



# PLAN: East Boston



boston planning &  
development agency



## La Agencia de Planificación y Desarrollo de Boston (BPDA en inglés)

La Agencia de Planificación y Desarrollo de Boston (BPDA en inglés) es la agencia de planificación y desarrollo económico para la ciudad de Boston. La BPDA planifica y guía el crecimiento inclusivo en nuestra ciudad, creando oportunidades para todos para vivir, trabajar, y conectar. A través de nuestro lente enfocado al futuro y abarcado en toda la ciudad, nosotros involucramos a comunidades, implementamos nuevas soluciones, nos asociamos juntos para un mayor impacto, y seguimos al progreso.

La información proporcionada en este reporte es la más actual al tiempo de su publicación. Este borrador fue publicado por la BPDA el 10 de enero de 2024.

El uso completo o parcial de este reporte deber ser citado.

## Información

Para más información de la iniciativa de planificación PLAN: East Boston, por favor visite [bit.ly/PlanEastBoston](https://bit.ly/PlanEastBoston)



Visite nuestro website  
[BostonPlans.org](https://BostonPlans.org)



Síguenos por Twitter  
[twitter.com/BostonPlans](https://twitter.com/BostonPlans)



# Tabla de contenidos

Introducción	1	Recomendaciones claves para el transporte y espacio público	81
Contexto cambiante	3	Maverick Square	83
Contexto de planificación	5	Central Square	91
Participación de la comunidad	7	Meridian Street Corridor	97
Políticas y programas contra el desplazamiento: apoyo a la estabilidad de viviendas	9	Day Square	103
Áreas de carácter	13	Winthrop Greenway	113
<b>01. Zonas residenciales del vecindario</b>	<b>16</b>	Orient Heights Square	115
Contexto	17	Bennington Street	123
Recomendaciones claves para el tipo de construcción	21	Suffolk Downs Square	129
Consideraciones de política para unidades de vivienda adicionales	25	<b>03. Zonas costeras y industriales en evolución</b>	<b>136</b>
Recomendaciones claves para la transportación y espacio público	27	Contexto	137
Consideraciones de política para mejores carriles de bicicletas	31	Consideraciones de política para las Zonas Designadas Portuarias	139
Maverick Central	33	Consideraciones de política para el Harborwalk	141
Eagle Hill y Paris Flats	39	Recomendaciones claves para el uso de suelo y tipo de construcción	145
Jeffries Point y Gove Street	45	Recomendaciones claves para el espacio público	137
Harbor View	51	Costanera del puerto interior en Marginal Street y Summer Street	147
Belle Isle Peninsula	57	Border Street y la costanera del puerto interior	153
Orient Heights	63	Condor Street y la costanera de la zona baja de Chelsea Creek	159
<b>02. Plazas + Calles</b>	<b>70</b>	Zona de Desarrollo Económico de la McClellan Highway y la Costanera de la Parte Superior de Chelsea Creek	165
Contexto	71	Consideraciones de política para el corredor de la ruta 1A	171
Consideraciones de política para apoyar a las pequeñas empresas	73	Zona de Desarrollo Económico de Saratoga Street y la costanera de Belle Isle Marsh	173
Consideraciones de política para aumentar el acceso a las opciones de viaje	71	Consideraciones de política para la transformación de la Línea Azul	179
Consideraciones de política para calibrar los requisitos de estacionamiento fuera de la vía pública	77	Consideraciones de políticas para permitir cruces equitativos en el puerto	181
Recomendaciones claves para el uso de suelo y forma construida	79	Consideraciones de políticas para un servicio de ferry equitativo	191





HarborArts y East Boston Main Streets presentan: "Generational Spirit" de Silvia López Chavez y Felipe Ortiz para Beautify Main Streets. Foto de Zach Heyman, cortesía de HarborArts.



# Agradecimientos

**PLAN: East Boston es el resultado de colaboración entre miembros de la comunidad, los departamentos de la Ciudad y el Estado y el personal de la Agencia de Planificación y Desarrollo de Boston.**

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

Priscilla Rojas, *Presidente*

Kate Bennett, *Miembro*

Dr. Theodore C. Landsmark, *Miembro*

Raheem Shepard, *Miembro*

## **Agencia de Planificación y Desarrollo de Boston (BPDA)**

Arthur Jemison, *Jefe de Planificación y Director de la BPDA*

Aimee Chambers, *Director de Planificación*

Kathleen Onufer, *Director Adjunto de Reforma de Zonificación*

## **BPDA Gerentes Superiores del Proyecto**

Kristina Ricco, *Planificador Principal*

Jason Ruggiero, *Gerente de Participación Comunitaria*

Nick Schmidt, *Planificador de Transporte Principal*

## **BPDA Equipo del Proyecto**

Yarisamar Cortez, *Planificador*

Daniela Espinosa, *Asistente de Planificación de Transporte*

Adam Johnson, *Diseñadora Urbana*

Cyrus Miceli, *Asistente de Planificación*

Delaney Almond, *Analista de Datos Geoespaciales*

## **BPDA Ex Miembros de Equipo de la BPDA**

Viktorija Abolina, *Director Adjunto Asistente para Planificación Vecinal*

Meera Deean, *Director Adjunto de Diseño*

Angel Guzman, *Planificador*

Jack Halverson, *Becario de Transporte*

Rosa Herrero de Andrés, *Planificador Principal*

Whitney Hansley, *Diseñadora Urbana*

Lara Mérida, *Director Adjunto de Planificación Comunitaria*

Natalie Punzak, *Diseñadora Urbana*

Kennan Rhyne, *Director Adjunto de Planificación Completa*

Lauren Shurtleff, *Director de Planificación*

Jared Staley, *Planificador*

## **Grupo Asesor**

John Casamassima

Debra Cave

Mary Cole

Ernani DeAraujo

Frank Delmuto

Ana Gonzalez

Tanya Hahnel

Lisa Jacobson

Jim Kearney

Charlie LoGrasso

Theresa Malione

Nicole Olivera

Kathy Orlando

Sarah Plowman

Angel Rodriguez

Casey Silvia

Kannan Thiruvengadam

Thomson Vou

John Walkey

Luz Zambrano

## **Oficiales Electos**

Lydia Edwards, *Senadora Estatal*

Adrian Madaro, *Representante Estatal*

Gabriela Coletta, *Concejal del Distrito*

Julia Mejia, *Concejal general de la Ciudad*

Erin Murphy, *Concejal general de la Ciudad*

Henry Santana, *Concejal general de la Ciudad*

## **Consultores**

Toole Design Group: Lydia Hausle, Jake Berman

Gamble Associates: David Gamble



# Introducción

**Este documento presenta recomendaciones para la reforma de zonificación y mejoras del ámbito público que en conjunto presentan una visión ambiciosa y emocionante para el futuro de East Boston.**

PLAN: East Boston ofrece la oportunidad única de pensar en el futuro de todo un vecindario y responder con valentía a los desafíos que enfrenta hoy. Se basa en la visión establecida por “Imagine Boston 2030”, el plan de la ciudad para “impulsar la equidad, la resiliencia y la calidad de vida en todos los vecindarios de Boston”. Las recomendaciones de este plan brindan una visión para East Boston para los próximos 20 años.

## **Cinco objetivos de planificación de alto nivel proporcionan dirección estratégica al plan.**

Los objetivos de planificación reflejan valores compartidos y proporcionan una dirección estratégica al plan. Los objetivos de planificación son para todo el vecindario y están organizados por tema de planificación. PLAN: East Boston está impulsado por cinco objetivos de alto nivel:

- Ampliar el acceso a opciones de vivienda que sean asequibles, estables y capaces de satisfacer las necesidades de los hogares a medida que cambian con el tiempo.
- Avanzar en la preparación climática y promover un medio ambiente saludable.
- Garantizar el acceso a opciones de viaje que conecten todas las partes del vecindario con todas las partes de la ciudad de manera segura y confiable.
- Apoyar las economías vecinales que satisfagan las

necesidades de las comunidades locales y las industrias regionales.

- Guiar el crecimiento del vecindario que sea predecible y contextual y contribuya a espacios públicos activos y conectados.

## **Las áreas de personajes ayudan a identificar tipos de lugares en el vecindario. Las recomendaciones están organizadas por área de personaje.**

Si bien los objetivos de planificación se aplican a todo el vecindario, el vecindario se compone de muchos tipos diferentes de lugares. Los tipos de áreas identifican lugares en el vecindario que comparten desafíos y oportunidades similares. Este estudio identifica tres áreas de carácter principales en East Boston y las recomendaciones están organizadas por área de carácter. Todas las recomendaciones se pueden conectar con los objetivos de planificación identificados aquí.



**FIG 1-1 EL ÁREA BAJO ESTUDIO EN PLAN: EAST BOSTON**

EL BORDER DEL ÁREA BAJO ESTUDIO

# Contexto cambiante

**Las tendencias de planificación ayudan a resumir lo que dicen los datos observables hoy sobre East Boston. East Boston Today documenta estas y otras tendencias con mayor detalle. Estas tendencias son importantes impulsores de los objetivos y recomendaciones de planificación.**

Tres tendencias importantes ayudan a resumir el cambio en East Boston. East Boston Today, el informe sobre las condiciones existentes del PLAN: East Boston, documenta estas tendencias con mayor detalle.

**East Boston es excepcionalmente vulnerable a las amenazas del cambio climático, especialmente a las inundaciones costeras y del interior.**

La topografía de East Boston se compone en gran parte de tierras bajas rellenas. La costa limita todos los bordes del vecindario excepto el límite más al norte con Revere. Estas características hacen que East Boston sea particularmente susceptible a las inundaciones causadas por el aumento del nivel del mar y el aumento de las precipitaciones. Más de la mitad de la superficie terrestre del vecindario (58 por ciento) será vulnerable a inundaciones tan pronto como la década de 2070. Los reportes Soluciones resilientes al clima East Boston y Charlestown Fase I (2017) y Fase II (2022) identificaron vías críticas de inundaciones y estrategias de resiliencia a lo largo de toda la costa de East Boston.

**La población del barrio está creciendo.**

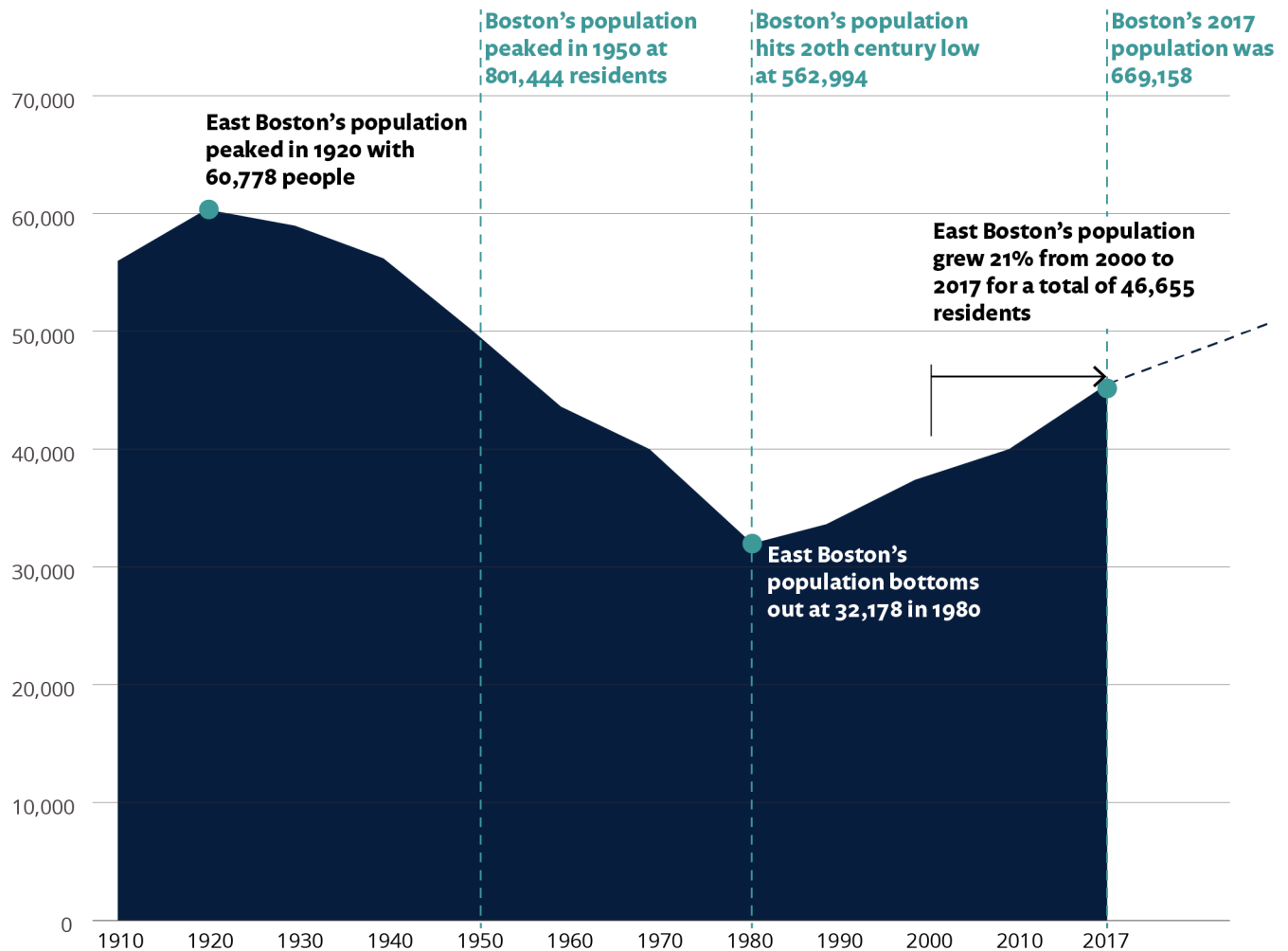
Boston y su área metropolitana están experimentando un crecimiento transformacional. En 2018, una actualización de "Hospedando una ciudad cambiante: Boston 2030" encontró que la población de Boston estaba creciendo más

rápido de lo proyectado inicialmente, y se esperaba que 759,000 residentes vivieran en Boston en 2030. La tasa de crecimiento anual de la población de East Boston es del 2 por ciento, que es el doble del promedio de la ciudad. A medida que llegan nuevos residentes a East Boston, aumenta la demanda de vivienda y otros recursos del vecindario. La vivienda en East Boston se ha vuelto más cara. El vecindario experimentó un aumento del 42 por ciento en promedio de renta de 2000 a 2017.

**Un crecimiento comercial significativo promoverá la posición de East Boston como centro de empleo regional.**

El aumento del crecimiento demográfico puede atribuirse en parte a otra tendencia importante: los centros de empleo regionales en Cambridge, Somerville, Chelsea, Everett y South Boston Waterfront han descentralizado patrones de crecimiento en toda la ciudad. Mientras que los patrones de desarrollo en East Boston alguna vez podrían haberse caracterizado por la conexión del vecindario con los empleos a lo largo de la costa de Inner Harbor y en el centro de Boston, se anticipa que proyectos de desarrollo como Suffolk Downs generarán un crecimiento comercial significativo que promoverá la posición de East Boston como un centro de empleo regional.





Fuentes:

U.S. Census Bureau, 1950–2010 Decennial Census, 2006–2010 American Community Survey, and 2013–2017 American Community Survey; BPDA Research Division.

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

#### FIG 1-2 LA POBLACIÓN DE EAST BOSTON DE 1910 A 2017

Un extracto de "East Boston Today", el informe de PLAN: East Boston sobre las condiciones existentes en East Boston. La población de East Boston está creciendo dos veces más rápido que la población total de la ciudad.

Fuente: U.S. Census Bureau, 1910–2010 Decennial Census, NHGIS; 2013–2017 American Community Survey; BPDA Research Division Analysis.

# Contexto de planificación

**Este esfuerzo actualiza el plan para todo el vecindario publicado hace más de veinte años y traduce los esfuerzos de planificación más recientes en toda la ciudad a la escala del vecindario.**

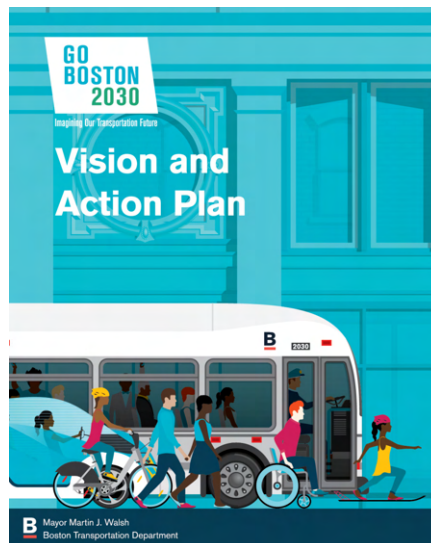
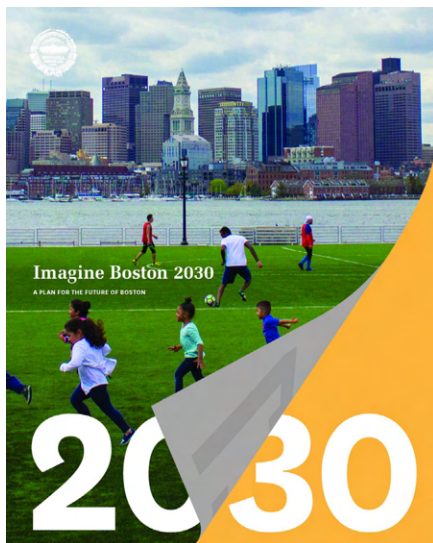
El plan más reciente para todo el vecindario, el Plan Maestro de East Boston, se publicó en abril de 2000. El plan se organizó en torno a cuatro áreas de enfoque, entre ellas “Revivir la costa de East Boston”, “Mejorar los centros comerciales del vecindario”, “Fortalecer los vecindarios residenciales” y “Apuntalar el borde del aeropuerto”. Muchas de las recomendaciones del plan se implementaron desde entonces, incluyendo espacios abiertos nuevos o renovados en Central Square, Piers Park, Noyes Playground, American Legion Playground y LoPresti Park. Un Plan de Acción de Transporte del vecindario, publicado en 2008, ofrecía recomendaciones a corto y largo plazo para mejorar la seguridad de los peatones, mejorar el tráfico y proporcionar más estacionamiento para los residentes, pero se centró principalmente en las mejoras necesarias en Central Square. La mayoría de los proyectos, incluyendo el rediseño de la Plaza Central, ya están completos. El *Plan del Puerto Municipal de East Boston*, publicado en 2003 y modificado en 2008, se centró en permitir el desarrollo costero a lo largo de Sumner Street y Border Street. Todas las propiedades contempladas por el Plan Portuario Municipal fueron remodeladas de acuerdo con la visión y las regulaciones establecidas por el esfuerzo. Ambos planes precedieron a cualquier planificación para la resiliencia. La Ciudad publicó Soluciones de Resiliencia Costera para East Boston Fase I en 2017 y Fase II en 2022.

**PLAN: East Boston se basa en la visión y los objetivos establecidos por Imagine Boston 2030, el plan de toda la ciudad para “impulsar la equidad, la resiliencia y la calidad de vida en todos los vecindarios de Boston”.**

Varios planes para toda la ciudad se centran en los esfuerzos de los departamentos individuales de la ciudad. PLAN: East Boston toma los objetivos establecidos por estos planes y ayuda a traducirlos a la escala del vecindario. En particular, las políticas y proyectos incluidos en Go Boston 2030, y la evaluación de vulnerabilidad a las inundaciones y la alineación y estrategias preferidas para la infraestructura de resiliencia a las inundaciones establecidas por Climate Ready se llevaron adelante en este esfuerzo de planificación.

**La zonificación del vecindario, que codifica prioridades para el uso de la tierra y la forma construida, es anterior a toda planificación vecinal. El artículo 53 fue establecido en 1993.**





**FIG 1-3 [ARRIBA A LA IZQUIERDA]** La portada de *Imagine Boston 2030*.

**FIG 1-4 [ARRIBA A LA DERECHA]** La portada de *Go Boston 2030*

**FIG 1-5 [ABAJO A LA IZQUIERDA]** La portada del reporte *East Boston Master Plan* (2000).

**FIG 1-6 [ABAJO EN EL MEDIO]** La portada del *East Boston Transportation Action Plan* (2008)

**FIG 1-7 [ABAJO A LA DERECHA]** La portada del *Coastal Resilience Solutions for East Boston and Charlestown (Phases I and II)*

# Participación de la comunidad

**La iniciativa se llevó a cabo en colaboración con la comunidad de East Boston a lo largo de un esfuerzo de participación de cinco años.**

El proceso es un esfuerzo colaborativo de la Ciudad de Boston, la Agencia de Planificación y Desarrollo de Boston, y la comunidad. Equilibra los datos observables y tendencias de planificación con un conocimiento local profundo. La participación de la comunidad en esta iniciativa se lanzó en septiembre de 2018 y siguió tres fases: “establecer las condiciones existentes”, “identificar desafíos y oportunidades” e “imaginar el futuro”.

**Los eventos de participación se diseñaron para llegar a una amplia gama de participantes y se hizo un esfuerzo especial para involucrar a grupos que normalmente están subrepresentados en los procesos de planificación.**

Los eventos de participación incluyeron talleres en persona, jornadas de puertas abiertas, recorridos a pie por el vecindario, eventos de “charla con un planificador” y eventos “pop-up” o temporales. El personal de la BPDA asistió periódicamente a reuniones de asociaciones cívicas y de vecinos y a otros eventos organizados por la comunidad. Luego de una pausa de dieciocho meses durante la crisis de salud pública de COVID-19, el personal de BPDA transfirió todos los esfuerzos de participación a foros virtuales durante el resto de la iniciativa. En todos los eventos presenciales y virtuales se proporcionó acceso en español, incluyendo materiales traducidos y servicios de

interpretación

**Un grupo asesor de 20 personas compuesto por residentes de East Boston, propietarios de negocios y líderes comunitarios apoyaron el esfuerzo.**

Los miembros del Grupo Asesor fueron nombrados por funcionarios electos y participaron periódicamente en la configuración de la estrategia de participación comunitaria, previsualizaron los materiales que se compartirían en foros públicos y ayudaron a resumir y sintetizar los comentarios recibidos. Consulte la sección de Agradecimientos para obtener más información sobre el Grupo Asesor.

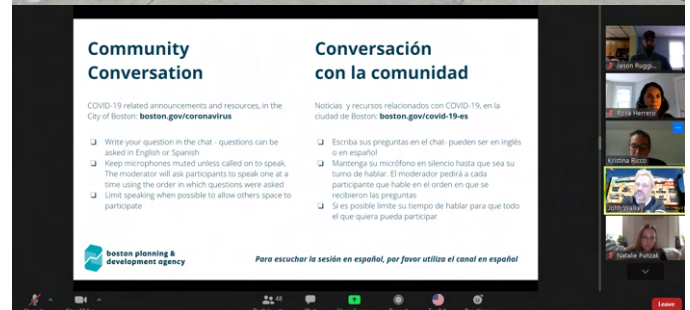
**Los comentarios de la comunidad informaron directamente las recomendaciones del plan.**

Los comentarios de la comunidad recopilados en las fases de “establecer las condiciones existentes” e “identificar desafíos y oportunidades” informaron el borrador de recomendaciones compartido en la fase culminante “imaginar el futuro”. Las recomendaciones se compartieron en forma de borrador para solicitar comentarios públicos adicionales. Las recomendaciones se compartieron en forma de borrador y se refinaron mediante varias rondas de comentarios públicos.





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



**FIG 1-8 [ARRIBA A LA IZQUIERDA]** Evento emergente "Paletas con planificador" en julio de 2019 en Mary Ellen Welch Greenway, cerca de la entrada de Gove Street.

**FIG 1-9 [ARRIBA A LA DERECHA]** Una selección de comentarios presentados en un taller comunitario centrado en áreas de carácter el 8 de octubre de 2019.

**FIG 1-10 [EN EL MEDIO A LA DERECHA]** Un recorrido a pie por las plazas Maverick y Central el 22 de junio de 2019.

**FIG 1-11 [ABAJO A LA DERECHA]** Evento virtual "Chat with a Planner" el 7 de enero de 2020.

**FIG 1-12 [ABAJO A LA IZQUIERDA]** Taller comunitario "Preservar, mejorar y crecer" en noviembre de 2018, organizado en el Centro Social de East Boston.



