Junta de Apelaciones de Zonificación (ZBA) determina la elegibilidad para excepciones de zonificación.

La edición más reciente del Código de Zonificación de Boston se promulgó en 1964. En las décadas de 1980 y 1990, hubo un proceso integral de rezonificación que hizo necesario volver a concebir la zonificación para muchos vecindarios. Algunos artículos de zonificación se aplican a toda la ciudad, mientras que otros se aplican a vecindarios específicos. El artículo 53 regula el entorno construido de East Boston y se actualizó por última vez en 1993.

---

## Artículos de zonificación que aplican a todos los vecindarios de Boston

### Artículo 37 – Edificios verdes y política de resiliencia climática

Los Edificios Verdes, insertados en el Código de Zonificación en 2007, y la Política de Resiliencia Climática, actualizados en 2017, juntos aseguran que los principales proyectos de construcción se planifiquen, diseñen, construyan y administren para minimizar los impactos ambientales adversos y sean resistentes al cambio climático. Todos los proyectos propuestos sujetos a, o que optan por cumplir con el artículo 80B de Zonificación, Revisión de Grandes Proyectos están sujetos a los requisitos del artículo 37 de zonificación y la política de resiliencia. Para obtener más información sobre el artículo 37 y la política de resiliencia climática, consulte “Programas y políticas de la ciudad” en la página 86.

### Artículo 80 - Revisión y aprobación del desarrollo

Adoptado en 1996 por la BPDA para proporcionar directrices claras para el proceso de revisión del desarrollo en relación con los grandes proyectos (más de 50.000 pies cuadrados), los pequeños proyectos (más de 20.000 pies cuadrados y/o más de 15 unidades residenciales nuevas netas), las áreas de desarrollo planificado y los planes maestros institucionales.

## Artículos de zonificación específicos para East Boston

### Article 53 - East Boston Neighborhood District

El artículo sobre zonificación de East Boston fue insertado en la revista Zoning Code en 1993 y estableció las regulaciones de zonificación para el plan integral del Distrito del Vecindario de East Boston, publicado en 2000. El artículo 53 define el uso y las regulaciones dimensionales para todos los subdistritos de zonificación en el vecindario. Existen seis tipos de subdistritos residenciales, cuatro distritos de superposición de diseño de vecindario, cuatro tipos de subdistritos de negocios de vecindario, seis tipos de subdistritos costeros, un tipo de subdistrito industrial local, tres tipos de subdistritos de zonas de desarrollo económico, un tipo de subdistrito de protección de la conservación, un tipo de subdistrito de instalaciones comunitarias, ocho tipos de subdistrito de espacios abiertos y un tipo de subdistrito de mejora del corredor. El artículo 53 también establece la ubicación de las áreas elegibles para el PDA.

### Artículo 27T - Distrito de superposición de planificación provisional

Un distrito de superposición de planificación provisional (IPOD) es un código de zonificación temporal adoptado por la ciudad para una zona geográfica que esté atravesando por un proceso de zonificación o planificación a largo plazo. East Boston está sujeta a la designación de un IPOD anterior (artículo 27G) que requiere la elaboración de políticas de planificación integrales, controles de desarrollo y pautas de diseño para el distrito del vecindario de East Boston, y estableció el Plan del vecindario de East Boston, adoptado por la Autoridad de Reurbanización de Boston en 2000, como el plan general para el distrito del vecindario de East Boston. El artículo prescribió cuando se adoptó formalmente el artículo 53. El IPOD actual de East Boston (artículo 27T), establecido en octubre de 2018 en asociación con PLAN: East Boston, cubre las extensiones del distrito del vecindario de East Boston, excluyendo el aeropuerto de Logan y Suffolk Downs, y será efectivo durante la duración del PLAN: East Boston. El IPOD enviará todos los proyectos que superen un umbral definido a la Junta de Apelaciones de Zonificación, pero no reemplaza o cambia la zonificación subyacente. El IPOD será suprimido al final del proceso de planificación.

## Procesos de revisión de desarrollo de la BPDA

El Departamento de Revisión de Desarrollo de la BPDA facilita la revisión de proyectos de desarrollo pequeños (>20.000 pies cuadrados y <50.000 pies cuadrados) y grandes (>50.000 pies cuadrados), zonas de desarrollo planificado (>1 acre), y planes maestros institucionales (proyectos relacionados con campus académicos y médicos) de acuerdo con el artículo 80 del Código de Zonificación de Boston.

Los proyectos que no requieren una exención de zonificación se denominan a menudo "como de pleno derecho". Si un proyecto requiere una exención de zonificación, el proponente del proyecto puede solicitar la exención, incluidas las variaciones o los usos condicionales, a través de la Junta de Apelación de Zonificación (ZBA). En el proceso participan varios organismos y juntas, entre ellos el Departamento de Servicios de Inspección (ISD), ZBA, BPDA, y la Oficina de Servicios del Vecindario del Alcalde (ONS).

# Próximos pasos

El proceso de planificación se rige por un calendario establecido con el fin de pasar de las discusiones a nivel de vecindario sobre las principales prioridades de diversos temas de planificación a discusiones basadas en casos concretos en geografías cada vez más específicas. Las discusiones en la siguiente fase del proceso se centrarán en la recopilación de información relacionada con recomendaciones específicas de planificación.





En 2019, durante los recorridos a pie los residentes hablaron acerca de las prioridades para sus vecindarios. En el recorrido a pie del Maverick Central de junio de 2019, los residentes pusieron de relieve las calles y proyectos de particular interés.



# De objetivos a acciones

La próxima fase del proceso se centrará en la identificación de las acciones que contribuirán a la planificación de objetivos.

**PLAN: East Boston solicitó a los miembros de la comunidad de Boston identificar los retos y las oportunidades dificultades y oportunidades de los diversos temas de planificación.**

Los miembros del equipo de planificación sintetizarán esa información y la combinarán con el análisis que se presenta aquí para formular recomendaciones específicas para atender esos desafíos y oportunidades. Las recomendaciones se centrarán en las acciones que pueden ejecutarse por medio de la zonificación y establecimiento de directrices y proyectos para la red de transporte multimodal del vecindario, y se presentarán a la comunidad para que ésta dé su opinión.

**El impacto de cada recomendación se analizará mediante el uso de diseño de casos.**

Proyectar escenarios ayudan a demostrar cómo las prioridades dan forma a la construcción del entorno. La participación del público se estructurará según las zonas características del vecindario incluidos barrios residenciales, plazas y corredores de uso mixto, y zonas portuarias e industriales. Los miembros de la comunidad podrán participar en la proyección de los escenarios para cada una de estas áreas y aportar sus comentarios para perfeccionar las recomendaciones. Las recomendaciones se codificarán como una serie de acciones específicas que pueden adoptarse para lograr objetivos de planificación compartidos.

## **¡Nos gustaría recibir sus comentarios!**

Para enviar preguntas y comentarios, comuníquese con:

Kristina Ricco, Senior Planner  
kristina.ricco@boston.gov  
617.918.4238

Jason Ruggiero, Gerente de Participación Comunitaria  
jason.ruggiero@boston.gov  
617.918.4383

Regístrese en nuestra lista de correo y manténgase actualizado con respecto a los compromisos pasados y futuros, visite:

[bit.ly/PlanEastBoston.](https://bit.ly/PlanEastBoston)