# Políticas y programas contra el desplazamiento: apoyo a la estabilidad de viviendas

Como muchos vecindarios de la ciudad y de ciudades de toda la región, East Boston se encuentra en medio de una crisis de asequibilidad de vivienda. Casi una cuarta parte de los grupos familiares de East Boston gastan más de la mitad de sus ingresos en vivienda. De acuerdo con el Departamento de Viviendas y Desarrollo Urbano de EE. UU. (HUD), un grupo familiar está agobiado por los costos de vivienda cuando paga más del 30 por ciento de sus ingresos en este tipo de costos. Según el HUD, un grupo familiar está gravemente agobiado si paga más del 50 por ciento de sus ingresos en costos de vivienda. Como se documenta en el informe sobre las condiciones existentes (East Boston hoy, 2019), al 19 por ciento de los grupos familiares que alquilan y al 24 por ciento de los que son propietarios en East Boston les afectan gravemente los costos de la vivienda. Tras la crisis de salud pública de COVID-19, es probable que la tasa de grupos familiares agobiados y gravemente agobiados por los costos no haya hecho más que aumentar.

La Ciudad de Boston cuenta con amplias herramientas de mitigación de desplazamientos para mejorar la estabilidad de la vivienda para los residentes. Se está trabajando para publicar un conjunto de herramientas contra el desplazamiento en toda la ciudad en 2024. El conjunto de herramientas estructurará las políticas y los programas existentes y explorará nuevas herramientas organizadas en torno a las “5 P”, que se refieren a “planificar”, “proteger”,

“preservar”, “producir” y “prosperar”.

## **Ampliación de las ayudas y protecciones para inquilinos.**

La mayoría de los grupos familiares en East Boston alquilan, por lo que es fundamental contar con protecciones sólidas para los inquilinos a fin de estabilizar esta comunidad. Como se documenta en el informe sobre las condiciones existentes, casi la mitad de todos los grupos familiares que alquilan en East Boston (es decir, 5,479 de los 12,189) alquilan viviendas a precio de mercado sin subsidios y ganan menos de \$75,000 al año. La Oficina de Vivienda considera que estos corren un “riesgo elevado” de desplazamiento.

El trabajo continuo de la Ciudad de Boston para prevenir desalojos y ejecuciones hipotecarias es el primer paso para garantizar que los residentes de East Boston tengan una vivienda estable. La Oficina de Estabilidad de Viviendas de la Ciudad es un recurso central para los inquilinos que se enfrentan a un desalojo o que necesitan una vivienda de emergencia. Con servicios en inglés y español, brinda apoyo legal a inquilinos, asesoramiento y resolución de disputas a propietarios. Los propietarios deben proporcionar a los inquilinos información sobre sus derechos y recursos disponibles y alertar a la Oficina de Estabilidad de Viviendas si inician un proceso de desalojo. Los propietarios también deben avisar a los inquilinos con un año de antelación, en el

idioma principal del inquilino, si la propiedad se convertirá en condominios. La Oficina de Estabilidad de Viviendas también conecta a inquilinos y propietarios de viviendas que califican con la asistencia financiera proporcionada por el estado, como Asistencia Residencial para Familias en Transición (Residential Assistance for Families in Transition, RAFT).

La Ciudad de Boston y sus socios están trabajando para apoyar la aprobación de nuevas protecciones por parte de la legislatura del estado de Massachusetts para ayudar a los residentes a mantener una vivienda estable. A partir de esta publicación, la legislación pendiente incluye la estabilización de alquileres para limitar los aumentos que los propietarios pueden imponer a los inquilinos en propiedades más antiguas, una iniciativa renovada a fin de establecer protecciones para los inquilinos por causa justa y la oportunidad de compra para inquilinos (oportunidad de compra para inquilinos, TOPA).

### **Conexión de los residentes de ingresos bajos y moderados con oportunidades de vivienda para ingresos restringidos.**

A diferencia de las viviendas a precio de mercado, las viviendas para ingresos restringidos (también conocidas como “viviendas de escritura restringida”) determinan los costos de vivienda según el nivel de ingresos de los residentes del área y están reguladas. Los inquilinos de viviendas para ingresos restringidos corren un menor riesgo de desplazamiento. La Ciudad ha trabajado para mejorar el acceso a las viviendas existentes para ingresos restringidos. La Oficina de Vivienda de la Alcaldía creó un recurso exclusivo (Metrolist) para ayudar a los residentes a encontrar unidades con ingresos restringidos en Boston que cubran las necesidades de sus familias y postularse para estas. La Ciudad también está trabajando para agilizar los procesos de solicitud, mejorar el marketing, brindar mayor transparencia durante el sorteo y garantizar que los residentes elegibles puedan acceder a unidades vacías tan pronto como estén disponibles.

### **Ampliación de las ayudas y protecciones para propietarios de bajos ingresos.**

En el caso de los propietarios de viviendas que enfrentan dificultades financieras, Boston Home Center ofrece asesoramiento gratuito y confidencial sobre intervención y

prevención de ejecuciones hipotecarias en varios idiomas, incluso trabajar con prestamistas sobre modificaciones en los préstamos. Y, si bien todos los propietarios son elegibles para una deducción de impuestos mediante la exención residencial, las personas mayores de bajos ingresos reciben un alivio adicional. La ciudad de Boston también ha buscado aprobación legislativa para ampliar y mejorar la exención para personas mayores (a través de la petición de autonomía de la tarifa de transferencia) para que un mayor número de propietarios de viviendas de edad avanzada puedan recibir alivio fiscal.

Un desafío adicional al que se enfrentan muchos propietarios son los costos de mantenimiento. Esos costos son particularmente altos en lugares como East Boston, donde hay muchas casas antiguas. Para aliviar parte de esta carga para los grupos familiares de bajos ingresos, Boston Home Center ofrece préstamos diferidos del 0 por ciento para reparaciones de viviendas en edificios unifamiliares y pequeños multifamiliares y financiación para la eliminación de plomo. También existen programas especiales para personas mayores, que incluyen reemplazo de sistemas de calefacción y reparaciones del hogar. Los propietarios e inquilinos de bajos ingresos también pueden ser elegibles para recibir apoyo financiero para calefaccionar sus casas durante el invierno mediante programas administrados por el estado.

### **Conservación de viviendas con ingresos restringidos existentes.**

La Ciudad trabaja de muchas maneras en la conservación de viviendas con ingresos restringidos existentes. La Ciudad trabaja en estrecha colaboración con la Autoridad de Vivienda de Boston (Boston Housing Authority, BHA) para invertir dinero de la ciudad en viviendas públicas, complementando los recursos federales y estatales. La reurbanización de la propiedad BHA Orient Heights en East Boston dependió de fondos municipales y estatales para respaldar el reemplazo directo o la renovación de cientos de unidades de vivienda pública.

Más allá de la vivienda pública, la Oficina de Vivienda de la Alcaldía supervisa proactivamente las propiedades asequibles en riesgo de perder esa condición. Ya sea que los contratos de la sección 8 estén concluyendo, las restricciones



de escritura estén expirando o las necesidades de capital no se hayan atendido, la Ciudad puede brindar asistencia técnica para desarrollar una estrategia de preservación, negociar con los propietarios para preservar los subsidios de alquiler para los inquilinos, brindar apoyo para la organización de los inquilinos, utilizar la suscripción para obtener fondos adicionales de la Ciudad o un refinanciamiento o una reestructuración para abordar las necesidades de capital o flujo de efectivo para las operaciones y ayudar a identificar otros subsidios de alquiler a fin de respaldar a los inquilinos y las operaciones del edificio. La Ciudad brinda apoyo de gobernanza, financiero y de otro tipo para ayudar a estabilizar las cooperativas más antiguas con desafíos de administración o mantenimiento diferido, muchas de las cuales tienen una proporción importante de residentes que reciben vales de vivienda del Gobierno.

La Ciudad también deriva cantidades considerables de fondos para preservar lo que comúnmente se conoce como “viviendas asequibles de origen natural”, es decir, viviendas a tasa de mercado de menor costo. El precio de las “viviendas asequibles de origen natural” no está regulado, pero puede ser menor que el de otras viviendas a precio de mercado debido a la ubicación, la antigüedad, la condición u otros factores. Mediante el Programa de Oportunidades de Adquisición (Acquisition Opportunity Program, AOP) de la Ciudad, creado en 2016, hay fondos disponibles

**FIG 1-13 EDIFICIO ENTRE LOS 36 EDIFICIOS DE EAST BOSTON COMPRADOS POR EAST BOSTON NEIGHBORHOOD TRUST.**

La adquisición de 36 edificios multifamiliares que comprenden una cartera de viviendas de 114 unidades por parte del recién creado East Boston Neighborhood Trust estableció el primer Mixed Income Neighborhood Trust (MINT) del estado. La adquisición fue posible gracias a una inversión de \$12 millones por parte de la Ciudad, incluidos \$9 millones de la Ley del Plan de Rescate Estadounidense (ARPA), \$2 millones de la Ley Cares y \$1 millón en fondos de Desarrollo Inclusivo. Imagen accedida a través de <https://nerej.com/jil-capital-markets-closes-47m-sale-of-36-building-114-unit-portfolio>.

para financiar la adquisición por parte de terceros de propiedades de alquiler multifamiliares y a precio de mercado a cambio de convertirlas en viviendas para ingresos restringidos durante al menos 50 años. Al momento de esta publicación, desarrolladores responsables han adquirido más de 800 unidades a precio de mercado con el apoyo del Programa AOP y las han convertido en viviendas para ingresos restringidos. En East Boston hubo el mayor índice de adquisición hasta la fecha.

**Generación de nuevas viviendas asequibles para grupos familiares de ingresos bajos y moderados.**

La generación de viviendas nuevas es una estrategia clave para reducir los costos de vivienda. La Ciudad utiliza una amplia variedad de herramientas para estimular la generación de nuevas viviendas asequibles y a precio de mercado, incluido el aprovechamiento de poderes reglamentarios, como la zonificación que determina cómo, dónde y qué tipos de viviendas se pueden construir, la venta de terrenos propiedad de la Ciudad para nuevas vivienda y la inversión del dinero propio para fomentar ciertos tipos de construcción de nuevas viviendas.

Además de aprobar reformas de zonificación que permitan más viviendas en más lugares, Boston cambió recientemente su zonificación para exigir que el 20 % de las unidades en nuevos desarrollos de alquiler con siete o más unidades tengan restricciones de ingresos. La Ciudad también redujo los umbrales de ingresos y exigió que algunas unidades se reservaran para inquilinos que utilizaran vales de vivienda. Los proyectos de propiedad de viviendas multifamiliares también deben reservar una proporción de unidades para la venta a residentes de bajos ingresos.

La Ciudad también utiliza sus propios terrenos y edificios de manera creativa para estimular la producción de nuevas viviendas asequibles. La primera auditoría de terrenos en toda la ciudad, “Terrenos públicos para el bien



público”, permitió una comprensión integral de los edificios subutilizados y los lotes baldíos de todos los tamaños que podrían usarse para nuevas viviendas. Muchos de estos sitios se están utilizando ahora para fomentar nuevos desarrollos. Mediante la auditoría se identificó la antigua estación de policía A-7 en East Boston, que será parte de un riguroso proceso comunitario para determinar los criterios de disposición. A través de su programa Vivienda con bienes públicos, la Ciudad también trabaja con desarrolladores para construir más viviendas sobre las instalaciones existentes de la ciudad o junto a ellas.

Todo este trabajo requiere recursos financieros adecuados, y es fundamental garantizar fuentes de financiación más exclusivas y renovables. Además de utilizar sus propios fondos y todos los recursos federales y estatales disponibles, la Ciudad aumentó recientemente las tarifas que recauda de los grandes edificios comerciales y de laboratorio nuevos (mediante lo que se conoce como “Política de vinculación”), la mayor parte de las cuales se utiliza para crear o preservar viviendas asequibles. Al momento de esta publicación, la Ciudad también está abogando para que la legislatura estatal apruebe una tarifa de transferencia de hasta el 2 por ciento en las ventas de bienes raíces superiores a \$2 millones. Estos fondos se utilizarían para construir y preservar viviendas más asequibles y apoyar el alivio fiscal para los propietarios de viviendas de edad avanzada.

### **Promoción de la prosperidad de los residentes mediante la propiedad de vivienda.**

La Ciudad de Boston tiene el compromiso de ayudar a los residentes a generar riqueza mediante la creación de nuevas alternativas hacia la propiedad de la vivienda mediante la educación y el apoyo financiero directo, además de estimular la producción de viviendas que se puedan comprar a precios asequibles.

El Boston Home Center tiene un papel clave en este trabajo. Como negocio integral para los residentes que planean comprar una casa, ofrece clases de compra de vivienda, subsidios de ayuda para el pago inicial y los costos de cierre diseñados para compradores de primera vivienda y de ingresos bajos a moderados, así como una reducción de tasa de interés adicional para compradores de primera

vivienda elegibles mediante el programa One+Boston. El centro, con el apoyo de Urban Edge, también ofrece el Programa de Refuerzo de Crédito (Credit Booster Program), un curso intensivo sobre créditos centrado en mejorar los puntajes crediticios de los compradores de viviendas. Para apoyar a los compradores de primera vivienda y de primera generación en Boston, la ciudad también proporciona fondos para el programa STASH, una iniciativa de ahorro equivalente, la primera en el país. Administrado por Massachusetts Affordable Housing Alliance (MAHA), el programa STASH incluye educación y asesoramiento críticos sobre la compra de una vivienda. Mayor’s Housing Innovation Lab de la ciudad también está analizando un modelo de propiedad de vivienda de alquiler con opción a compra que, de tener éxito, proporcionaría un nuevo mecanismo para la compra por parte de los inquilinos.

La Autoridad de Vivienda de (Boston Housing Authority, BHA) está igualmente comprometida con la habilitación de oportunidades de creación de riqueza para sus residentes. Con el apoyo de la ciudad, el Programa Primera Vivienda de la BHA (BHA First Home Program) ofrece a sus residentes de viviendas públicas y a los titulares de vales de la sección 8 hasta \$75,000 para la compra de una casa en Boston. Además de la ayuda para el pago inicial, la BHA también ha aumentado la educación sobre el programa de la sección 8 para la propiedad de viviendas, que permite a los titulares de vales elegibles utilizarlos para comprar una casa. La BHA también está trabajando para crear oportunidades de propiedad de vivienda a partir de su propia cartera de unidades. Centrándose específicamente en condominios en “sitios dispersos”, la BHA invertirá en mejoras para estas unidades de alquiler antes de ponerlas a disposición de los residentes con ingresos limitados para su compra.

Por último, la Ciudad está reformando su código de zonificación para permitir unidades de vivienda accesorias (Accessory Dwelling Units, ADU) adjuntas y separadas, que den a los propietarios la oportunidad de generar ingresos adicionales o albergar a miembros de la familia. Además de perfeccionar el código de zonificación para simplificar el proceso de desarrollo para renovaciones a pequeña escala, como las ADU, la Ciudad ofrece préstamos sin intereses para proyectos elegibles y está contratando a un miembro del personal exclusivo dentro del Boston Home Center para ayudar a los propietarios a transitar por el proceso.

# Áreas de carácter

**Los tipos de área ayudan a identificar tipos de lugares dentro del vecindario. Las recomendaciones están organizadas por los tipos de área.**

East Boston tiene una geografía única y compleja, con muchos diferentes tipos de espacios abiertos, calles y edificios. Los edificios y espacios públicos dentro de un tipo de área determinada comparten usos y características físicas similares. East Boston tiene tres tipos de áreas principales.

## **Áreas residenciales del vecindario**

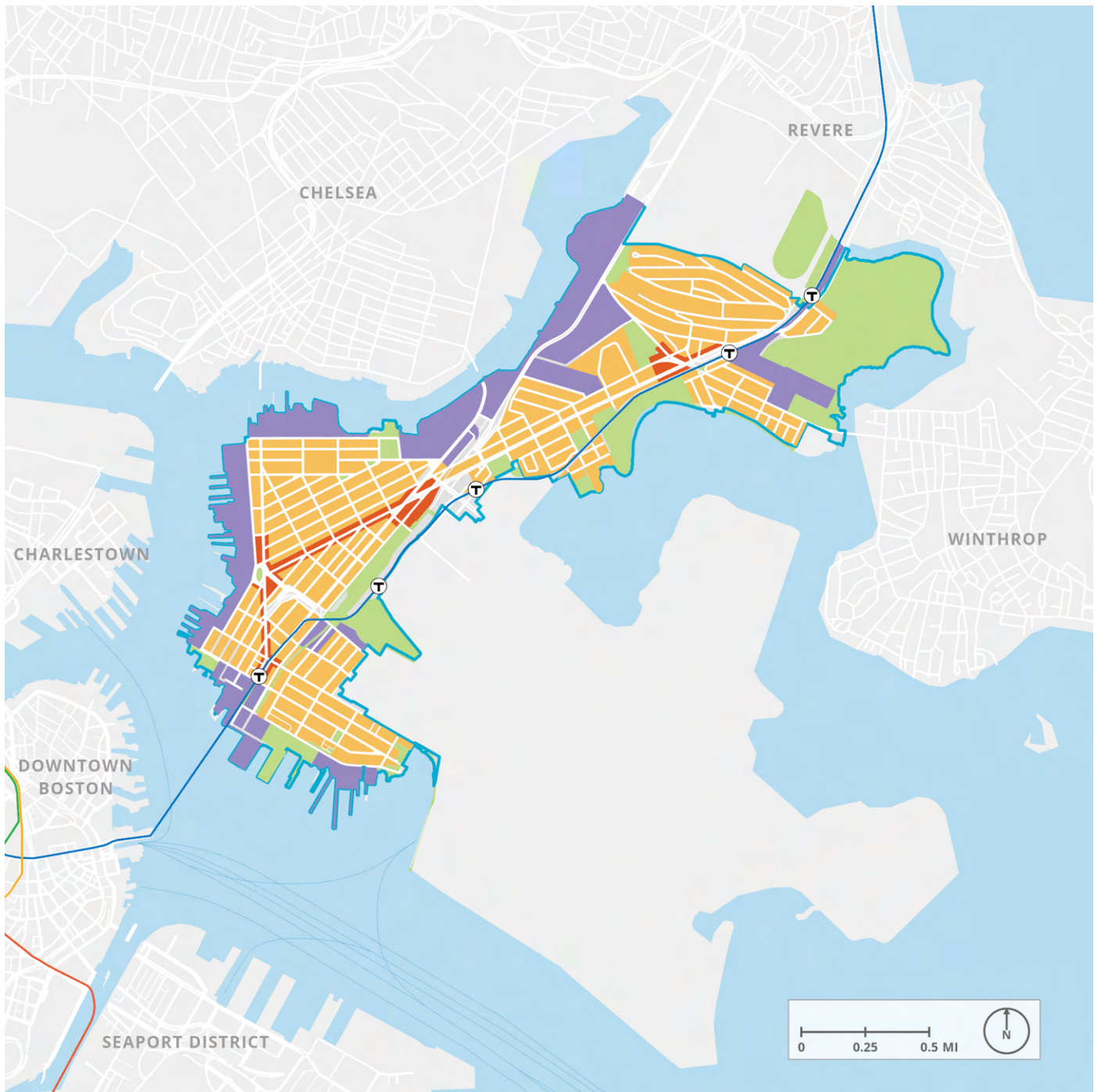
Estas áreas están destinadas principalmente, aunque no exclusivamente, a usos residenciales y los edificios suelen ser de menor escala. Las calles en las áreas residenciales del vecindario suelen ser estrechas y los espacios abiertos suelen limitarse a patios escolares y jardines comunitarios. Las áreas residenciales del vecindario representan la mayor parte de la superficie terrestre del estudio.

## **Plazas y corredores**

Estas áreas apoyan al vecindario en general a brindar bienes y servicios esenciales a los residentes y oportunidades empresariales a las empresas. Las calles y las intersecciones en estas áreas suelen ser muy anchas y ofrecen oportunidades para reconsiderar cómo se asigna el espacio público. East Boston tiene cuatro plazas principales: Maverick Square, Central Square, Day Square y Orient Heights Square. Una quinta plaza, denominada aquí Suffolk Downs Square, surgirá cuando comience la construcción en el sitio de reurbanización de Suffolk Downs. Todas las plazas están ubicadas cerca del tránsito.

## **Zonas costeras y en evolución industrial**

Históricamente, estas áreas priorizaron usos comerciales e industriales; sin embargo, los usos del suelo en estas áreas están cambiando. Muchas de estas áreas requieren una inversión sustancial en infraestructura pública, incluyendo calles, aceras, espacios abiertos de acceso público y, fundamentalmente, resistencia a las inundaciones. Muchas de estas áreas corren un riesgo tremendo de inundaciones y, a menudo, son oportunidades de primera línea para abordar el riesgo de inundaciones en los vecindarios.



**FIG 1-14 ÁREAS DE CARACTER EN EL PLAN: EAST BOSTON**

- ÁREAS DE CARÁCTER: RESIDENCIALES DEL VECINDARIO
- ÁREAS DE CARÁCTER: PLAZAS Y CORREDORES
- ÁREAS DE CARÁCTER: ZONAS COSTERAS Y INDUSTRIALES EN EVOLUCIÓN
- ESPACIO ABIERTO





**FIG 1-15 ZONAS RESIDENCIALES DEL VECINDARIO**

Mirando hacia la estación Orient Heights de la MBTA y partes de Belle Isle Peninsula y Constitution Beach desde Gladstone Street en Orient Heights.

# 01. Zonas residenciales del vecindario

**Las zonas residenciales del vecindario son las partes de East Boston donde viven la mayoría de las personas. La nueva zonificación en estas partes de East Boston guiará el desarrollo de los terrenos vacíos para que sea predecible, con escala apropiada y en línea con las metas más amplias de planificación, reduciendo así la dependencia en la Junta de Apelaciones de Zonificación.**

**En este capítulo, lea sobre:**

- “Contexto” en la página 17
- “Recomendaciones claves para el tipo de construcción” en la página 21
- “Recomendaciones claves para el espacio público” en la página 27
- “Maverick Central” en la página 33
- “Jeffries Point y Gove Street” en la página 45
- “Harborview” en la página 51
- “Belle Isle Peninsula” en la página 57
- “Orient Heights” on page 63



# Contexto

**Zonas residenciales del vecindario—definidas en este capítulo como los subdistritos de zonificación residencial existentes—son principalmente, pero no exclusivamente, para usos residenciales y típicamente consisten en edificios de baja escala.**

Las zonas residenciales del vecindario cubren 620 acres de East Boston y cuentan por más superficie de terrenos que cualquier otra zona en este estudio. Inicialmente desarrollada sobre los terrenos altos de la geografía de la isla original del vecindario, las zonas residenciales del vecindario se extendieron con el tiempo como zonas bajas conectadas con terrenos ganados.

**El cambio climático amenaza las viviendas existentes en zonas bajas y falta la infraestructura verde.**

Mucho del inventario de viviendas de East Boston se ve amenazado por las inundaciones causadas por el cambio climático. Extensas partes de Paris Flats, Maverick Central y Harborview corren un riesgo particular de inundación—a pesar de que casi todas las partes de East Boston tienen por lo menos alguna parte ubicada dentro del Distrito de Superposición de Resistencia a las Inundaciones Costeras (CFROD por sus siglas en inglés), y en total casi un tercio de la superficie de los terrenos de las zonas residenciales del vecindario están ubicadas dentro del CFROD. El CFROD juega un importante papel en la formación del desarrollo. Los proyectos dentro del CFROD están sujetos a la evaluación de resistencia, que estudia la ubicación de sistemas mecánicos, el acceso y la elevación del edificio. En el CFROD, el espacio habitable debe estar ubicado por encima de la elevación del nivel del mar – elevación de

inundación en el diseño.

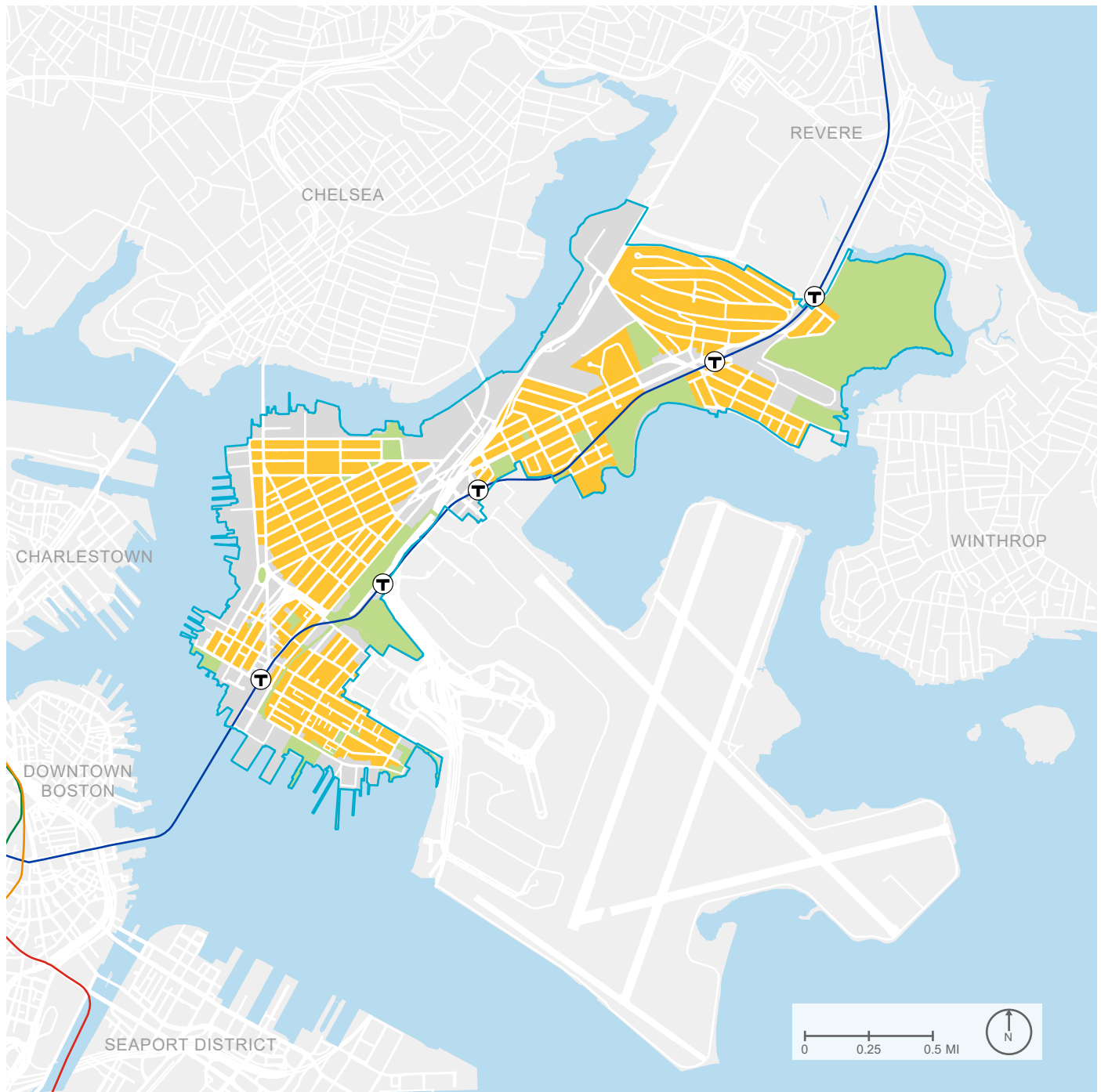
Además, casi tres cuartos del inventario de vivienda actual de East Boston data de 1939 o antes. El inventario de viviendas antiguas construidas en zonas bajas del vecindario creadas por terrenos ganados es particularmente vulnerable a las inundaciones y será un desafío adaptarlo para cumplir las necesidades de resistencia.

La infraestructura pública ecológica en las zonas residenciales del vecindario está compuesta principalmente por los árboles en las calles. En 2020, el Reporte de Evaluación de la Capota de Árboles presentado por el Departamento de Parques encontró que East Boston tenía una de las capotas de árboles más pequeñas de la ciudad y menos de la mitad de los árboles en las calles son considerados como que están en “buenas” o “excelentes” condiciones. Esta falta de capota incrementa el efecto isla urbana de calor, afecta la seguridad y comodidad de los residentes y desanima el uso peatonal.

**La zonificación restrictiva entra en conflicto con la diversidad de estructuras existentes.**

Los requisitos de zonificación existentes imaginan un vecindario con tipos de vivienda altamente segmentados.





Los siguientes subdistritos de zonificación existentes forman parte de las zonas residenciales del vecindario:

- 1F-4000
- 1F-5000
- 1F-7000
- 2F-2000
- 2F-3000
- 2F-4000
- 2F-5000
- 2F-7000
- 3F-2000
- MFR-1
- MFR/LS

**FIG 01-1 ZONAS RESIDENCIALES DEL VECINDARIO EN EL PLAN: EAST BOSTON**

- ZONAS RESIDENCIALES DEL VECINDARIO
- DISTRITO SUPERPUESTO DE RESILIENCIA A LA INUNDACION COSTERA
- RADIO DE 5 MINUTOS CAMINANDO
- ESPACIO ABIERTO

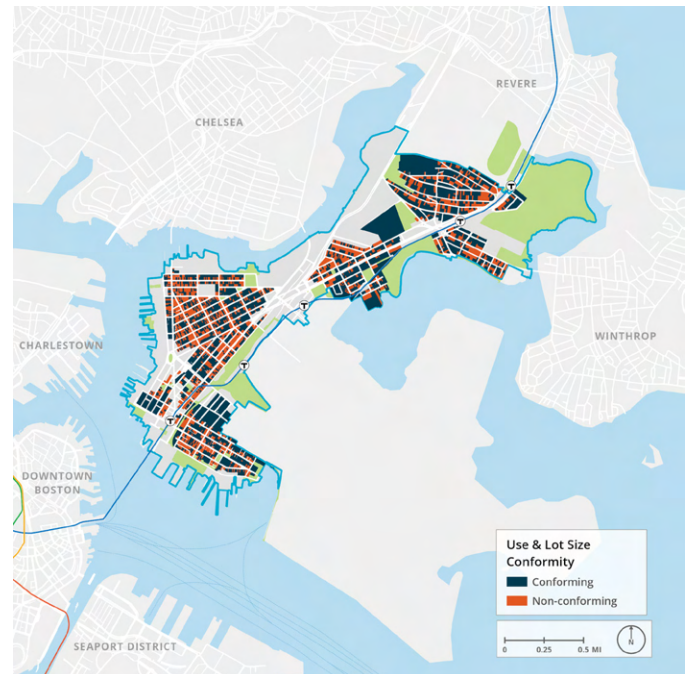
Los subdistritos residenciales se clasifican según el uso del suelo: unifamiliar (1F), bifamiliar (2F), trifamiliar (3F) y residencial multifamiliar (MFR). Estas divisiones luego se clasifican según el tamaño mínimo de parcela. Por ejemplo, un subdistrito “1F-5000” permitiría como máximo una unidad residencial, y una parcela determinada debe tener al menos 5,000 pies cuadrados de área total.

En realidad, las áreas residenciales dentro de East Boston contienen una combinación de tipos de vivienda. En cada subdistrito de zonificación existen edificios “unifamiliares”, “bifamiliares” y “trifamiliares”, a menudo todos en la misma calle. Aunque dos edificios adyacentes puedan parecer iguales, uno puede estar permitido y el otro no debido a su uso del suelo. Muchos lotes tampoco se ajustan al tamaño mínimo prescrito por su subdistrito de zonificación, a menudo como resultado de patrones de parcelación históricos o la espectacular topografía de East Boston. Como resultado, el inconformismo existe en casi todas las calles residenciales de East Boston.

Sin embargo, las mismas limitaciones geográficas que contribuyen a la inconformidad de la zonificación también contribuyen a la riqueza de diversidad arquitectónica que se encuentra en todo el vecindario. East Boston contiene una mezcla ecléctica de formas de construcción que desafía el uso de cualquier tipología.

**El rápido desarrollo está cambiando el vecindario en una manera impredecible.** El barrio se encuentra en medio de un resurgimiento de la población y un aumento en la producción de viviendas que comenzó a principios de la década de 2000. Si bien gran parte de estas nuevas viviendas se concentran en edificios estilo departamentos frente al mar o en áreas anteriormente industriales, una cantidad considerable es el resultado del desarrollo de relleno en áreas residenciales establecidas.

La zonificación restrictiva prohíbe la mayor parte del desarrollo y casi todas las construcciones nuevas en East Boston requieren alivio de zonificación. East Boston tiene el mayor número anual de casos de la Junta de Apelaciones de Zonificación por cada 1,000 parcelas, en comparación con otros vecindarios de Boston. En consecuencia, puede

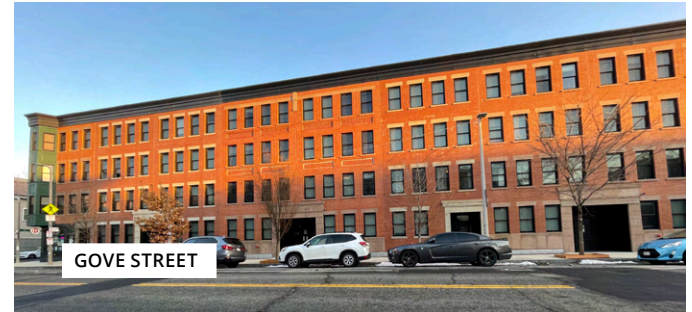


**FIG 01-2 MAPA – FALTA DE CONFORMIDAD DEBIDO AL USO DEL TERRENO Y TAMAÑO DE LA PARCELA EN SUBDISTRITOS RESIDENCIALES**

La falta de conformidad según la zonificación existente existe en casi todas las calles en East Boston. De un total de 5,665 parcelas residenciales, más de la mitad—por encima del 55%—no cumplen el uso de terreno proscripito o el tamaño mínimo del lote. Un análisis adicional del FAR, requerimientos de distancias mínimas y espacios abiertos casi con certeza haría que dichas cifras sean más altas.

resultar difícil para los residentes comprender o predecir cómo está cambiando su vecindario a menos que estén familiarizados con el proceso, porque no pueden utilizar la zonificación existente como guía para saber qué esperar.





**FIG 01-3 EJEMPLOS DE LA DIVERSIDAD DE TIPOLOGÍAS DE EDIFICIOS EN LAS SUBZONAS RESIDENCIALES DEL VECINDARIO**





# Recomendaciones claves para el tipo de construcción

**Guiar el desarrollo de relleno que sea predecible, tenga la escala adecuada y esté alineado con objetivos de planificación más amplios.**

Las recomendaciones para guiar la forma construida en áreas residenciales de vecindario se centran en el desarrollo de relleno, refiriéndose al desarrollo en parcelas no utilizadas o subutilizadas. El desarrollo de relleno en áreas residenciales de vecindario debe producir viviendas seguras, asequibles y accesibles. Las siguientes estrategias funcionan en conjunto para guiar el desarrollo de relleno que sea predecible, tenga la escala adecuada y esté alineado con objetivos de planificación más amplios. Los activos existentes, como los edificios de importancia histórica o las viviendas de bajo costo, deben protegerse mediante políticas y programas específicos y basados en prioridades.

**Permitir una combinación de tipos de vivienda dentro de un rango limitado y afirmar las características físicas que definen el tejido vecinal de baja escala.** En lugar de segmentar los usos residenciales, la zonificación se centrará en establecer límites al tamaño de los edificios potenciales, un enfoque conocido como zonificación “basada en la forma”. Estos límites se establecerían utilizando las formas construidas existentes como guía, asegurando que el tamaño y la escala del nuevo desarrollo sean consistentes con lo que ya existe. Además, la zonificación derivada de los formularios existentes ayudará a que las estructuras existentes dependan menos de la Junta de Apelación de

Zonificación. Los propietarios de viviendas que deseen realizar pequeños cambios en sus casas, como agregar una buhardilla, crear una suite para los suegros en un sótano o construir una nueva terraza, necesitarán menos variaciones, lo que facilitará que las personas permanezcan en sus hogares mientras sus necesita cambio.

**Preservar los espacios abiertos de propiedad privada y aumentar las áreas permeables.** Los espacios entre los edificios creados por los retrocesos de los patios delantero, lateral y trasero contribuyen al espacio abierto del vecindario y brindan el espacio necesario para que crezcan los árboles y otras plantas. Se necesitan áreas permeables para apoyar la recarga de aguas subterráneas y limitar la escorrentía de aguas pluviales que contribuyen a las inundaciones de los vecindarios y empeoran la calidad del agua.

**Mejorar el acceso a comercios minoristas que atiendan el vecindario.** Las tiendas de barrio son parte integral de la economía y el tejido social de East Boston y brindan acceso transitable a bienes y servicios esenciales. Los usos minoristas pequeños como cafeterías, usos de servicios como lavanderías y usos comunitarios como guarderías brindan servicios esenciales para el vecindario, pero actualmente están prohibidos por la zonificación.



FIG 01-5 UN DIBUJO DE UN EVENTO COMUNITARIO DEL 24 DE OCTUBRE DEL 2019

### Qué escuchamos

En una serie de talleres, los residentes tuvieron la oportunidad de esbozar su visión para el futuro de las áreas residenciales y dar su opinión sobre los cambios propuestos. En cada sesión, los residentes expresaron su deseo de ver una planificación que confirme la escala existente y el carácter del vecindario. La zonificación basada en formas satisfará los deseos de los residentes al aprovechar las dimensiones de los edificios existentes para garantizar que la construcción futura sea similar a la que existe hoy.

	Maximum Number of Units	Maximum Building Height (Stories)	Lot Coverage		Min. Permeable Surface Area		Front Setback (Feet)		Minimum Side Setback (Feet)	Minimum Rear Setback (Feet)	Maximum Building Width (Feet)	Maximum Building Depth (Feet)	Maximum Floor Plate Size (Square Feet)
			Mid-Block	Corner	Mid-Block	Corner	Min	Max					
<b>EBR-2.5</b>	2	2.5	40%	50%	50%	40%	5	20	5	1/3 lot depth	50	50	1,800*
<b>EBR-3</b>	3 (parcel width < 50') 6 (parcel width ≥ 55')	3	60%	75%	30%	15%	3	5	3	1/3 lot depth	50	70	3,000
<b>EBR-4</b>	-	4	60%	75%	30%	15%	3	5	5	1/3 lot depth	120	70	8,000

\* Las propiedades ubicadas en los subdistritos EBR-2.5 también estarían sujetas a una limitación en la superficie bruta total.

#### FIG 01-6 SUBDISTRITOS RESIDENCIALES DEL VECINDARIO Y CONTROLES DIMENSIONALES PROPUESTOS

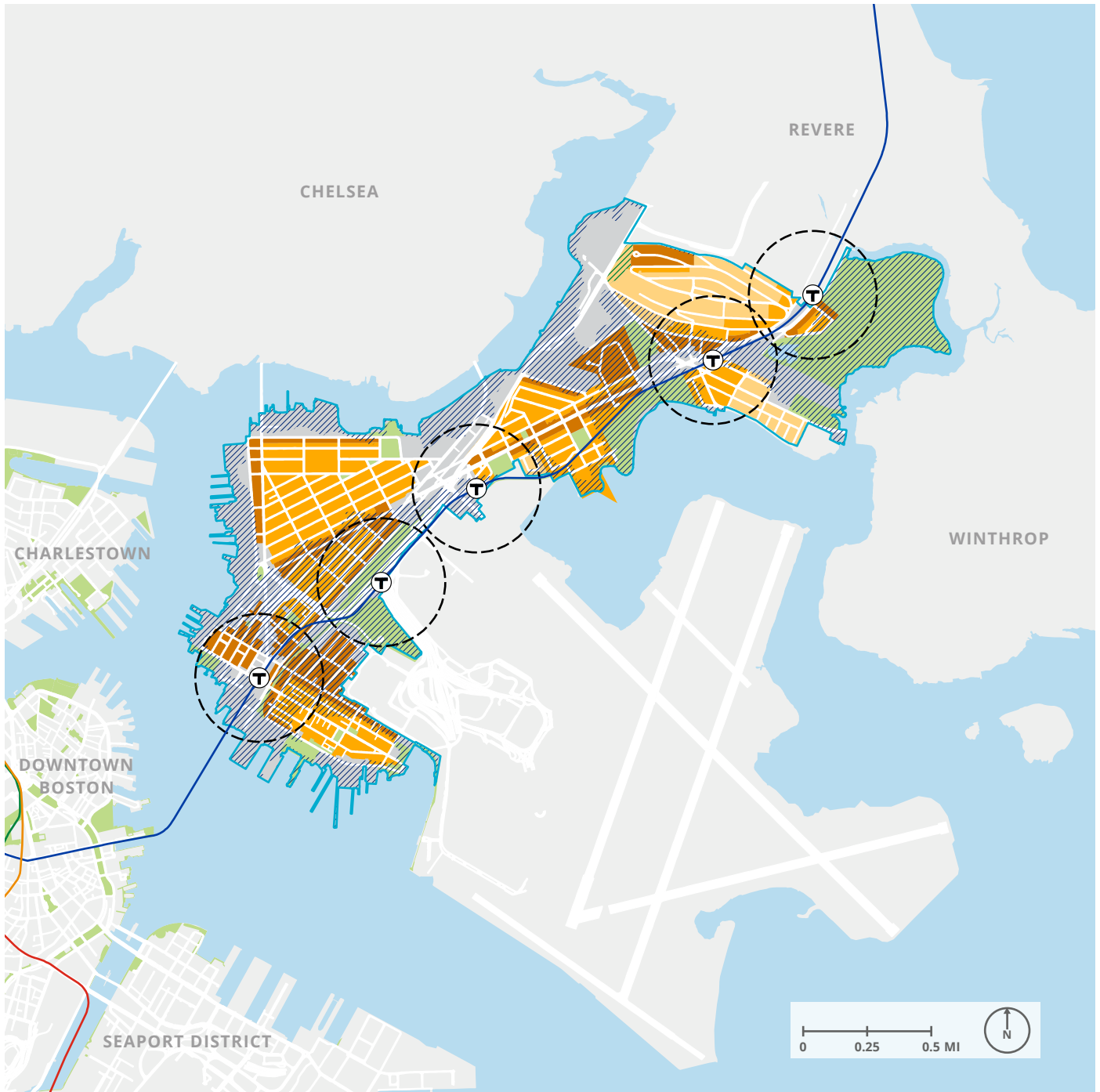
La zonificación revisada de East Boston consolidará los usos residenciales de baja escala y se concentrará en controlar la densidad a través del tipo de construcción. En lugar del tamaño del lote, esta nueva zonificación usará el número de pisos y la cobertura del lote como características definitorias de los subdistritos residenciales, simplificando considerablemente el número de subdistritos y requerimientos dimensionales necesarios para la construcción o renovación. Otras dimensiones del edificio tales como ancho y profundidad máxima también serán restringidas para crear edificios que sean iguales en su contexto y para introducir oportunidades para espacios abiertos. Las dimensiones propuestas se derivaron de tipos de edificios comunes en el vecindario.



**FIG 01-7**

Los requisitos dimensionales deben adaptarse a una variedad de características comunes. Por ejemplo, el edificio a la izquierda tiene un patio delantero profundo, mientras que el edificio a la derecha casi no tiene patio delantero. El edificio a la izquierda tiene 2-1/2 pisos de altura, mientras que el edificio a la derecha tiene 3-1/2 pisos de altura.





Los nuevos subdistritos reflejarán los patrones de uso del terreno, los tipos de construcción existentes y el acceso al sistema de transporte público

FIG 01-8 MAPA DE SUBDISTRITOS RESIDENCIALES DEL VECINDARIO Y SUPERPOSICIÓN DE LA ZONIFICACIÓN PROPUESTA

- SUBDISTRITO EBR-2.5
- SUBDISTRITO EBR-3
- SUBDISTRITO EBR-4
- ESPACIO ABIERTO
- DISTRITO DE SUPERPOSICIÓN DE RESISTENCIA A LA INUNDACIÓN
- RADIO PEATONAL DE 5 MINUTOS

# Consideraciones de política para unidades de vivienda adicionales

**Las unidades de vivienda adicionales ofrecen una forma sostenible y eficiente de ampliar las opciones de vivienda y contribuir a comunidades más inclusivas y adaptables.**

Una unidad de vivienda adicional (ADU), también conocida como apartamento para abuelas o suite de suegros, es un espacio habitable independiente secundario a un uso residencial principal. Estas unidades tienen su propia cocina, baño y sala de estar, proporcionando viviendas independientes para individuos o hogares más pequeños. Las ADU ofrecen una opción de vivienda flexible que se puede utilizar para diversos fines, como proporcionar alojamiento separado para que las familias envejezcan en el lugar, apoyar a los familiares manteniendo la privacidad o generar ingresos por alquiler para los propietarios. El tamaño promedio más pequeño de las unidades ADU puede convertirlas en una opción de vivienda más asequible y promueve la inclusión y diversidad de la comunidad al adaptarse a varios tamaños y configuraciones de hogares. Las regulaciones requieren que el uso residencial principal debe ser ocupado por el propietario y que la ADU debe estar registrada de acuerdo con el Cap. 9-1.3 de la Ordenanza de Registro de Alquileres de la Ciudad de Boston en el momento de la conversión. Para obtener más información sobre los requisitos de elegibilidad y las normas de construcción pertinentes, visite: [www.boston.gov/departments/housing/addition-dwelling-units](http://www.boston.gov/departments/housing/addition-dwelling-units)

## **Estudiar la ampliación del programa ADU para incluir adiciones y estructuras externas al edificio principal.**

Actualmente, las regulaciones restringen las ADU a la envolvente de estructuras existentes, es decir, conversiones de sótanos y áticos y la “excisión” o subdivisión de una unidad existente. Los residentes han expresado interés en construir ADU como adiciones o conversiones de estructuras accesorias existentes, como garajes.

## **Ampliar el acceso a herramientas de financiación y apoyo al desarrollo para ayudar a más propietarios a acceder a esta oportunidad.**

El Programa de Préstamos para Unidades de Vivienda Adicionales (ADU) de Boston Home Center (BHC) ofrece financiación brecha a propietarios elegibles de Boston de propiedades de 1 a 3 unidades que deseen construir una ADU. Los préstamos no tienen intereses y ofrecen financiación adicional de hasta 50.000 dólares. El préstamo no tiene pagos mensuales y vence una vez que el propietario vende, transfiere la propiedad o realiza una refinanciación con retiro de efectivo de la vivienda.

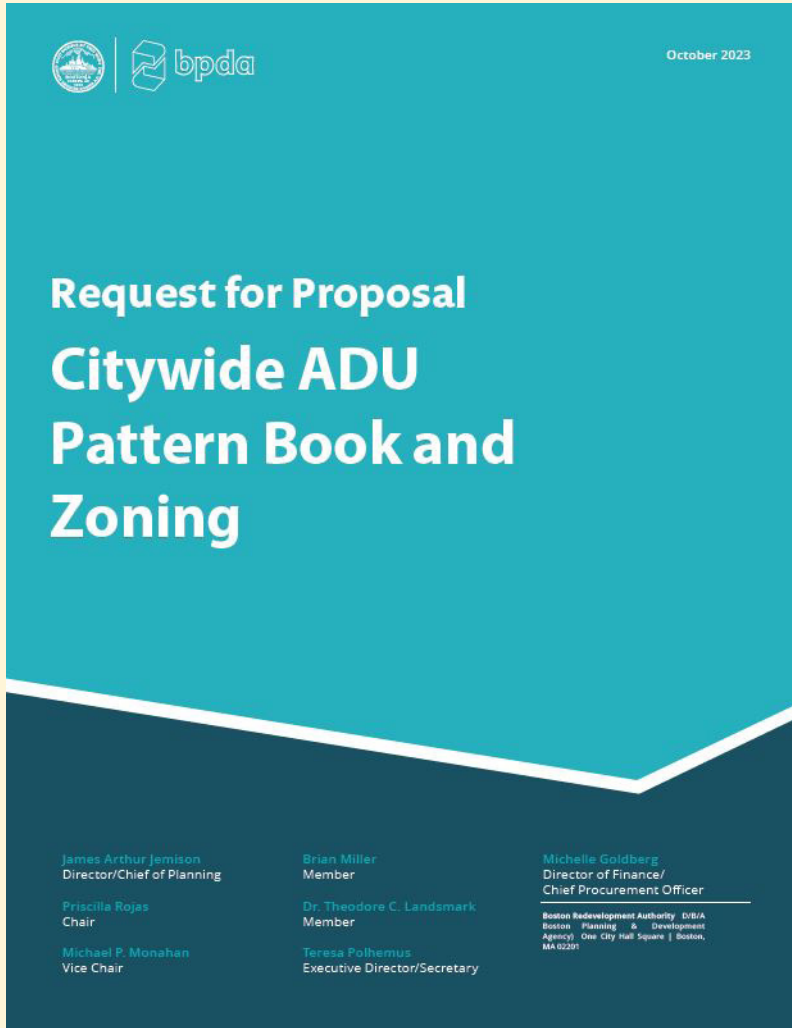


FIG 01-9 COBERTURA DE LA SOLICITUD DE PROPUESTA EMITIDA POR LA BPDA PARA EXPLORAR LAS RECOMENDACIONES DE ZONIFICACIÓN NECESARIAS PARA PERMITIR LAS ADU POR DERECHO EN TODOS LOS SUBDISTRITOS RESIDENCIALES DE BOSTON.



# Recomendaciones claves para la transportación y el espacio público

## Las calles en las zonas residenciales del vecindario otorgaran prioridad a la calidad de vida y a las transiciones seguras desde los corredores principales.

Las calles y aceras constituyen la mayor parte del espacio de acceso público en las áreas residenciales del vecindario. Los objetivos principales de las calles residenciales de vecindario son brindar acceso a viviendas, conectar a los residentes con los destinos del vecindario con rutas legibles para caminar y andar en bicicleta, y acomodar árboles e infraestructura verde. Estos objetivos están respaldados por las estrategias subyacentes enumeradas en esta sección y son parte integral de la calidad de vida en las áreas residenciales del vecindario y la visión de toda la ciudad para que todos los residentes de Boston tengan opciones de viaje mejores y más equitativas.

### Aprovechar oportunidades para incorporar una infraestructura ecológica.

El Plan Forestal Urbano publicado en 2022 identificó varias áreas prioritarias para la plantación de árboles en el vecindario, incluidos 220 sitios potenciales para plantar árboles en las calles. En terrenos de propiedad privada, las pautas de diseño urbano para el diseño, el tamaño y la plantación de espacios abiertos ayudarán a crear espacios al aire libre que sean resilientes y cómodos. Los nuevos máximos de cobertura de lotes y los mínimos de superficie permeable escritos en el código de zonificación garantizarán que los nuevos proyectos dejen espacio para espacios abiertos más allá de la simple pavimentación.

Además, la Ciudad ha establecido una Política de Infraestructura Verde para reducir las inundaciones por aguas pluviales a través de estrategias de diseño (uso de árboles, plantas, suelo y otros materiales naturales) que imitan la naturaleza. Estas estrategias ayudarán a aumentar la copa de los árboles, mitigar el efecto de isla de calor urbano y ayudar a que las áreas residenciales de vecindario sean más transitables, conectadas y hermosas. Fundamentalmente, la Ciudad ha reservado fondos para mantener la infraestructura verde a medida que se agrega a los derechos de paso públicos.

Las intersecciones en áreas residenciales de vecindario pueden ser de gran tamaño o de alineación irregular, lo que crea oportunidades para infraestructura verde a través de la recuperación del exceso de pavimento. Estas ubicaciones, así como los alcorques existentes no utilizados, son oportunidades para ampliar la cobertura de los árboles en East Boston.

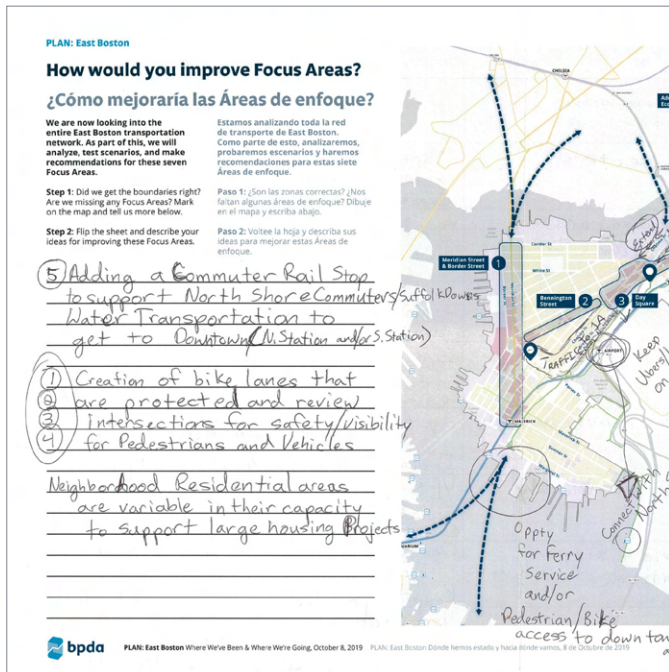


FIG 01-10 QUÉ ESCUCHAMOS

Los residentes de East Boston participaron en excursiones peatonales, talleres de mapeado y presentaciones en la municipalidad. En las cientos de páginas de sugerencias generadas en estas sesiones, surgieron un número de temas comunes: Un urgente reclamo a otorgar prioridad a la seguridad en todos los modos de tránsito; el deseo de mejorar la infraestructura para peatones y ciclistas; y la necesidad de conservar árboles maduros y promover que se planten nuevos árboles cuando sea posible.

Las recomendaciones para el espacio público en este capítulo comienzan a responder a estos temas y describen los pasos que se pueden tomar para convertir en acción las opiniones de los residentes.

## PLAN: East Boston

## ¿Está tu Red "Completa"?

Boston aspira a ser una ciudad donde todos los residentes tienen opciones de viaje más equitativas. Ayúdanos a entender cómo te mueves—y cómo te gustaría moverte—dentro de East Boston.

Por favor dinos: 1) Donde vives; 2) Tu viaje más fácil o agradable; 3) Tu viaje más difícil; y 4) Impedimentos en tu red.

## 1 Vivo en...

☒ Eagle Hill  
☐ Grove Street  
☐ Harbor View

☐ Jeffries Point  
☐ Maverick / Central Flats  
☐ Orient Heights

☐ Otro:

## 2 Conecta las palabras de abajo para describir tu viaje más fácil o agradable en East Boston.

Por favor utiliza un rotulador diferente si quieres describir más de un viaje.

Cuando viajo para...  
el trabajo  
la escuela  
las compras / ir a comer  
los parques / el espacio abierto  
las visitas  
los recados  
Otro:

mayoritariamente...  
ando  
voy en bicicleta  
agarro el tren  
agarro el autobús  
tomo un / Uber / Lyft  
Ferry / Water Taxi  
voy en auto compartido  
manejo solo  
Otro:

porque...  
Es fácil, rápido y quedan cerca.  
It's easy, quick & there are many options nearby.

## 3 Conecta las palabras de abajo para describir tu viaje más difícil en East Boston.

Por favor utiliza un rotulador diferente si quieres describir más de un viaje.

Cuando viajo para...  
el trabajo  
la escuela  
las compras / ir a comer  
los parques / el espacio abierto  
las visitas  
los recados  
Otro:

mayoritariamente...  
ando  
voy en bicicleta  
agarro el tren  
agarro el autobús  
tomo un / Uber / Lyft  
Ferry / Water Taxi  
voy en auto compartido  
manejo solo  
Otro:

pero preferiría...  
andar  
ir en bicicleta  
ir en tren  
tomar el autobús  
ir en Ferry / Water taxi  
no cambiar nada  
Otro:

porque... no existe manera como llegar fácilmente en bici a Somerville. There's no easy way to get out of Eastie on bike during rush hour.  
bpda PLAN: East Boston Jornada de puertas abiertas sobre el Transporte 12 de Marzo de 2019 (dale la vuelta) The red line switch or orange line to bus switch takes

## PLAN: East Boston

## 4 ¿Hay algún impedimento en tu red de transporte que te limite a la hora de viajar de otra manera?

Por favor dibuja un círculo aproximadamente del lugar en este mapa o escribe tu comentario acá.

El puente McArdle no se puede conducir con bici. Se tiene que usar la banqueta y no es recta. There's no bike lane on the bridge, you have to use the sidewalk and it's uneven and not sufficiently wide for both pedestrians & bikers.



PLAN: East Boston Jornada de puertas abiertas sobre el Transporte 12 de Marzo de 2019

### Mejorar la seguridad a través del diseño de calles.

Las calles residenciales del vecindario deberían ser cómodas y permitir una manera segura de compartir el espacio entre peatones, ciclistas y automovilistas. Esto se logra a través de estrategias de diseño que apoyen:

- » **Velocidades más seguras** para que los conductores viajen a menos velocidad;
- » **Curvas más seguras** para apoyar el cede de paso y reducir los conflictos y casi accidentes; y
- » **Cruces más seguros** para que los peatones sean más visibles y conecten a las personas con sus destinos.

Boston sigue una filosofía de diseño de Calles Completas que coloca a todos los usuarios de la calle en igualdad de condiciones, ya sea que viajen a pie, dispositivo de movilidad, bicicleta, autobús o vehículo motorizado. El Departamento de Transporte de Boston (BTD) tradujo esta filosofía en un Conjunto de herramientas de seguridad vial para definir mejor las herramientas de diseño disponibles. No todas las herramientas funcionan en todas las calles, por lo que el kit de herramientas de seguridad vial también ayuda a vincular diferentes herramientas a diferentes contextos. Por ejemplo, las herramientas que elevan el nivel de la calle, como badenes o cruces elevados, son más apropiadas en las calles residenciales del vecindario porque estas calles rara vez son utilizadas por vehículos grandes, como autobuses y camiones. Estas herramientas específicas también pueden ayudar a los conductores a hacer la transición de calles de mayor velocidad, como Bennington Street o Meridian Street, a calles residenciales de vecindario más lentas. A veces se utilizan varias herramientas en el mismo lugar para lograr un resultado específico.



FIG 01-11 RECORRIDO A PIE EN JEFFRIES POINT

**Ampliar el acceso al transporte para que todos los residentes estén a 10 minutos a pie del transporte público frecuente, de bicicletas y de automóviles compartidos.** Las recomendaciones incluyen un mejor:

- **Acceso a autobuses** para mejorar la experiencia de espera del pasajero;
- **Acceso a “bikeshare”** para proveer opciones en los viajes; y
- **Acceso a espacios públicos de alta calidad** para priorizar la salud, el tejido social y la infraestructura verde a través de un mejor uso del exceso de pavimento.





**FIG 01-12 [ARRIBA A LA IZQUIERDA]** Extensiones del bordillo con biorretención

**FIG 01-13 [ARRIBA A LA DERECHA]** Esquinas claras

**FIG 01-14 [EN MEDIO A LA DERECHA]** Árboles en las calles con ladrillos porosos

**FIG 01-15 [ABAJO A LA IZQUIERDA]** Lomos de burro

**FIG 01-16 [ABAJO A LA DERECHA]** Cruces elevados en las calles laterales

Source: Boston Streets Cabinet

Para obtener una lista completa de las herramientas, consulte el [Juego de](#)



# Consideraciones de política por mejores carriles para bicicletas

**Boston está trabajando para hacer que la red de bicicletas sea más segura, más conectada y más familiar.**

Permitir más viajes en bicicleta es esencial para alcanzar los objetivos climáticos y de salud pública en toda la ciudad. Si bien cada bloque de carril bici seguro y cómodo es importante, es más importante que se conecten entre sí. Una red conectada vale más que la suma de sus partes.

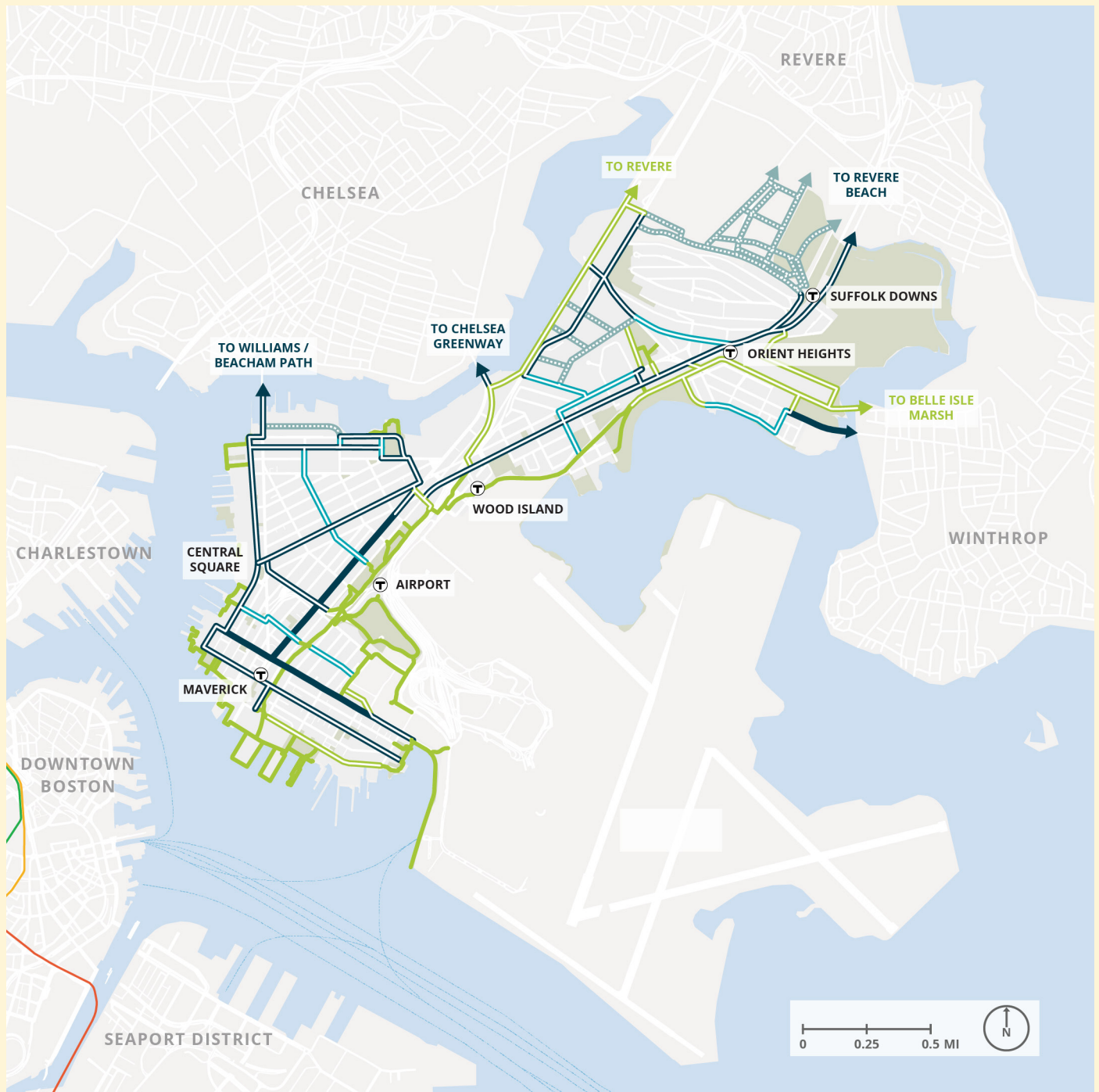
Los habitantes de East Boston merecen un acceso seguro a la creciente red de senderos para bicicletas y de uso compartido. La Ciudad está trabajando para transformar las calles para brindar un mejor servicio a las personas que caminan, ruedan y andan en bicicleta. Eso significa cerrar brechas y expandir la red emergente de rutas para bicicletas, vías verdes y cruces seguros para familias en East Boston. Además de los esfuerzos de planificación vecinal, como PLAN: East Boston, la Ciudad está trabajando intencionalmente con los residentes para diseñar una red ampliada de bicicletas que funcione para sus comunidades.

La creciente red de bicicletas de East Boston debe incluir los tipos de instalaciones para bicicletas que hagan que la mayoría de las personas se sientan cómodas: vías verdes, carriles separados para bicicletas y calles con tráfico tranquilo. La red de bicicletas propuesta busca integrar mejor las rutas de amortiguación del aeropuerto en el tejido del vecindario. PLAN: East Boston recomienda acceso las 24 horas o, como mínimo, horas de operación más largas para Mary Ellen Welch Greenway para reflejar su papel como columna vertebral de la red de bicicletas del vecindario.



**FIG 01-17 EJEMPLOS DE MEJORES ESTRATEGIAS PARA CARRILES DE BICICLETAS**

Las calles locales que calman el tráfico (foto superior) ayudan a desalentar el tráfico innecesario de los conductores, al tiempo que crean conexiones útiles para las personas que caminan o andan en bicicleta. Esto hace que las calles de los vecindarios más pequeños sean más fáciles y seguras para viajar dentro de East Boston, llegar al transporte público y conectarse a la red de vías verdes. Las mejoras a los carriles para bicicletas y cruces de peatones convencionales ayudan a que las personas que caminan y andan en bicicleta sean más visibles para los conductores. Por ejemplo, en la intersección de Chelsea Street y Putnam Street, el carril para bicicletas existente pasa a un carril para bicicletas separado a través de la intersección y la Ciudad agregó una isla de cruce (foto inferior).



Boston está creando un plan para bicicletas en toda la ciudad, que incorporará las necesidades y prioridades locales en la selección y el diseño de rutas. PLAN: East Boston informará ese proceso con esta red de bicicletas propuesta.

FIG 01-18 RED DE BICICLETAS PROPUESTA EN EAST BOSTON

- LA PROPUESTA VÍA VERDE FUERA DE LA VÍA PÚBLICA / SENDERO DE USO COMPARTIDO
- LA PROPUESTA DE CARRIL BICI SEPARADO O CARRIL BICI EN CONTRACORRIENTE
- CALLE PROPUESTA PARA CALMAR EL TRÁFICO
- NUEVA CALLE PROPUESTA CON CARRIL BICI
- VÍA VERDE EXISTENTE / CAMINO DE USO COMPARTIDO
- CARRIL BICI CONVENCIONAL EXISTENTE
- ESPACIO ABIERTO



# Maverick Central

Esta subárea incluye el distrito residencial limitado entre el distrito de Meridian Street Main Street y el paseo marítimo de Border Street, desde Maverick Station hasta Central Square. El corredor de Meridian Street se aborda en el capítulo “Plazas y corredores”, y el área entre Border Street y Inner Harbor se aborda en el capítulo “Riberas y áreas industriales en evolución”.

El área de Maverick Central contiene una variedad de formas de construcción, densidades y usos residenciales, sin una tipología de construcción dominante. La actividad de reurbanización reciente en esta subárea se concentra principalmente a lo largo de Border Street y Liverpool Street e incluye propuestas aprobadas por BPDA en 75-85 Liverpool Street y 151 Liverpool Street y la reurbanización recientemente completada de 75 Border Street y 80 Liverpool Street (Coppersmith Village) y 152 Liverpool Calle.

Maverick Landing, propiedad de la Autoridad de Vivienda de Boston, abarca cuatro cuadras entre Sumner Street y Maverick Street desde Havre Street hasta New Street. La remodelación de la propiedad se completó en 2006 e incluye 426 unidades de vivienda con ingresos restringidos.



**FIG 01-19 IMAGEN AÉREA DE LOS TÚNELES CALLAHAN Y SUMNER (C. 1955-1964)**

La construcción del túnel Sumner (inaugurado en 1934) y el túnel Callahan (inaugurado en 1961) atravesó el medio del área y requirió la demolición del tejido residencial establecido entre Liverpool Street y Havre Street. Hoy en día, las instalaciones de ventilación de ambos túneles ocupan un lugar preponderante en los edificios residenciales de la zona. Imagen accedida a través de la Biblioteca, Archivos y Colecciones Especiales de la Universidad Northeastern.



**FIG 01-20 LIVERPOOL STREET**

Un ejemplo de la variación en el tipo de construcción en la zona: A la izquierda, un edificio comercial de un solo piso, en el centro, edificios residenciales típicos de dos pisos y medio y tres pisos, y en la derecha, el edificio de Ventilación del Túnel Sumner. Todavía existen varios ejemplos del antepasado industrial del siglo XX de la zona, concentrados principalmente en una sola cuadra entre Border Street y Liverpool Street, bordeado por Decatur Street y Central Square.

### **Recomendaciones para el uso del terreno y la forma construida**

Hoy en día, la zonificación en el área de Maverick Central incluye un único subdistrito residencial multifamiliar (MFR) y dos subdistritos de tres familias desconectados (3F-2000). Ambos tipos de subdistrito limitan la altura de construcción permitida a tres pisos a pesar de la proximidad de las áreas al tránsito y la mayor escala de construcción a lo largo de la costa.

**Consolidar los subdistritos MFR y 3F-2000 del área en un solo subdistrito residencial. Utilice Border Street para delinear los subdistritos de zonificación de Waterfront.**

**Aumentar la altura permitida en el subdistrito consolidado a cuatro pisos, en respuesta al aumento de las alturas permitidas a lo largo del corredor de Meridian Street y el área costera de Border Street.**

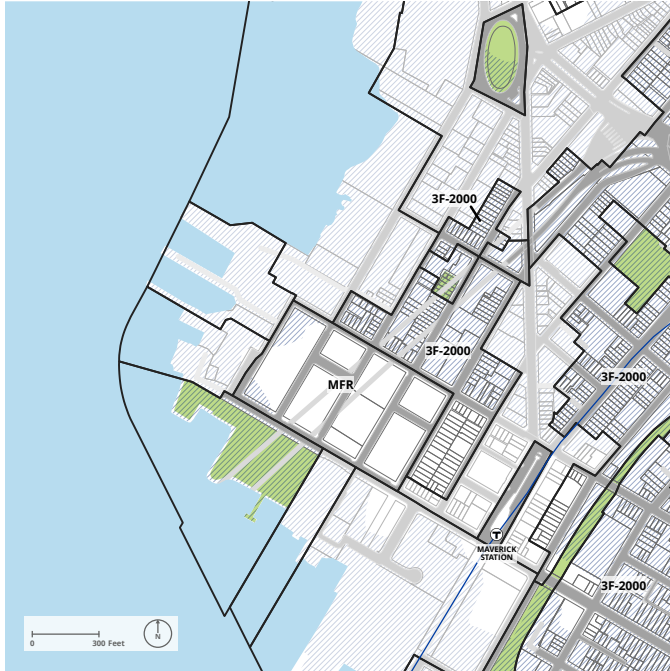
Todavía existen varios ejemplos del patrimonio industrial del siglo XX de la zona, concentrados principalmente en dos cuadras entre Border Street y Liverpool Street, delimitadas por Maverick Street y Central Square.

**Apoyar la reutilización adaptativa de estructuras existentes.**

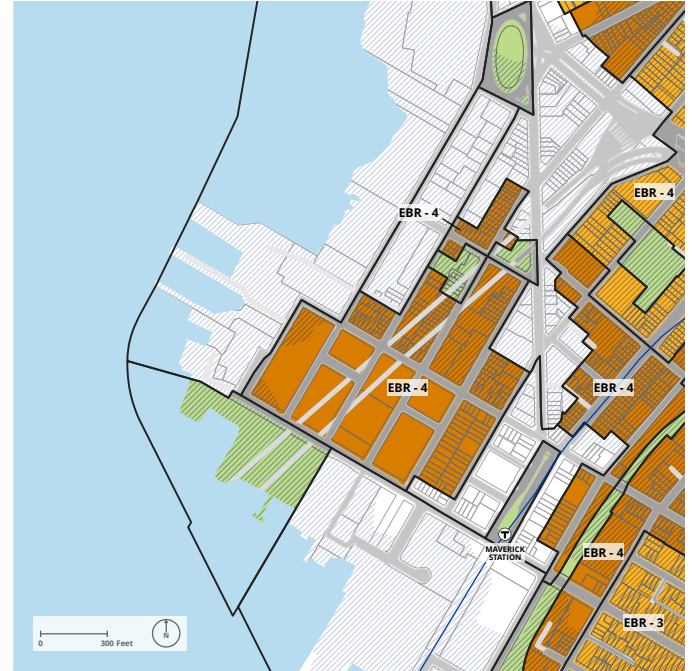


**FIG 01-21 UN EJEMPLO DE LA VARIACIÓN EN EL TIPO DE EDIFICIO EN EL ÁREA:** A la izquierda, un edificio comercial de un solo piso, en el centro, edificios residenciales típicos de dos pisos y medio y tres pisos, y a la derecha, el edificio Sumner Tunnel Ventilation.





**FIG 01-22 PLAN DE REGULACIÓN EXISTENTE PARA LA COSTANERA DE MAVERICK CENTRAL**



**FIG 01-23 PLAN DE REGULACIÓN PROPUESTO PARA LA COSTANERA DE MAVERICK CENTRAL**

- SUBDISTRITO EBR-2.5
- SUBDISTRITO EBR-3
- SUBDISTRITO EBR-4
- ESPACIO ABIERTO
- DISTRITO DE SUPERPOSICIÓN DE RESISTENCIA A LA INUNDACIÓN

### **Recomendaciones para el transporte y el espacio público**

Maverick Central es uno de los lugares más caminables de East Boston. La zona es compacta, plana y densa con intersecciones y calles. Con las cuadras de la costanera definiendo los límites oeste y sur del vecindario, los volúmenes de tráfico al oeste de Meridian Street son bajos. Sin embargo, Meridian Street y Chelsea Street experimentan congestión porque conectan a los automóviles con el Túnel Sumner en Central Square.

### **Agregar cruces peatonales que conduzcan a LoPresti Park y Lombardi Memorial Park.**

Faltan cruces peatonales accesibles que se alineen con los patrones de peatones existentes hacia estos espacios abiertos. Se necesita un cruce de peatones en la intersección de Sumner Street/Liverpool Street hacia LoPresti Park, mientras que una serie de cruces de peatones alineados con Landing Street y Cunard Way conectarían mejor a los residentes con Lombardi Memorial Park.

### **Introducir esquinas claras en todos los cruces de peatones.**

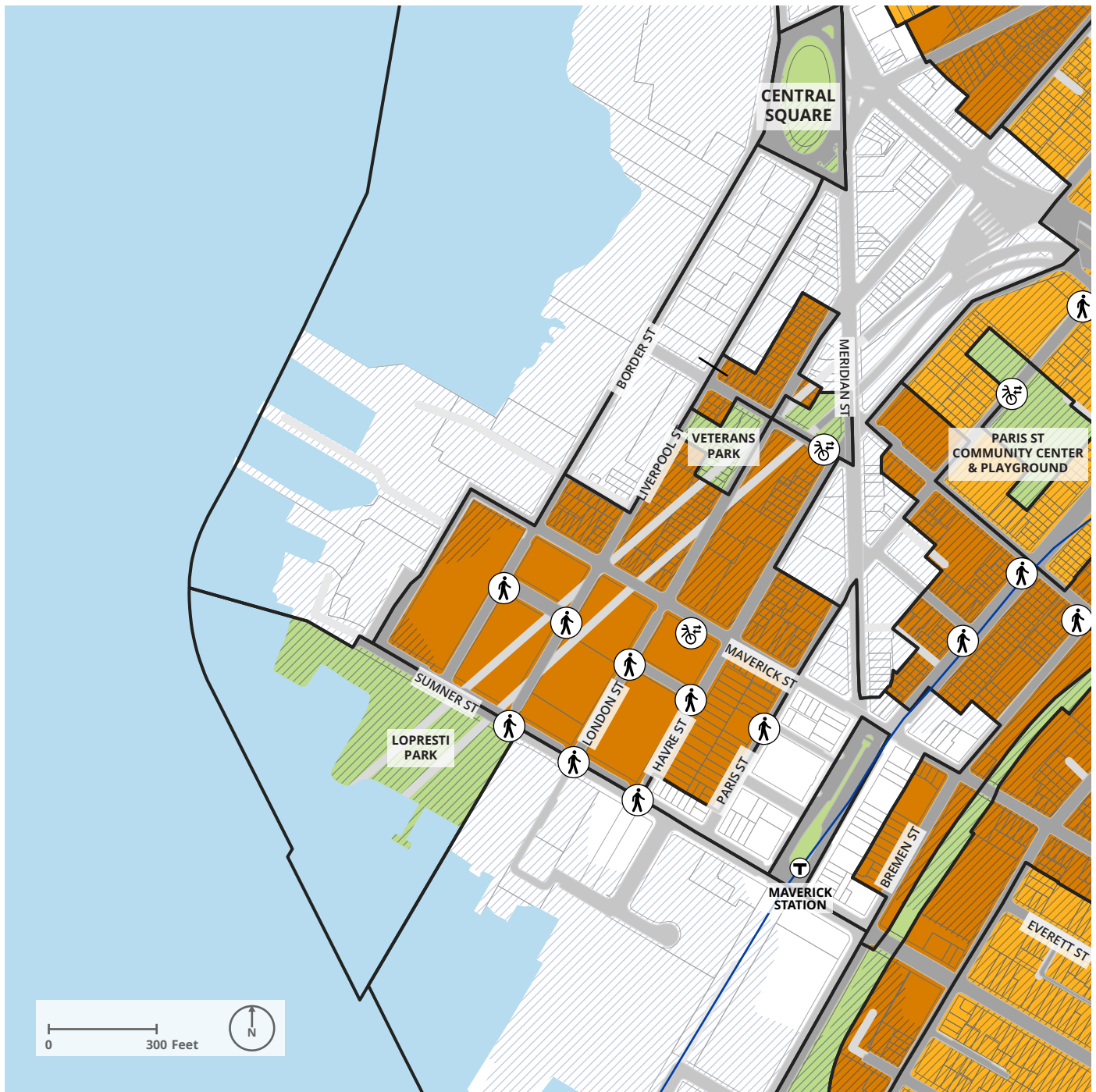
Los vehículos estacionados bloquean las vistas de las personas que esperan para cruzar en casi todos los cruces en Maverick Central, pero el estacionamiento está prohibido antes del cruce o dentro de una intersección en Boston. La introducción de esquinas claras en cada cruce reforzaría esta restricción y reduciría la posibilidad de accidentes con extensiones del bordillo pintadas o de concreto. Los lomos de burro dentro de Maverick Central son prioridad para su implementación en 2024-2026 a través del programa Safety Surge del BTS.



**FIG 01-24 SUMNER STREET EN LOPRESTI PARK**

A pesar de alinear directamente con Liverpool Street, la costanera este de LoPresti Park no tiene un cruce que abarque a toda la Sumner Street. Introducir un cruce en este lugar reflejaría los patrones peatonales existentes de los residentes y las visitas. El capítulo Plazas y corredores incluye recomendaciones específicas para Sumner Street que incluyen cruces más cortos y un carril separado de dos vías para bicicletas a lo largo del lado de la bahía de la calle para conectar a LoPresti Park con el Mary Ellen Welch Greenway.






**Agregar estaciones de bicicletas compartidas cerca del Paris Street Community Center, el edificio Taylor del East Boston Neighborhood Health Center y el Lombardi Memorial Park.**



Consulte los capítulos Plazas y corredores y Frente marítimo para conocer los cambios previstos para Meridian Street, Border Street, Maverick Square y Central Square.

Consulte “Consideraciones de política para mejores carriles de bicicletas” para las recomendaciones sobre redes de bicicletas.

**FIG 01-25 DIAGRAMA DEL PLAN DE RECOMENDACIONES PARA EL TRANSPORTE Y ÁMBITO PÚBLICO PARA MAVERICK CENTRAL**

-  NUEVO O MEJORADO PASO DE PEATONES
-  NUEVO O MEJORADO PASO DE PEATONES Y ÁMBITO PÚBLICO
-  NUEVA ESTACIÓN DE BICICLETAS COMPARTIDAS
-  ESTUDIO ADICIONAL PARA ABORDAR EL EXCESO DE VELOCIDAD O EL TRÁFICO EN ATAJOS
-  ESPACIO ABIERTO



# Eagle Hill y Paris Flats

Esta subárea se extiende desde las áreas costeras de Border Street y Condor Street hasta Mary Ellen Welch Greenway, delimitada por el distrito de Meridian Street Main Street y Day Square, y está dividida en dos por una parte del corredor de Bennington Street. Eagle Hill se estableció en la parte montañosa de la geografía original de Noddle's Island y estuvo entre las primeras áreas planificadas y desarrolladas en East Boston y, como tal, tiene algunas de las viviendas más antiguas y diversas del vecindario. La geografía entre Bremen Street (que a partir de la década de 1880 era el último derecho de paso público antes del paseo marítimo) y Bennington Street, al este de Meridian Street, hoy conocida como Paris Flats, se estableció en una parte de las tierras bajas de Noddle's Island y sigue siendo baja. - se encuentra en relación con otras áreas residenciales en East Boston y es vulnerable a inundaciones.

Muchos edificios de la zona tienen tres pisos de altura y contienen hasta tres unidades. Las adiciones al patio trasero, como las terrazas traseras cerradas, son comunes. Existen ejemplos de adiciones a un cuarto piso en el área, pero son mucho menos comunes. La mayoría de los edificios están cerca del borde de la acera, si no contiguos inmediatamente, y están cerca unos de otros.

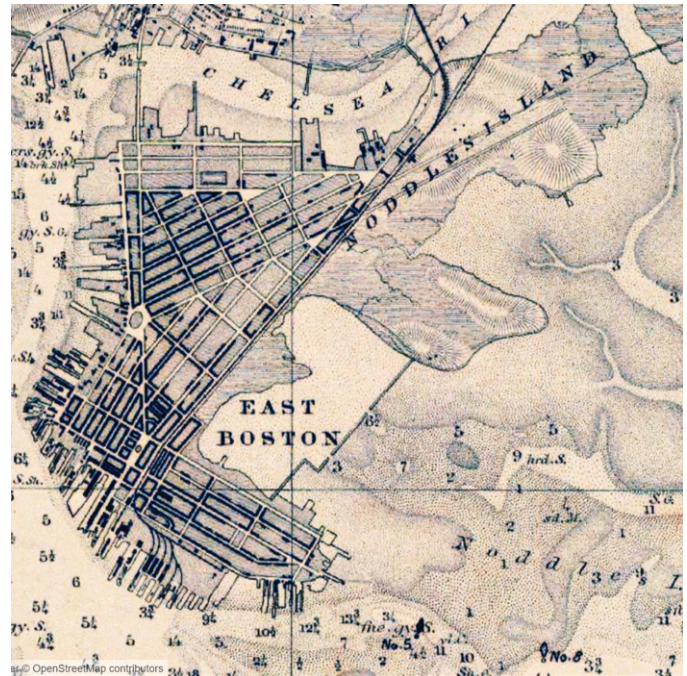
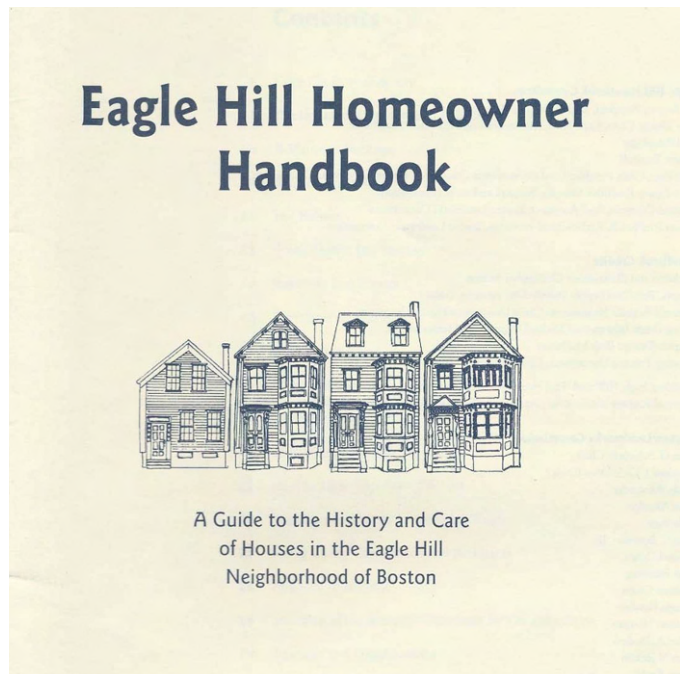


FIG 01-26 GRÁFICA DE NOAA DEL BOSTON HARBOR (1878)



**FIG 01-27 [ARRIBA A LA DERECHA]** Edificios residenciales en la esquina de Princeton Street y Prescott Street (2022)

**FIG 01-28 [ARRIBA A LA IZQUIERDA]** 158 and 160 Princeton Street (2022)

**FIG 01-29 [ABAJO A LA IZQUIERDA]** Angela's Cafe en la intersección de Lexington Street y Brooks Street.

**FIG 01-30 [ABAJO A LA DERECHA]** Enmitido por la Comisión de Monumentos Históricos de Boston (Boston Landmarks Commission en inglés) en 1997. La Comisión seleccionó Eagle Hill como un "proyecto piloto para el Heritage Neighborhood Program que combinó entradas en el National Registry con asistencia técnica en el formato del Homeowner Handbook y una colaboración en curso con la Eagle Hill Civic Association."



## **Recomendaciones para el uso del suelo y la forma construida**

### **Permitir escuelas y guarderías en todos los subdistritos residenciales.**

La escuela secundaria East Boston está dentro de un subdistrito de instalaciones comunitarias. Las escuelas y las guarderías apoyan los usos residenciales y deberían permitirse por derecho en todos los subdistritos residenciales, haciendo innecesarios los subdistritos de instalaciones comunitarias distintos.

### **Combine los subdistritos relevantes 2F-2000 y 3F-2000.**

La zonificación residencial divide el área en separados. subdistritos 2F-2000 y 3F-2000, a pesar de patrones de parcelación y tipos de construcción casi idénticos entre los dos. Nuevas regulaciones dimensionales permitirán la diversidad de tipos de vivienda que existen.

### **Conecte el subdistrito comercial comunitario (CC) de Central Square con el subdistrito comercial comunitario (NS) de Day Square a lo largo de Bennington Street.**

Bennington Street pasa por un pequeño subdistrito residencial multifamiliar/comercial local centrado en la intersección de Brooks Street. Los usos comerciales de la planta baja son comunes a lo largo del corredor.

### **Establecer subdistritos a lo largo de Condor Street y Meridian para moderar los cambios en la altura permitida entre los subdistritos residenciales y costeros.**

El área está rodeada por subdistritos industriales y costeros a lo largo de Meridian Street, Condor Street y Bremen Street. Los distritos residenciales de “transición” permitirán un modesto aumento en altura y densidad para moderar



**FIG 01-31 LEXINGTON STREET**

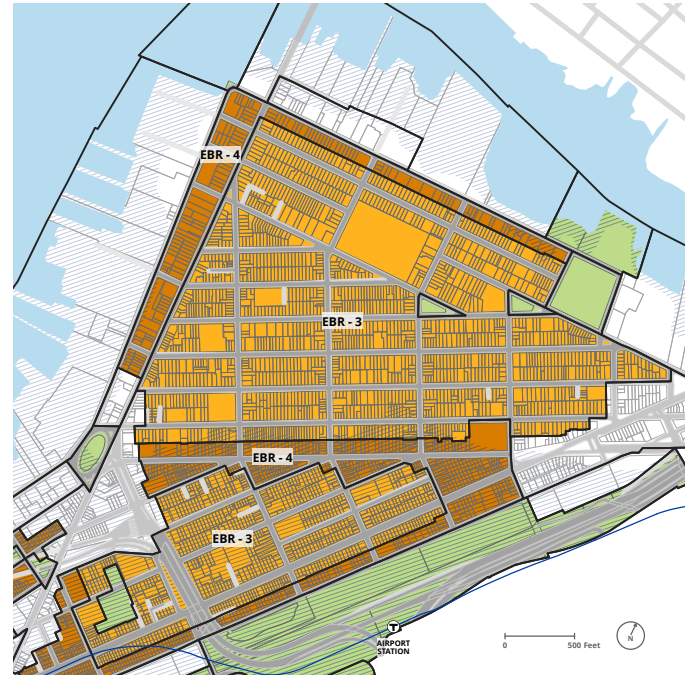
Los tipos de edificios de “casa final”, independientes y adosados de tres pisos, y en hilera son comunes en toda el área de Eagle Hill.

las diferencias en la escala de construcción.





**FIG 01-32 PLAN DE REGULACIÓN EXISTENTE PARA EAGLE HILL Y PARIS FLATS**



**FIG 01-33 PLAN DE REGULACIÓN PROPUESTO PARA EAGLE HILL Y PARIS FLATS**

- SUBDISTRITO EBR-2.5
- SUBDISTRITO EBR-3
- SUBDISTRITO EBR-4
- ESPACIO ABIERTO
- DISTRITO DE SUPERPOSICIÓN DE RESISTENCIA A LA INUNDACIÓN

### **Recomendaciones para el espacio público**

Eagle Hill está rodeada por usos industriales en la costanera al norte y el oeste que están conectados por los corredores mayores que permiten el tráfico de camiones.

### **Calmar tráfico y esquinas despejadas en las calles residenciales del vecindario.**

Las calles residenciales del vecindario, en particular Marion Street, pueden sentir el impacto del tráfico de paso que resulta de las conexiones al McArdle Bridge, Chelsea Street Bridge y la ruta 1A. La seguridad del tráfico y preocupaciones sobre su desvío se ven amplificadas durante los cierres de los puentes, ya que más conductores buscan rutas alternativas a través del vecindario. Los vehículos estacionados bloquean las vistas en la mayoría de los cruces de peatones en Eagle Hill y Paris Flats, pero está prohibido estacionar delante de un cruce de peatones o dentro de una intersección en Boston. Despejar las esquinas en cada cruce de peatones reforzaría esta restricción y reduciría la probabilidad de choques con extensiones de acera pintadas o de concreto. Los cambios de calles dentro de Eagle Hill y Paris Flats tienen prioridad para su implementación en el período 2024-2026 a través del programa Safety Surge de BTS.

### **Simplificar las intersecciones y crear espacio público en las intersecciones irregulares a lo largo de White Street y East Eagle Street.**

Las intersecciones de las calles Marion, Brooks, Putnam y Prescott con las calles Bennington, White y East Eagle son irregulares, anchas y dominadas por estacionamiento. Reducir el tamaño de las intersecciones grandes y formalizar el estacionamiento acortará los cruces peatonales, mejorará la visibilidad y creará espacio para infraestructura verde. Para obtener información sobre

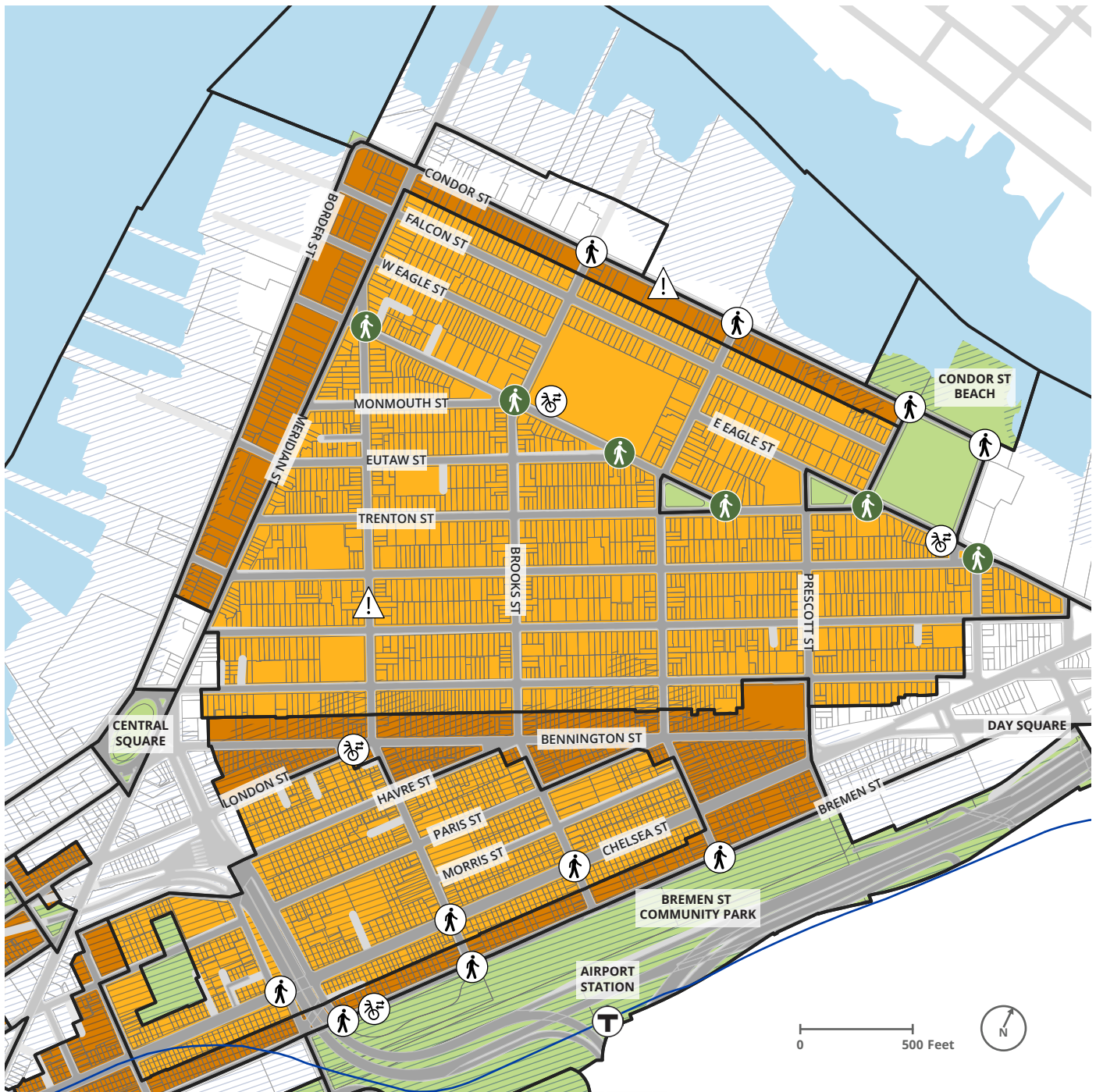


**FIG 01-34 CONDOR STREET MIRANDO AL ESTE HACIA BROOKS STREET**

intersecciones irregulares a lo largo de Bennington Street, consulte la sección Corredor de Bennington Street.

### **Rediseñar Condor Street para condiciones más seguras con el ámbito público ampliado.**






Condor Street ilustra condiciones típicas pero difíciles de resolver para las zonas de transición a lo largo de las áreas residenciales del vecindario: usos residenciales e industriales, espacio público mínimo, altas velocidades, uso frecuente de camiones y mala visibilidad. Las recomendaciones de Condor Street de esfuerzos anteriores de planificación vecinal siguen sin resolverse, incluida la recomendación de mejoras consistentes en el paisaje urbano como parte de un "Waterfront Way". Ampliar Nay Street podría ayudar a desviar el tráfico de camiones, lo cual se analiza más detalladamente en las recomendaciones de Condor Street y Lower Chelsea Creek Waterfront del capítulo Waterfront.



Consulte los capítulos Plazas y corredores y Frente marítimo para explorar los cambios previstos para Meridian Street, Border Street, Day Square y Eagle Square.

Consulte “Consideraciones de política para mejores carriles de bicicletas” para las recomendaciones sobre redes de bicicletas.

**FIG 01-35 DIAGRAMA DEL PLAN DE RECOMENDACIONES PARA EL TRANSPORTE Y ESPACIO PÚBLICO DE EAGLE HILL**

-  NUEVO O MEJORADO PASO DE PEATONES
-  NUEVO O MEJORADO PASO DE PEATONES Y ÁMBITO PÚBLICO
-  NUEVA ESTACIÓN DE BICICLETAS COMPARTIDAS
-  ESTUDIO ADICIONAL PARA ABORDAR EL EXCESO DE VELOCIDAD O EL TRÁFICO EN ATAJOS
-  ESPACIO ABIERTO



# Jeffries Point y Gove Street

Esta subárea está delimitada por el paseo marítimo del puerto interior a lo largo de Marginal Street y Jeffries Street, el aeropuerto Logan a lo largo de partes de Maverick Street y Geneva Street, y el corredor de Bremen Street que se extiende desde Marginal Street hasta Porter Street. El área conocida hoy como Jeffries Point se estableció en la década de 1830 en una parte de la geografía original de la isla Noddle. La geografía al norte de Maverick Street, conocida hoy como el área de Gove Street, fue creada por un vertedero a fines de la década de 1890. El área de Gove Street sigue siendo baja en comparación con otras áreas residenciales en East Boston y es vulnerable a las inundaciones.

El tejido residencial del área de Jeffries Point contiene una mezcla diversa de tipos de edificios, similar a Eagle Hill. Sin embargo, a diferencia de Eagle Hill, las estructuras de las cuadras son más variables y a menudo están interrumpidas por patios o callejones a mitad de cuadra que impactan la parcelación resultante. Los edificios de la zona suelen utilizar fachadas planas y retrocesos laterales limitados o nulos, creando muros de calle largos y continuos. El área de Gove Street, que abarca seis bloques de edificios de apartamentos y pisos de ladrillo casi uniformes de tres y cuatro pisos, es única en East Boston.



**FIG 01-36 132 MARGINAL STREET (1909)**

Accedido a través de Archivos y Registros de la Ciudad de Boston

La reutilización adaptativa de antiguos edificios industriales e institucionales establece importantes excepciones a la altura predominante en el área.



**FIG 01-37 [ARRIBA A LA IZQUIERDA]** 1 Frankfort Street mirando al norte hacia Porter Street (2023)

**FIG 01-38 [ARRIBA A LA DERECHA]** 177 - 193 Webster Street (2023)

**FIG 01-39 [EN MEDIO A LA IZQUIERDA]** Haynes Street mirando al noroeste hacia Orleans Street (2023). Haynes Street demuestra la dimensión restringida de las condiciones de las calles a mitad de cuadra, típicas de los patios y callejones de la zona. Tenga en cuenta la variedad arquitectónica, una característica definitoria del carácter de Jeffries Point: muchas expresiones de fachada diferentes, elementos salientes, alturas y materiales de construcción.

**FIG 01-40 [ABAJO A LA DERECHA]** 389 Maverick Street en la intersección de Maverick Street y Jeffries Street (2023) Tawakal Halal Cafe.

**FIG 01-41 [ABAJO A LA IZQUIERDA]** McCormick Square en la intersección de Sumner Street y Webster Street (2023)



### **Recomendaciones para el uso de terreno y tipo de construcción**

El núcleo residencial en Jeffries Point está actualmente contenida dentro de un solo subdistrito de zonificación 3F-2000. Mucho del núcleo interno de Jeffries Point permanecería dentro de un solo subdistrito permitiendo tres pisos de altura. Nuevas regulaciones dimensionales permitirán la diversidad de los tipos de viviendas que existen ahora.

### **Aumentar la altura permitida en el área de Gove Street a cuatro pisos**

El tejido residencial en Gove Street está actualmente contenida dentro de un solo subdistrito residencial multifamiliar que restringe la altura permitida a tres pisos. Altura inconformista en el subdistrito es la regla más que la excepción, ya que la mayoría de los edificios tienen tres y medio o cuatro pisos de altura.

### **Tratar a Maverick Street como una extensión del área de Maverick Square y como una “transición” entre el área de Jeffries Point y el aeropuerto**

Un nuevo subdistrito de transición será creado para cubrir a Gove Street y las cuadras que la rodean así como Maverick Street, Orleans Street y Marginal Street. Este subdistrito confirmará el inventario existente de edificios al permitir cuatro pisos y creará una transición y búfer entre el núcleo residencial de más pequeña escala y los edificios de mayor escala en las plazas del vecindario.

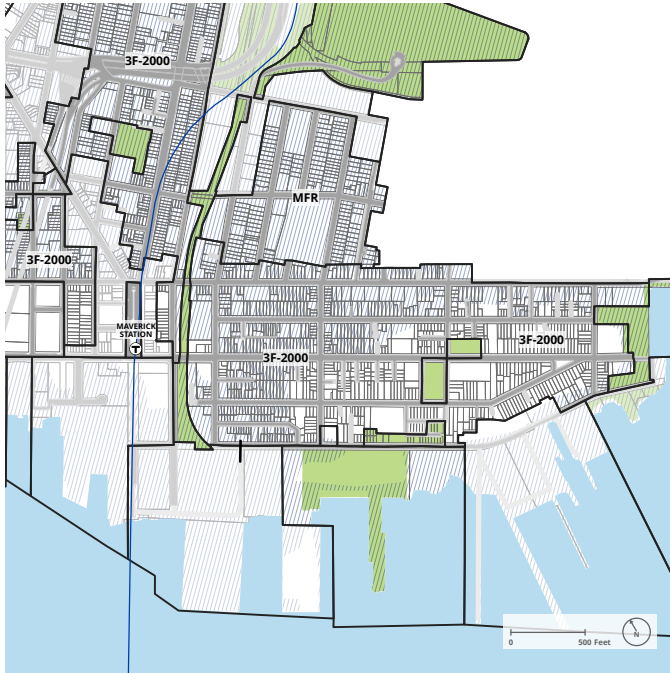
Los distritos residenciales de “transición” permitirán un modesto aumento en altura y densidad y fomentarán usos activos de la planta baja.



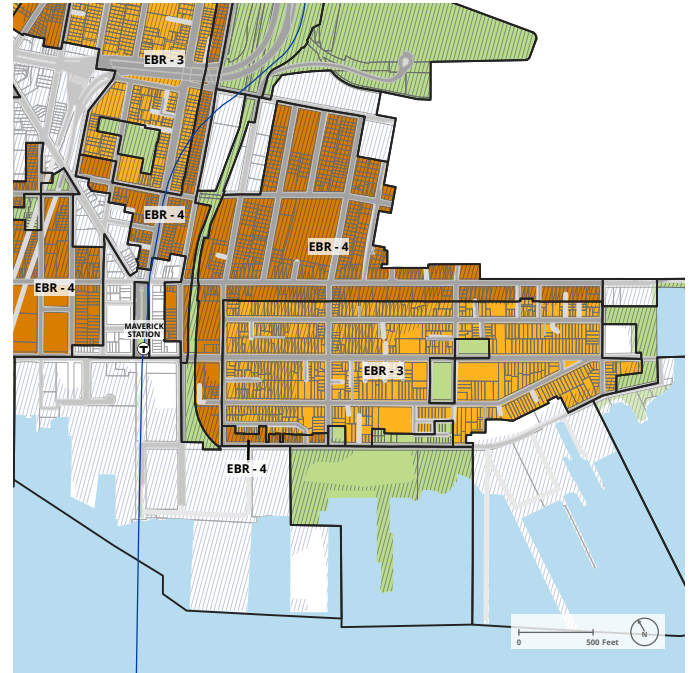
**FIG 01-43 231 MAVERICK STREET (2023)**

Ejemplo de desarrollo de relleno a lo largo de Maverick Street.





**FIG 01-44 PLAN DE REGULACIÓN EXISTENTE PARA JEFFRIES POINT Y GOVE STREET**



**FIG 01-45 PLAN DE REGULACIÓN PROPUESTO PARA JEFFRIES POINT Y GOVE STREET**

- SUBDISTRITO EBR-2.5
- SUBDISTRITO EBR-3
- SUBDISTRITO EBR-4
- ESPACIO ABIERTO
- DISTRITO DE SUPERPOSICIÓN DE RESISTENCIA A LA INUNDACIÓN

### **Recomendaciones para el transporte y el ámbito público**

Los corredores este-oeste en el área (Marginal Street, Sumner Street, Maverick Street y Porter Street) se conectan con usos industriales frente al mar o entradas cerradas al Aeropuerto Internacional Logan. Los conductores de camiones grandes que no están familiarizados con el vecindario pueden perderse y quedarse atrapados en estos corredores y pequeñas calles residenciales del vecindario, lo que afecta la seguridad de todos los usuarios y retrasa los autobuses.

#### **MBTA y la Ciudad deberían mantenerse asociados para renovar las paradas de autobús de Maverick Street y Sumner Street.**

Las paradas de autobús a lo largo de Maverick Street y Sumner Street, que dan servicio a la Ruta 120, carecen de servicios básicos para los pasajeros. La MBTA y la Ciudad podrían asociarse a través del programa PATI, la iniciativa de Rediseño de la Red de Autobuses, y el proceso de revisión del desarrollo del Artículo 80 para revisar y mejorar la accesibilidad, las comodidades y el espaciamiento de las paradas de autobús que sirven a la Ruta 120.

#### **Massport y la Ciudad continuarán explorando oportunidades para conectar mejor las rutas de amortiguamiento del aeropuerto existentes con nuevas extensiones y mejores conexiones en las calles de Maverick Street y Marginal Street.**

Si bien el vecindario está rodeado de parques y senderos, incluido el Mary Ellen Welch Greenway y los parques frente al mar, no forman una red legible y continua entre sí ni conexiones en la calle. Las puertas de acceso a los senderos pueden resultar poco atractivas o de difícil acceso con bicicletas o dispositivos de movilidad. Si bien la Ciudad eliminó estacionamiento adicional en Sumner Street luego de esfuerzos previos de planificación vecinal, las mejoras para caminar y andar en bicicleta en esta calle aún no se han implementado.

#### **Evaluar la efectividad de señales de restricción de camiones y continuar coordinación con propietarios de propiedad industrial**

En 2020 se instalaron nuevas señales de restricción de



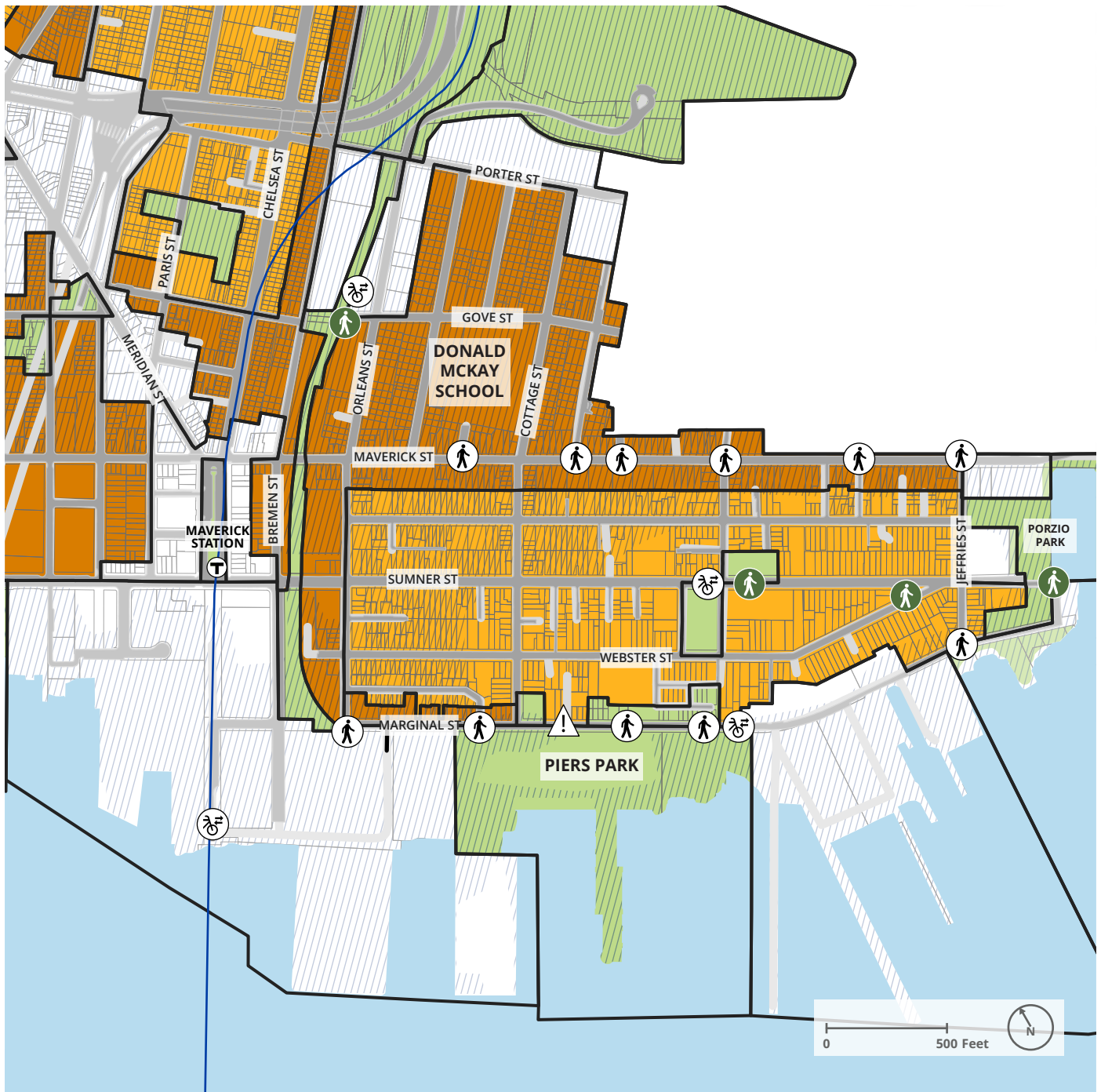
**FIG 01-46 INTERSECCIÓN DE GOVE STREET Y ORLEANS STREET**

camiones en la intersección de Orleans Street y Sumner Street.

#### **Agregar estaciones de bicicletas compartidas cerca de Lewis Terminal, Shipyard, Brophy Park y en Gove Street.**

#### **Crear una entrada acogedora y accesible a la Mary Ellen Welch Greenway en la intersección de Gove Street y Orleans Street**






La elevación de la Greenway es más baja que Gove Street, lo que crea desafíos de accesibilidad y visibilidad que requieren reimaginar la calle al oeste de Orleans Street. La ciudad implementó cambios centrados en la seguridad en la intersección de Orleans Street y Gove Street en 2021, incluido un diseño de paradas en todos los sentidos, como parte de BTG GoHubs programa piloto. Este cambio tenía como objetivo complementar el proyecto de creación de lugares pintado por la Sociedad de Arquitectos Paisajistas de Boston y Amigos de Mary Ellen Welch Greenway en 2019, y fue identificado como una prioridad de la comunidad durante PLAN: recorridos a pie por East Boston. El equipo de desarrollo de Frankfort + Gove puede diseñar y financiar cambios permanentes en esta intersección, con la supervisión de la Ciudad, como beneficio para la comunidad.



Consulte los capítulos Plazas y corredores y Zonas costeras para obtener recomendaciones preliminares sobre Maverick Square y Meridian Street.

Consulte “Consideraciones de política para mejores carriles de bicicletas” para obtener recomendaciones sobre redes para bicicletas.

**FIG 01-47 DIAGRAMA DEL PLAN DE RECOMENDACIONES PARA EL TRANSPORTE Y EL ÁMBITO PÚBLICO PARA EL ÁREA DE JEFFRIES POINT**

-  NUEVO O MEJORADO PASO DE PEATONES
-  NUEVO O MEJORADO PASO DE PEATONES Y ÁMBITO PÚBLICO
-  NUEVA ESTACIÓN DE BICICLETAS COMPARTIDAS
-  ESTUDIO ADICIONAL PARA ABORDAR EL EXCESO DE VELOCIDAD O EL TRÁFICO EN ATAJOS
-  ESPACIO ABIERTO



# Harbor View

Esta subárea se extiende al norte de Day Square hasta Orient Heights Square, delimitada por la Ruta 1A, el Aeropuerto Logan y Constitution Beach. El área está dividida en dos por el corredor de Bennington Street y la Línea Azul. Gran parte del terreno en esta subárea fue creado por un vertedero que conecta la geografía original de Noddle Island y Breed Island. Gran parte del área sigue siendo baja en comparación con otras áreas residenciales en East Boston y es vulnerable a inundaciones.

Se puede encontrar una amplia gama de tipos de edificios en toda el área: desde edificios pequeños de un piso y medio hasta edificios completos de tres pisos y una pequeña cantidad de edificios de departamentos de tres pisos. Muchos edificios, independientemente de su tamaño, tienen retrocesos frontales modestos que se utilizan para porches o plantas, así como retrocesos laterales más grandes. Como resultado, los edificios en Harbor View parecen estar más separados que otras áreas en East Boston con tipos de edificios similares, como Eagle Hill.



**FIG 01-48 IMAGEN DEL PUERTO INTERIOR DE BOSTON DE LA NOAA (1897)**

Wood Island Park y las cuadras entre Prescott Street y Parkway (ahora conocida como Neptune Road) fueron demolidas para dar paso a la expansión del Aeropuerto Internacional Logan en la década de 1960.



**FIG 01-49 [ARRIBA A LA IZQUIERDA]** 30 Wordsworth Street

**FIG 01-50 [ARRIBA A LA DERECHA]** Constitution Beach (2022). Imagen accedida a través de Wikimedia Commons

**FIG 01-51 [ABAJO A LA DERECHA]** Saratoga Street entre Curtis Street y Moore Street

**FIG 01-52 [ABAJO A LA IZQUIERDA]** Intersección de Bennington Street y Moore Street





### **Recomendaciones para el uso del suelo y la forma construida**

La mayor parte de Harbor View está cubierta por una variedad de subdistritos bifamiliares, con las dos excepciones siendo un corredor de tres familias a lo largo de Bennington Street y un subdistrito multifamiliar que contiene Brandywyne Village. El subdistrito de Corridor Enhancement se extiende hasta el borde del cementerio de Bennington Street, e incluye principalmente propiedades residenciales alrededor de Mendoza Square entre la estación MBTA Wood Island y Swift Street. El subdistrito del Área de Desarrollo Económico de McLellan Highway se extiende a lo largo de Addison Street, e incluye principalmente propiedades residenciales a lo largo del lado suroeste de la calle.

### **Conectar el subdistrito de compras del vecindario (NS) de Day Square con el subdistrito de compras del vecindario (NS) de Orient Heights a lo largo de Bennington Street.**

Para mejorar el papel de Bennington como un importante corredor de conexión, ambos lados de la calle se agregarán a un subdistrito recién creado que permitirá hasta cuatro pisos residenciales. Las prioridades para Bennington Street se enumeran con más detalle en el capítulo “Plazas y corredores”.

### **Consolidar los 2F-2000, 2F-3000, 2F-4000 y 3F-2000 relevantes en un solo subdistrito.**

Gran parte del tejido restante se consolidará en un solo subdistrito, definido por un requisito de cobertura de lote moderado y que permitirá hasta tres pisos por derecho. Un pequeño subdistrito 2F-5000 que regula Neptune Circle limitaría la altura permitida a dos pisos y medio.

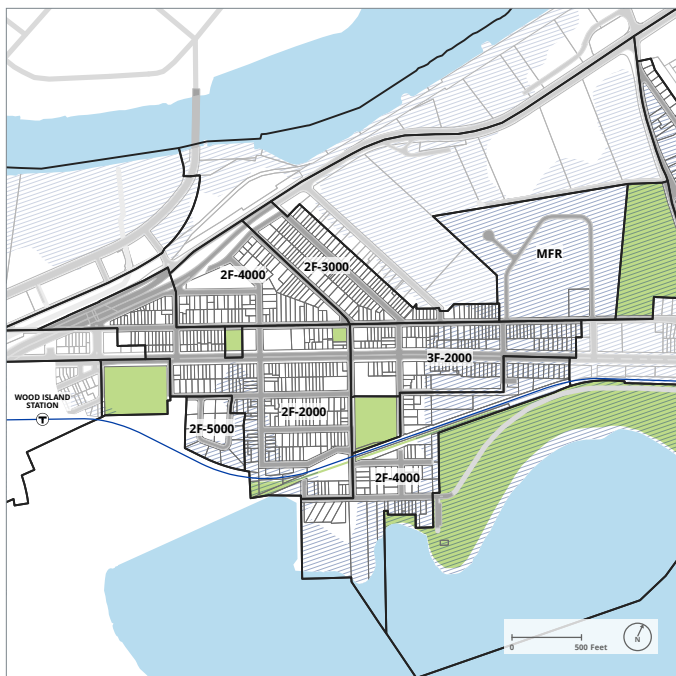


**FIG 01-53 SARATOGA STREET**

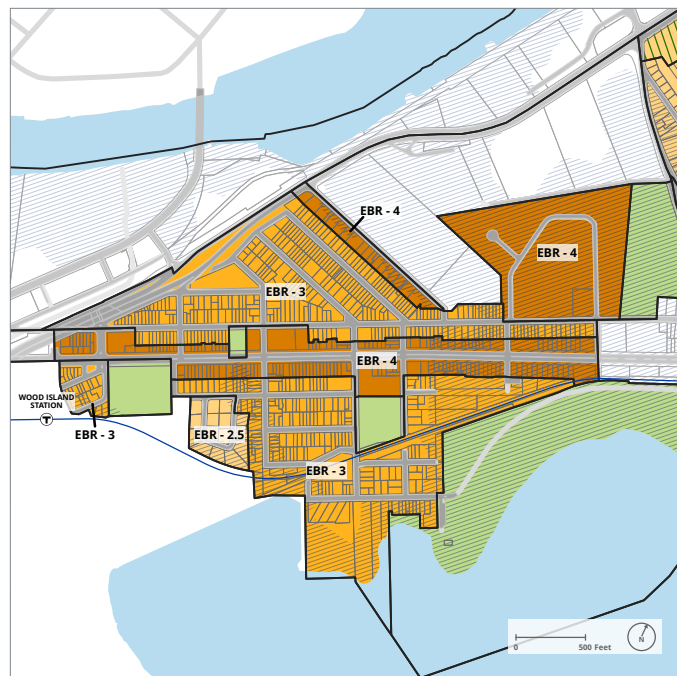
Debido a que el área de Harbour View es adyacente a varios subdistritos industriales existentes que han experimentado una mayor actividad de desarrollo, se han construido proyectos de desarrollo más grandes a lo largo de calles como Saratoga Street. La nueva zonificación impondrá límites estrictos al tamaño de los edificios que se pueden construir, lo que ayudará a corregir la presión del desarrollo y mantener la escala existente del área.

### **Reubicar partes de los subdistritos de Mejora del Corredor y Área de Desarrollo Económico de la McLellan Highway a una zonificación residencial de vecindario para que coincida mejor con el contexto existente.**





**FIG 01-54 PLAN DE REGULACIÓN EXISTENTE PARA EL ÁREA DE HARBOR VIEW**



**FIG 01-55 PLAN DE REGULACIÓN PROPUESTO PARA EL ÁREA DE HARBOR VIEW**

- SUBDISTRITO EBR-2.5
- SUBDISTRITO EBR-3
- SUBDISTRITO EBR-4
- ESPACIO ABIERTO
- DISTRITO DE SUPERPOSICIÓN DE RESISTENCIA A LA INUNDACIÓN

### **Recomendaciones para el transporte y el ámbito público**

El área está dividida en dos por Bennington Street y Saratoga Street. La proximidad al agua, la Ruta 1A y la Línea Azul limitan físicamente la conectividad de sus calles.

### **DCR y la Ciudad deberían estudiar modificaciones a la circulación del vecindario, incluido el estacionamiento de Constitution Beach, para desalentar el tráfico de atajo.**

Algunos conductores intentan evitar la congestión en Orient Heights Square conduciendo por el estacionamiento de Constitution Beach por Byron Street y Coleridge Street. La mayoría de las calles al norte de Bennington Street, como Addison Street, facilitan el acceso a la Ruta 1A, lo que genera mayores volúmenes de tráfico y algo de exceso de velocidad. Los posibles cambios de circulación se deben estudiar en el contexto de los cambios previstos en Bennington Street. Los futuros badenes en las calles residenciales del vecindario de Harbor View, que podrían ayudar a desalentar el tráfico de atajo, se identificarían y se priorizarían a través del programa Safety Surge de BTS.

### **Crear un punto de acceso a Mary Ellen Welch Greenway en la intersección de Byron Street/Cowper Street.**

Harbor View carece de acceso directo a Mary Ellen Welch Greenway. Abrir la puerta de Short Street de Greenway o crear un nuevo punto de acceso a Greenway en Byron Street y Cowper Street utilizando el exceso de terreno de Massport crearía un acceso directo al camino.

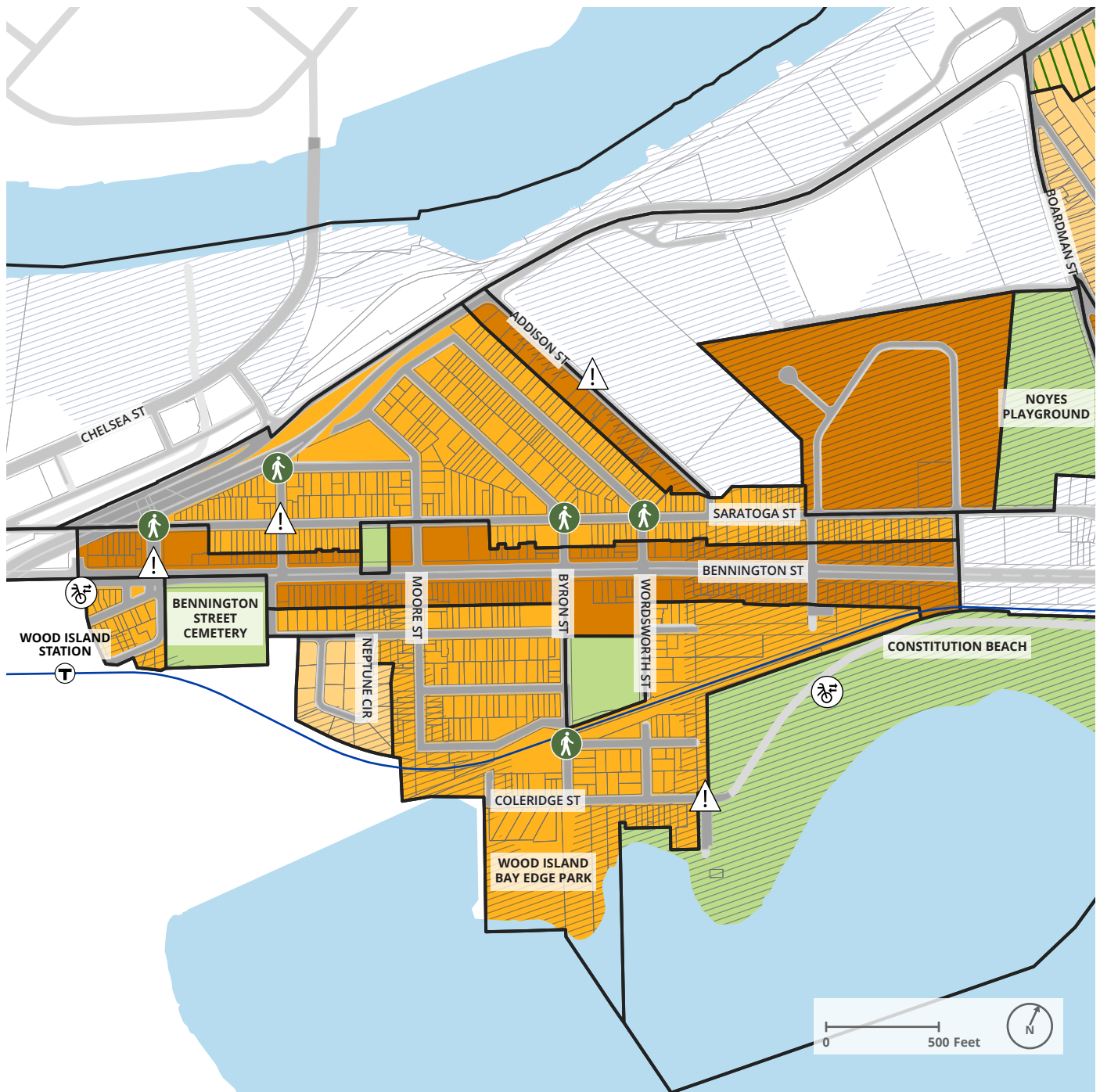
### **Agregue estaciones de bicicletas compartidas cerca de Wood Island Station y Constitution Beach.**



**FIG 01-56 CURTIS STREET, HACIA EL NORTH**

### **Redimensionar Swift Street y Curtis Street**






Swift Street y Curtis Street se conectan directamente con la Ruta 1A, y Curtis Street (que se muestra arriba) es una carretera designada por el Sistema Nacional de Carreteras (NHS) debido a su conectividad con el cercano Aeropuerto Internacional Logan. Aunque estas calles brindan una conectividad regional crítica, también son de naturaleza residencial. Swift Street es muy ancha y tanto Swift Street como Curtis Street se cruzan con las rampas de entrada y salida de la Ruta 1A. Estas intersecciones son demasiado anchas, lo que facilita altas velocidades de giro y limita las oportunidades en el ámbito público. Redimensionar estas calles reduciría las velocidades, reduciría las distancias de cruce y crearía espacio para estrategias de infraestructura verde.



Consulte los capítulos Plazas y corredores y Frente marítimo para conocer los cambios previstos para Chelsea Street y Bennington Street.

Consulte “Consideraciones de política para mejores carriles de bicicletas” para obtener recomendaciones sobre redes para bicicletas.

**FIG 01-57 DIAGRAMA DE PLAN DE RECOMENDACIONES PARA EL TRANSPORTE Y EL ÁMBITO PÚBLICO PARA HARBOR VIEW**

-  NUEVO O MEJORADO PASO DE PEATONES
-  NUEVO O MEJORADO PASO DE PEATONES Y ÁMBITO PÚBLICO
-  NUEVA ESTACIÓN DE BICICLETAS COMPARTIDAS
-  ESTUDIO ADICIONAL PARA ABORDAR EL EXCESO DE VELOCIDAD O EL TRÁFICO EN ATAJOS
-  ESPACIO ABIERTO



# Belle Isle Peninsula

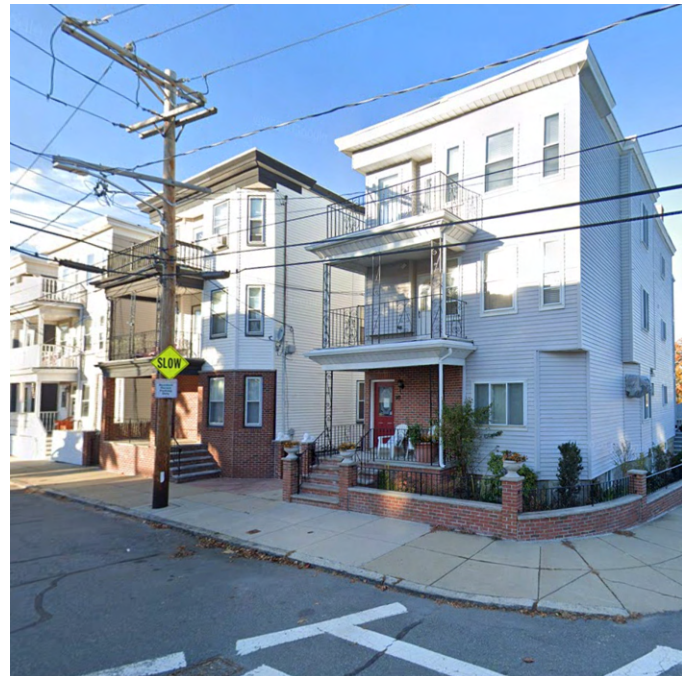
Esta subárea limita con Belle Isle Marsh y un patio ferroviario MBTA al norte, Bennington Street y la estación Orient Heights Blue Line al oeste, Constitution Beach al sur y Winthrop al este. El borde sur del área todavía sigue la costa original de Breed's Island, antes de que se conectara con el resto del vecindario mediante un relleno. El área está dividida en dos por Saratoga Street, una de las dos únicas conexiones terrestres de la ciudad de Winthrop.

Aunque la mayoría de las áreas de East Boston tienen parcelas estrechas y profundas, la península de Belle Isle tiene muchas parcelas que son más cortas y anchas. El parque de edificios resultante es relativamente grande para East Boston, especialmente en comparación con los edificios que se encuentran en el área vecina de Orient Heights. Estas dimensiones de la parcela también permiten espacios generosos que a menudo se utilizan para los porches delanteros. La concentración de formas de techo Gambrel de cuatro lados que se encuentran a lo largo de St. Andrews Road es poco común en East Boston y le da al área un carácter arquitectónico único.



**FIG 01-58 IMAGEN AÉREA DE LA PENÍNSULA DE BELLE ISLE HACIA EL 1925.**

Imagen accessed a través de <https://ark.digitalcommonwealth.org/ark:/50959/8k71nz613>.



**FIG 01-59 [ARRIBA A LA IZQUIERDA]** Edificios a lo largo del borde sur de Saratoga Street cerca de la intersección de Barnes Avenue y Saratoga Street.

**FIG 01-60 [ARRIBA A LA DERECHA]** Bayswater Street

**FIG 01-61 [ABAJO A LA DERECHA]** La esquina de Barnes Ave y St. Edward Road (2022)

**FIG 01-62 [ABAJO A LA IZQUIERDA]** La estación MBTA Orient Heights del circuito de autobuses sur (2022)

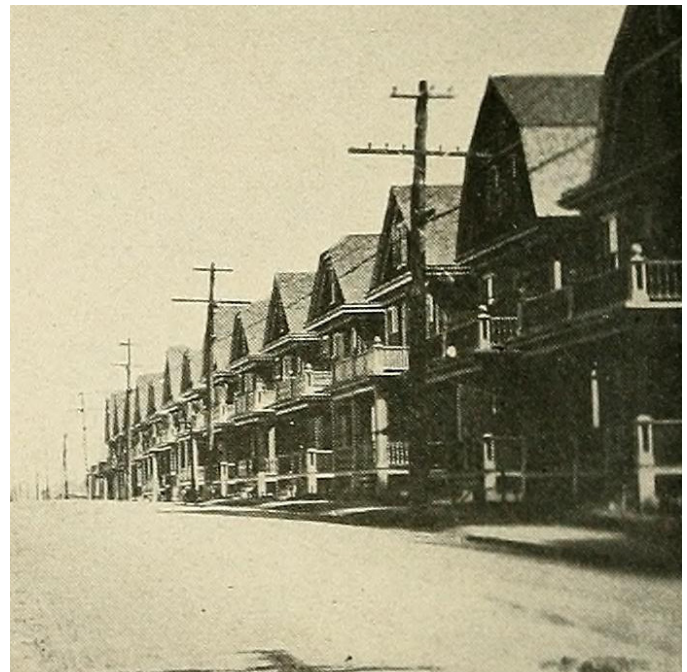


### **Recomendaciones para el uso del suelo y la forma construida**

Hoy en día, la mayor parte del área está contenida dentro de un único subdistrito 2F-4000, con una pequeña zona de zonificación 3F a lo largo de Barnes Avenue. El Área de Desarrollo Económico de Saratoga Street limita el área al norte, y una pequeña parte del distrito comercial del vecindario Orient Heights se extiende hacia una zonificación residencial a lo largo de Saratoga Street.

### **Reequilibrar la geografía de los dos subdistritos para tener en cuenta las formas de construcción existentes, los usos del suelo y la distancia a la estación de la Línea Azul Orient Heights.**

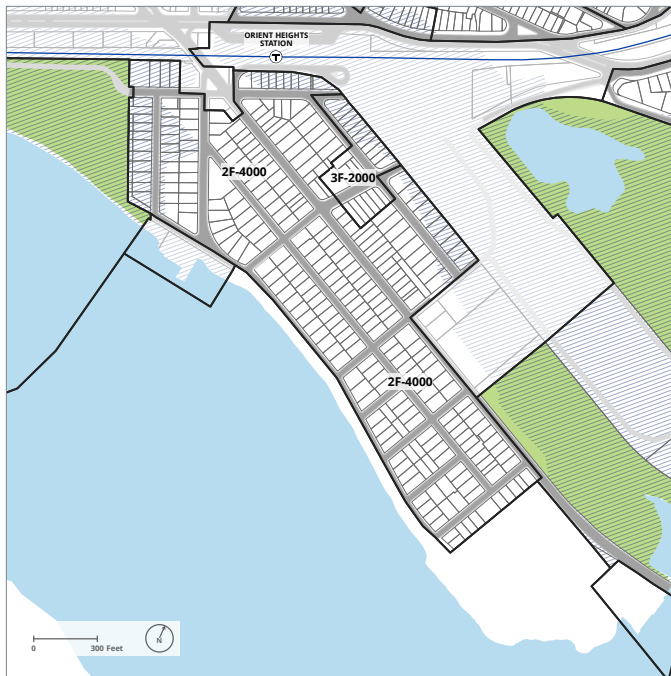
Se podría crear un subdistrito que permita que los nuevos edificios sean de tres pisos y hasta tres unidades en la mayoría de los lotes y seis unidades en lotes más grandes al noroeste de St. Edward Road (a un cuarto de milla a pie de la estación). Al sureste de St. Edward Road (más lejos de la T), se permitiría que los nuevos edificios tengan hasta dos pisos y medio y hasta dos unidades, similar a lo que se permite hoy.



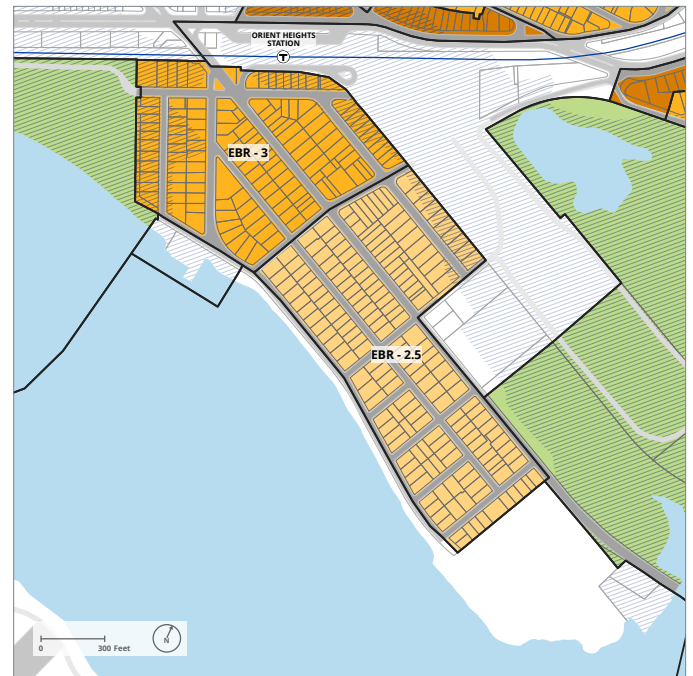
**FIG 01-63 SARATOGA STREET (2022)**

Muchos edificios de la zona, como los de St Andrew Road que se muestran arriba, tienen grandes porches delanteros y techos abuhardillados, lo que contribuye a un carácter arquitectónico único dentro de East Boston.





**FIG 01-64 PLAN DE REGULACIÓN EXISTENTE PARA LA PENÍNSULA DE BELLE ISLE**



**FIG 01-65 PLAN DE REGULACIÓN PROPUESTO PARA LA PENÍNSULA DE BELLE ISLE**

- SUBDISTRITO EBR-2.5
- SUBDISTRITO EBR-3
- SUBDISTRITO EBR-4
- ESPACIO ABIERTO
- DISTRITO DE SUPERPOSICIÓN DE RESISTENCIA A LA INUNDACIÓN

### **Recomendaciones para el transporte y el ámbito público**

El área está dividida en dos por Saratoga Street, una de las dos únicas conexiones terrestres de la ciudad de Winthrop.

**El equipo de la Ciudad, MBTA y Trails, una iniciativa interagencial entre MassDOT, DCR y la Oficina Ejecutiva de Energía y Asuntos Ambientales, debería avanzar el diseño e implementación de la conexión de Mary Ellen Welch Greenway y Winthrop Greenway al reutilizar la vía de autobús de Barnes Avenue en Estación de Orient Heights.**

El rediseño de la red de autobuses de la MBTA crea una oportunidad para repensar el área de la estación Orient Heights para expandir y conectar la red de vías verdes emergente. Para obtener información adicional, consulte las secciones Área de Desarrollo Económico de Saratoga Street y Belle Isle Marsh Waterfront.

**Agregue estaciones de bicicletas compartidas cerca de la estación Orient Heights y la intersección de Saratoga Street/Teragram Street.**

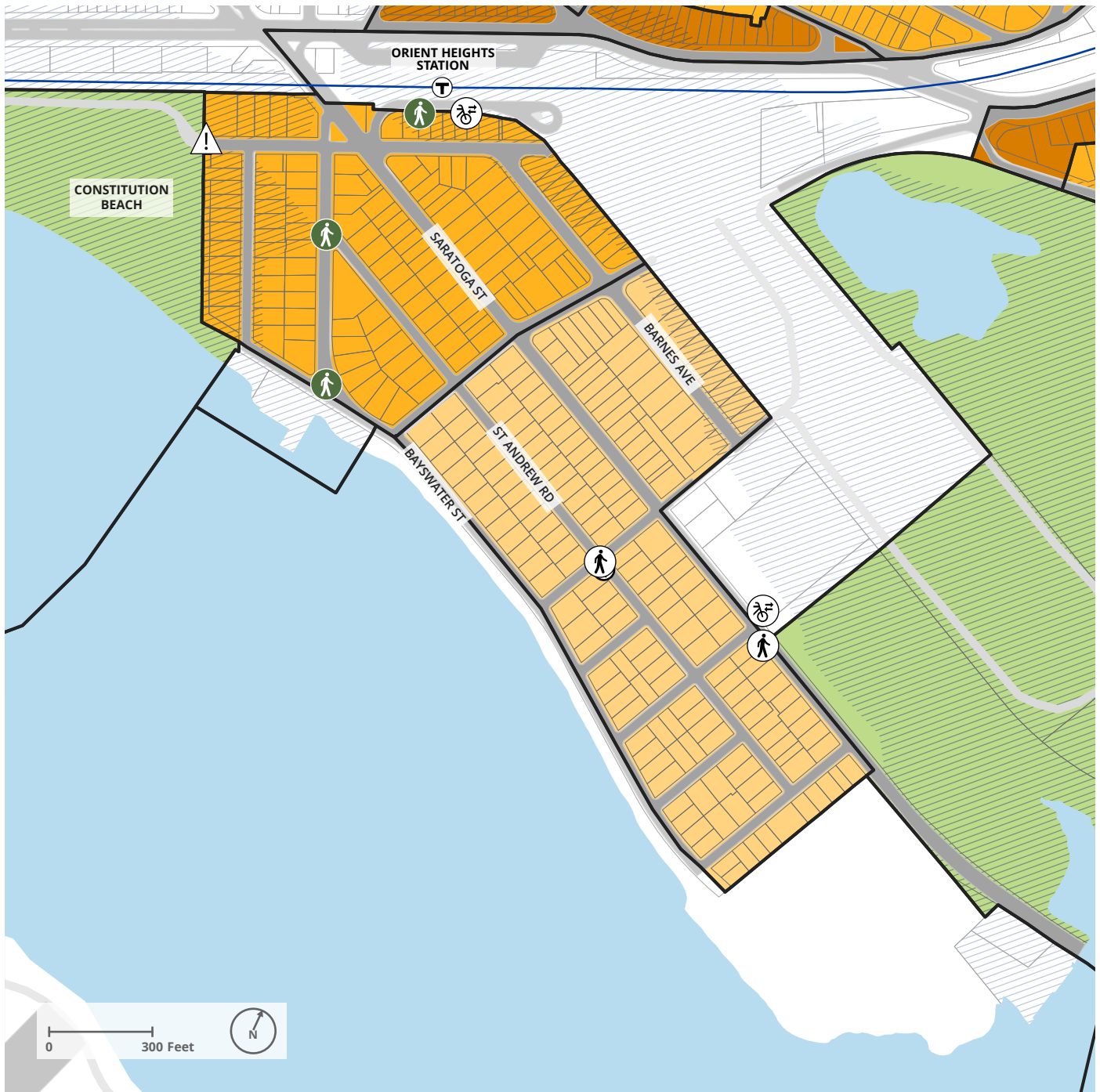
La ubicación de un ¡GoHub! en la intersección de Teragram Street y Saratoga Street compartiría una parada de autobús, una estación de bicicletas compartidas y un posible acceso a Winthrop Greenway con un nuevo cruce de peatones. Para obtener información adicional sobre la vía verde planificada, consulte la sección Winthrop Greenway.



**FIG 01-66 BAYSWATER STREET, HACIA EL SUDESTE**

**DCR y la Ciudad deberían estudiar modificaciones a la circulación del vecindario, incluyendo el estacionamiento de Constitution Beach, para desalentar el tráfico de atajo.**






Algunos conductores intentan evitar la congestión en Orient Heights Square conduciendo por el estacionamiento de Constitution Beach por Bayswater Street y Thurston Street. Los posibles cambios de circulación deben estudiarse en el contexto de los cambios previstos en Bennington Street y Alfred B Goodearl Square (intersección de Bayswater Street, Barnes Avenue y Saratoga Street). Los futuros badenes en las calles residenciales del vecindario de Belle Isle Peninsula, que podrían ayudar a desalentar el tráfico de atajo, se identificarían y priorizarían a través del programa Safety Surge de BTD.



Consulte los capítulos Plazas y corredores y Frente marítimo para conocer los cambios previstos para **Goodearl Square** y la Winthrop Greenway propuesta.

Consulte “Consideraciones de política para mejores carriles de bicicletas” para obtener recomendaciones sobre redes para bicicletas.

**FIG 01-67 DIAGRAMA DEL PLAN DE RECOMENDACIONES PARA EL TRANSPORTE Y EL ÁMBITO PÚBLICO PARA LA PENÍNSULA DE BELLE ISLE.**

-  NUEVO O MEJORADO PASO DE PEATONES
-  NUEVO O MEJORADO PASO DE PEATONES Y ÁMBITO PÚBLICO
-  NUEVA ESTACIÓN DE BICICLETAS COMPARTIDAS
-  ESTUDIO ADICIONAL PARA ABORDAR EL EXCESO DE VELOCIDAD O EL TRÁFICO EN ATAJO
-  ESPACIO ABIERTO



# Orient Heights

Esta subárea limita con Suffolk Downs al noreste, la Ruta 1A al noroeste, Boardman Street y Orient Heights Square al suroeste y Bennington Street al sureste, además de un pequeño enclave de zona residencial en el lado este de Bennington Street. El área se estableció en la parte montañosa de la geografía original de Breed Island y estuvo entre las áreas posteriores planificadas y desarrolladas en East Boston.

La topografía de Orient Heights limita lo que se puede construir y dónde. Gran parte del parque de edificios es de pequeña escala, definido por formas de techo inclinados, grandes patios delanteros y amplios retrocesos laterales; aunque existen usos más densos y edificios más grandes en toda el área. Además, la reurbanización de Suffolk Downs hacia el noreste creará nueva presión en el área con la creación de miles de nuevas viviendas y empleos.



**FIG 01-68 IMAGEN AÉREA DE ORIENT HEIGHTS DESDE CHELSEA CREEK A TRAVÉS DE LA RUTA 1A. (1939-1947)**

Imagen accedida a través de Digital Commonwealth. Construcción de infraestructura de tanques de combustible en primer plano. El desarrollo residencial en ese momento se concentraba hacia los lados sur y este de la colina.



**FIG 01-69**

Aunque gran parte de Orient Heights contiene edificios pequeños de uno o dos pisos, los edificios más grandes no son raros en toda el área, especialmente cerca de Bennington Street y la plaza Orient Heights. Las grandes propuestas de desarrollo en las áreas adyacentes de desarrollo industrial y económico crearán densidad adicional en las cercanías. Es importante que la nueva zonificación medie entre estas condiciones y cree una transición adecuada entre diferentes escalas de desarrollo.



### **Recomendaciones para el uso del suelo y la forma construida**

Orient Heights contiene la única zonificación unifamiliar en East Boston, con algunos subdistritos bifamiliares ubicados en el frente de la colina. Existe un uso generalizado y un incumplimiento dimensional en ambos tipos de subdistritos, incluidos muchos ejemplos de ocupación de 2 y 3 unidades en lo que actualmente se definen como subdistritos “unifamiliares”. El área está delimitada por todos lados por las áreas de desarrollo económico de Suffolk Downs, Mclellan Highway y Saratoga Street, así como por el subdistrito de fabricación Upper Chelsea Creek Waterfront.

### **Consolidar los subdistritos 1 y 2F-7000, 1F-5000, 1F-4000 y partes de los subdistritos 2F-5000 y -7000 en un solo subdistrito.**

Se crearía un subdistrito con una altura máxima de construcción de 2,5 pisos a lo largo de la parte norte del área. Este subdistrito tendría un requisito de cobertura máxima de lote bajo, requisitos de retroceso más grandes y dimensiones máximas de construcción más pequeñas para afirmar el carácter construido existente de Orient Heights.

### **Establecer un subdistrito que dé prioridad a aumentos modestos en altura y densidad cerca de las estaciones MBTA de Suffolk Downs y Orient Heights.**

Las partes sureste del área (las partes más cercanas a las estaciones de la Línea Azul) pasarían a formar parte de un subdistrito que permitiría edificios de hasta tres pisos y ocupación del edificio hasta tres unidades en la mayoría de las parcelas y hasta seis unidades en las parcelas más grandes

### **Aumentar la altura y densidad permitidas en el subdistrito MFR que regula la propiedad Orient Heights de la Autoridad de Vivienda de Boston y crear un nuevo subdistrito a lo largo de Faywood Avenue para hacer la transición de la altura permitida a usos residenciales vecinos de pequeña escala.**

La mayor parte de la propiedad fue remodelada recientemente y los edificios restantes fueron renovados. No se prevé actividad adicional de desarrollo a corto plazo en esta área.



**FIG 01-70 ORIENT AVENUE CERCA DE LA INTERSECCIÓN DE ORIENT AVENUE Y FAYWOOD AVENUE (2023)**

El edificio a la derecha se valora como vivienda unifamiliar y el edificio a la izquierda se valora como vivienda trifamiliar. Ambos edificios están ubicados en un subdistrito de zonificación “bifamiliar”.



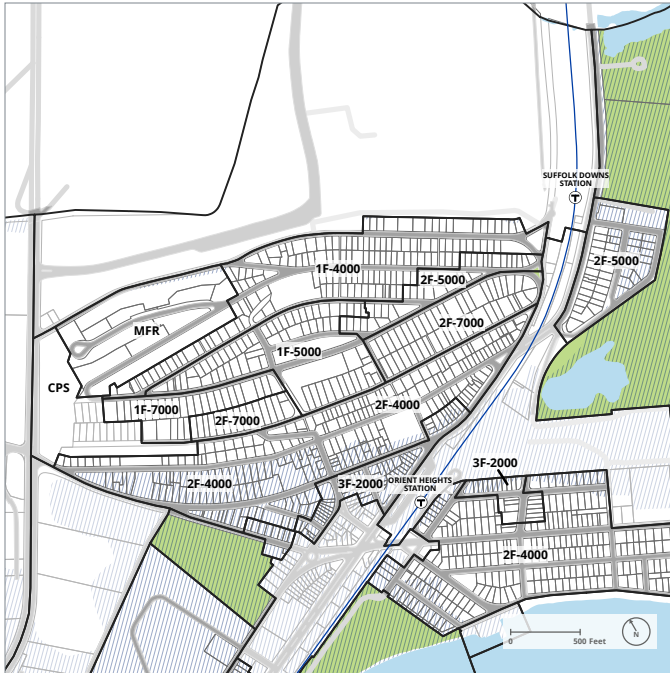


FIG 01-71 PLAN DE REGULACIÓN EXISTENTE PARA ORIENT HEIGHTS

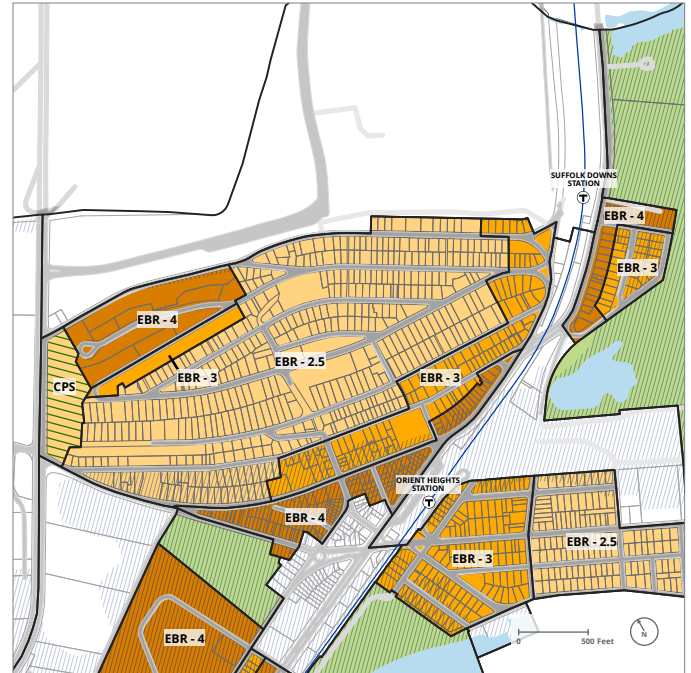


FIG 01-72 PLAN DE REGULACIÓN PROPUESTO PARA ORIENT HEIGHTS

- EBR-2.5 SUBDISTRICT
- EBR-3 SUBDISTRICT
- EBR-4 SUBDISTRICT
- ESPACIO ABIERTO
- DISTRITO DE SUPERPOSICIÓN DE RESISTENCIA A LA INUNDACIÓN

### **Recomendaciones para el transporte y el ámbito**

**público.** Muchas de las calles del vecindario, que responden a una topografía empinada y son de sentido único, limitan el tráfico pero crean desafíos de accesibilidad.

### **MBTA y la Ciudad deberían continuar asociándose para mejorar las paradas de autobús del área.**

Las aceras estrechas y la topografía empinada crean desafíos de accesibilidad en las paradas de autobús que dan servicio a la Ruta 120. Las asociaciones existentes entre la ciudad y el estado a través de PATI, el rediseño de la red de autobuses, y la revisión del desarrollo del Artículo 80 pueden mejorar la accesibilidad, las comodidades y el espaciamiento de las paradas de autobús que dan servicio a la Ruta 120 con el tiempo. MBTA ha propuesto cambios de circulación para la Ruta 120 como parte del Rediseño de la Red de Autobuses.

### **Agregar estaciones de bicicletas compartidas cerca del Centro Comunitario Martin Pino, YMCA, la intersección de Waldemar Avenue/Crestway Road, la estación Suffolk Downs y la reserva Belle Isle Marsh.**

Operar estaciones de bicicletas compartidas en áreas de topografía empinada es un desafío conocido. Las bicicletas compartidas podrían expandirse alrededor de la base de la colina, donde el terreno es más plano y las ubicaciones servirían mejor al tránsito, a los destinos comunitarios y a una mayor densidad de población.

### **Rediseñar Waldemar Avenue para lograr condiciones más seguras con un ámbito público ampliado.**

La conexión de Waldemar Avenue con la Ruta 1A fomenta mayores volúmenes de tráfico y su alineación recta y la falta de intersecciones fomenta el exceso de velocidad. Aunque Waldemar Avenue no es elegible para badenes, su diseño se explorará en fases futuras de la reurbanización



**FIG 01-73 ORIENT AVENUE EN SEAVIEW AVENUE HACIA EL NORTE**

de Suffolk Downs a medida que se construyan nuevas residencias y espacios abiertos.

### **Simplificar las intersecciones y crear espacio público en las intersecciones irregulares a lo largo de Orient Avenue y Faywood Avenue.**

La topografía del vecindario puede resultar en intersecciones demasiado anchas con cruces peatonales muy largos y poca visibilidad. Aunque solo tiene un carril de circulación, el cruce de peatones que abarca Seaview Avenue en la intersección con Orient Avenue, mostrada arriba, supera los 100 pies. Redimensionar esta intersección y otras similares acortaría los cruces peatonales, reduciría las velocidades, mejoraría la visibilidad y crearía espacio para rampas accesibles en las aceras e infraestructura verde. Los esfuerzos de planificación anteriores han resultado en mejoras en las intersecciones, como Faywood Avenue y Crestway Road.



Consulte los capítulos Plazas y corredores y Frente marítimo para conocer los cambios previstos para Orient Heights Square, Suffolk Downs Square y el corredor de Bennington Street.

Consulte “Consideraciones de política para mejores carriles de bicicletas” para obtener recomendaciones sobre redes para bicicletas.

**FIG 01-74 DIAGRAMA DEL PLANO DE RECOMENDACIONES PARA EL TRANSPORTE Y EL ÁMBITO PÚBLICO DE ORIENT HEIGHTS.**

- NUEVO O MEJORADO PASO DE PEATONES
- NUEVO O MEJORADO PASO DE PEATONES Y ÁMBITO PÚBLICO
- NUEVA ESTACIÓN DE BICICLETAS COMPARTIDAS
- ESTUDIO ADICIONAL PARA ABORDAR EL EXCESO DE VELOCIDAD O EL TRÁFICO EN ATAJOS
- ESPACIO ABIERTO





# 02. Plazas y Pasillos

**Las plazas y los pasillos son puntos importantes de reunión y conexión dentro de un barrio. Proporcionan bienes y servicios esenciales a los residentes locales y crean importantes oportunidades laborales y empresariales para la comunidad de East Boston en general. Las plazas y los corredores también funcionan como puertas de entrada, conectando East Boston con importantes destinos regionales. La planificación para el futuro de estas áreas debe aprovechar las oportunidades de desarrollo orientadas al transporte público para ofrecer distritos de uso mixto respaldados por espacios públicos activos y conectados.**

- En esta sección, obtenga información sobre:
- “Contexto” en la página 65
- “Recomendaciones clave para formulario construido” en la página 73
- “Recomendaciones clave para el ámbito público” en la página 75
- “Maverick Square” en la página 77
- “Plaza central” en la página 85
- “Corredor de Meridian Street” en la página 91
- “Plaza del Día” en la página 97”
- “Vía verde de Winthrop” en la página 105
- “Plaza de Orient Heights” en la página 107
- “Calle Bennington” en la página 113
- “Plaza de Suffolk Downs” en la página 119



# Contexto

## **East Boston está sostenido por cuatro plazas principales y tres corredores principales. Una quinta plaza está contemplada por el proyecto de reurbanización de Suffolk Downs.**

East Boston tiene cuatro plazas principales: Maverick Square, Central Square, Day Square y Orient Heights Square. Una quinta plaza, denominada aquí Suffolk Downs Square, surgirá con la construcción de la adyacente Belle Isle Square dentro del sitio de reurbanización de Suffolk Downs. Las conexiones entre las plazas se producen principalmente a lo largo de Meridian Street, Bremen Street y Bennington Street, y en el futuro se realizará una conexión entre Orient Heights Square y Suffolk Downs Square a lo largo de Walley Street. Si bien cada plaza y corredor tiene una historia e identidad únicas, comparten varias características en común.

### **Todas las áreas de Plaza y Corredor tienen acceso directo al tránsito.**

Maverick Square, Day Square, Orient Heights Square y Suffolk Downs Square se encuentran a 5 minutos a pie de una estación de la línea azul MBTA. Maverick Square y Central Square se encuentran a lo largo de las rutas de MBTA Key Bus. Con la excepción de Suffolk Downs Square, todas las plazas cuentan con conexiones de autobús local. Maverick Square tendrá acceso a una terminal de ferry. En 2020 se instaló una terminal de ferry temporal en Lewis Mall.

### **Las plazas y los corredores, y las redes que los sirven, son vulnerables a las inundaciones.**

Partes de todas las áreas de la Plaza y el Corredor son vulnerables a inundaciones costeras asociadas con el aumento del nivel del mar e inundaciones asociadas con tormentas importantes. Se prevé que esta vulnerabilidad aumentará durante el próximo siglo. Una cuarta parte de las calles principales de East Boston y cuatro de las cinco estaciones de la Línea Azul en East Boston son vulnerables a las inundaciones en la actualidad (estación Maverick, estación Airport, estación Wood Island y estación Orient Heights). Para 2070, más del 80 por ciento de las calles principales de East Boston y todas las estaciones de la Línea Azul en East Boston estarán amenazadas por inundaciones.

### **Las plazas son a menudo islas de calor vecinales.**

Las islas de calor son áreas que tienden a ser más calientes en promedio que el área circundante. Debido a la limitada cobertura de árboles y al abundante pavimento, las plazas de East Boston se encuentran entre las áreas más populares del vecindario. Del Boston Heat Resilience Plan (Ciudad de Boston, 2020) “La pérdida del Wood Island Park de East Boston para la expansión del Aeropuerto Internacional Logan en la década de 1960 eliminó un parque importante y querido. Hoy en día, la zona circundante es una de las más calurosas de East Boston”.





- AREA DE CARACTER DE PLAZAS Y CORREDORES
- RADIO DE 1/4 DE MILLA A PIE
- ESPACIO ABIERTO

#### FIG 02-1 DIAGRAMA DE PLAZAS Y PASILLOS

La zonificación existente identifica estas áreas como Vecindario Comercial (NS), Residencial Multifamiliar/Comercial Local (MFR/LS) y Comercial Comunitario (CC). Las recomendaciones para la zonificación en estas áreas clasificarían los tres subdistritos existentes como de uso mixto (MU) y crearían subdistritos basados en la altura del edificio, incluidos subdistritos de 3 pisos (MU3), 4 pisos (MU4) y 5 pisos (MU5).

# Consideraciones de política antidesplazamiento - Apoyo a las pequeñas empresas y a las empresas creativas

**Las numerosas pequeñas empresas y empresas creativas de East Boston reflejan la diversidad de sus residentes y contribuyen significativamente a la identidad cultural única del vecindario.**

Las microempresas (5 empleados o menos) comprenden el 49 por ciento de todas las empresas en East Boston, y un 42 por ciento adicional de las empresas en East Boston tienen entre 5 y 49 empleados, lo que significa que más del 90 por ciento de las empresas en East Boston son pequeñas empresas. Estos negocios incluyen algunos de los muchos servicios minoristas que prestan servicios en el vecindario de los que dependen los residentes, incluidos restaurantes, tiendas de barrio, servicios de lavandería, salones de belleza y muchas empresas creativas y relacionadas con las artes, incluidas galerías, estudios de producción, centros culturales y más. Las pequeñas empresas y las empresas relacionadas con las artes son especialmente vulnerables a los riesgos de desplazamiento. Las nuevas inversiones en los vecindarios pueden provocar cambios que, directa o indirectamente, obliguen a las empresas y organizaciones a mudarse. La ciudad de Boston está comprometida a apoyar el crecimiento y la inversión en East Boston sin desplazamiento.

## **Ampliar el acceso a programas que apoyen a las pequeñas empresas y empresas creativas existentes.**

La ciudad de Boston administra varios programas que brindan asistencia técnica y financiera directa a pequeñas empresas y empresas creativas, que incluyen:

- Legacy Business Program brinda asistencia técnica específica para empresas ancla de importancia histórica, cultural o social, aumentando la visibilidad y al mismo tiempo aborda necesidades únicas como la planificación de sucesión (OEI)
- ReStore Boston proporciona financiación, diseño y permisos para mejoras de fachadas y señalización comercial (OEI)
- ESPACIO. El programa de subvenciones proporciona financiación para los costos iniciales, como el alquiler y la construcción, para empresas que buscan llenar escaparates vacíos (OEI)
- El Fondo de Oportunidades de Contratación apoya la expansión operativa de empresas históricamente desfavorecidas que buscan contratos con la ciudad (OEI)
- El programa Re-FRESH ofrece servicios integrales para ayudar a estabilizar los restaurantes y las empresas alimentarias tradicionales (OEI)
- El Fondo de Asistencia Comercial Asequible proporciona fondos para estabilizar los alquileres de pequeñas



empresas ubicadas en la planta baja de desarrollos de viviendas con escritura restringida (MOH)

- Cultural Space Fund ayuda a financiar los costos previos al desarrollo de nuevos espacios de producción, práctica y actuación cultural en Boston, dando prioridad a los espacios que apoyan a las comunidades subrepresentadas o abordan las brechas del mercado. (MOAC)
- Para aquellas instituciones artísticas y culturales, como teatros, museos y estudios de artistas, actualmente ubicadas (o que se ubicarán) en edificios históricos, los fondos de la Ley de Preservación Comunitaria pueden ayudar a apoyar la adquisición, preservación y rehabilitación de propiedades históricas.

### **Reducir las barreras regulatorias que limitan dónde se pueden ubicar las pequeñas empresas y las empresas creativas.**

Las estrategias de zonificación, el enfoque de PLAN: recomendaciones de East Boston, pueden aumentar las oportunidades para ubicar pequeñas empresas y empresas creativas en East Boston. Ejemplos de estrategias de zonificación incluyen requisitos para usos activos de la planta baja y geografías ampliadas que permitan una gama más amplia de usos comerciales por derecho. Estas medidas facilitan la apertura de un negocio y fomentan la interacción entre los espacios comerciales y el ámbito público.

### **Aumentar las oportunidades para las pequeñas empresas y las empresas creativas en nuevos desarrollos.**

La BPDA trabaja periódicamente con desarrolladores para reducir las barreras de entrada para las pequeñas empresas y empresas culturales que deseen ubicarse en nuevos desarrollos. Los acuerdos de cooperación recientes han incluido el apoyo de los desarrolladores para los costos de construcción de los pequeños inquilinos comerciales, la prioridad para los minoristas locales y recursos financieros y espacio físico para apoyar las empresas culturales.



# Consideraciones de política para aumentar el acceso a las opciones de viaje

## Las inversiones públicas y privadas pueden ampliar el acceso al transporte público frecuente, bicicletas y automóviles compartidos para los residentes y visitantes de East Boston.

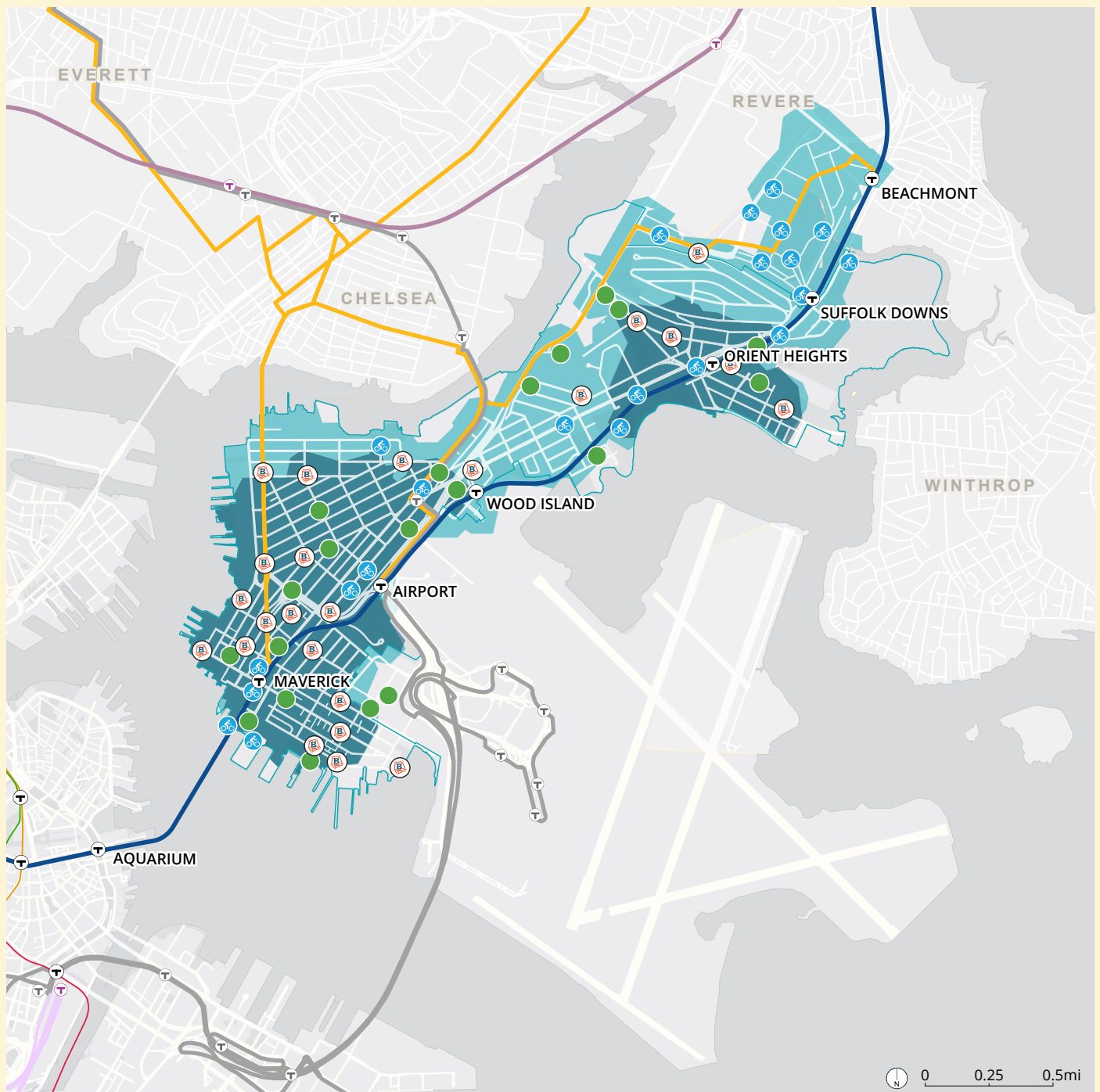
East Boston necesita más y mejores opciones de viaje para alinearse con su población actual y fomentar alternativas a la conducción para los nuevos residentes. En promedio, el 38 por ciento de los hogares de East Boston no tienen acceso a un vehículo. La población del vecindario está creciendo más rápido que los registros de vehículos de pasajeros, y es menos probable que un residente de East Boston sea propietario de un vehículo y más probable que se desplace en transporte público que el residente típico de Boston.

El objetivo de la ciudad de Boston es garantizar que todos los residentes estén a 10 minutos a pie de transporte público frecuente (metro o autobús de alta frecuencia), vehículos compartidos y bicicletas compartidas para 2030. Los residentes también necesitan redes de viaje seguras, cómodas y confiables para que estas opciones sean viables para los viajes cotidianos.

**Ampliar el acceso a opciones de viaje para residentes y visitantes de East Boston a través de proyectos públicos y proyectos de reurbanización.** Hoy en día, el 75 por ciento de los residentes de East Boston viven a 10 minutos a pie de una parada de transporte público frecuente, una estación de bicicletas compartidas y vehículos compartidos. ¡Con inversiones en nuevas rutas de autobuses de alta frecuencia y GoHub! En algunas ubicaciones, el 97 por ciento de los

residentes de East Boston estarían a 10 minutos a pie de estas opciones de viaje. La ciudad y MBTA se están asociando para llevar los servicios de autobús SL3 y 104 a Day Square para fines de 2024 (consulte la sección Day Square para obtener información adicional). La Ciudad aboga por un nuevo servicio de autobuses MBTA de alta frecuencia a lo largo del corredor de la Ruta 1A. Para obtener información adicional, consulte la sección Consideraciones de política para el corredor de la Ruta 1A.

La BPDA trabaja en estrecha colaboración con el Departamento de Transporte de Boston (BTD) y los defensores de proyectos de reurbanización para ampliar el acceso a bicicletas y automóviles compartidos. Los grandes proyectos del Artículo 80 deben financiar nuevas estaciones de bicicletas compartidas y pueden incluir automóviles compartidos como parte de su programa requerido de Gestión de la Demanda de Transporte. El programa GoHub! del BTD hace que sea más conveniente para las personas moverse al ofrecer más opciones para viajar, reunirse y encontrar su camino. GoHubs! son lugares identificables donde se combinan opciones de viaje, información y elementos de placemaking cerca de paradas de autobús, estaciones de la Línea Azul y estaciones de bicicletas compartidas. Pueden incluir servicios como uso compartido de automóviles, recogida y devolución para viajes compartidos, carga de vehículos eléctricos, quioscos de información, asientos y arte público.



Implementación de GoHubs! es una estrategia clave para lograr los ambiciosos objetivos de equidad y transporte de la ciudad para 2030. En 2020, el Departamento de Transporte de Boston lanzó un GoHub piloto. programa en todo East Boston, instalando servicios y comodidades de transporte en ocho ubicaciones según los aportes de la comunidad, la proximidad a las paradas de autobús y las estaciones de la Línea Azul, y las brechas existentes en el acceso al transporte.

**FIG 02-2 EXISTENTES Y PROPUESTOS ÁREAS A 10 MINUTOS A PIE DE TRÁNSITO FRECUENTE, BICICLETAS COMPARTIDAS Y AUTOMÓVILES**

- OPCIONES DE VIAJE EXISTENTES A 10 MINUTOS A PIE
- OPCIONES DE VIAJE PROUEPUESTAS A 10 MINUTOS A PIE
- SERVICIO DE AUTOBÚS DE ALTA FRECUENCIA EXISTENTE Y PROPUESTO
- GOHUBS! EXISTENTES Y PROPUESTOS!
- ESTACIÓN DE BICICLETAS COMPARTIDAS EXISTENTE Y PROPUESTA
- UBICACIÓN DE CARSHARE EXISTENTE Y PROPUESTA

# Consideraciones de política para calibrar los requisitos de estacionamiento fuera de la vía pública

**La disponibilidad de estacionamiento está relacionada con más conducción, mayores costos de vivienda y más emisiones de gases de efecto invernadero.**

El estacionamiento fuera de la calle cuesta entre \$28,000 y \$53,000 por espacio para construir en Boston, y más si es estructurado o subterráneo. Los costos de estacionamiento se trasladan a los ocupantes del edificio, tengan o no un automóvil, y pueden costar a los inquilinos \$1,700 adicionales por año en costos de vivienda. La Iniciativa de Estacionamiento Perfect Fit del Consejo de Planificación del Área Metropolitana encontró un exceso de oferta de estacionamiento fuera de la vía pública del 31 por ciento en The Eddy y 245 Sumner Street. El estacionamiento es a menudo un tema polémico para los residentes que conducen y también dependen de la disponibilidad de estacionamiento en la calle. Sin embargo, muchos hogares de East Boston no tienen acceso a un vehículo.

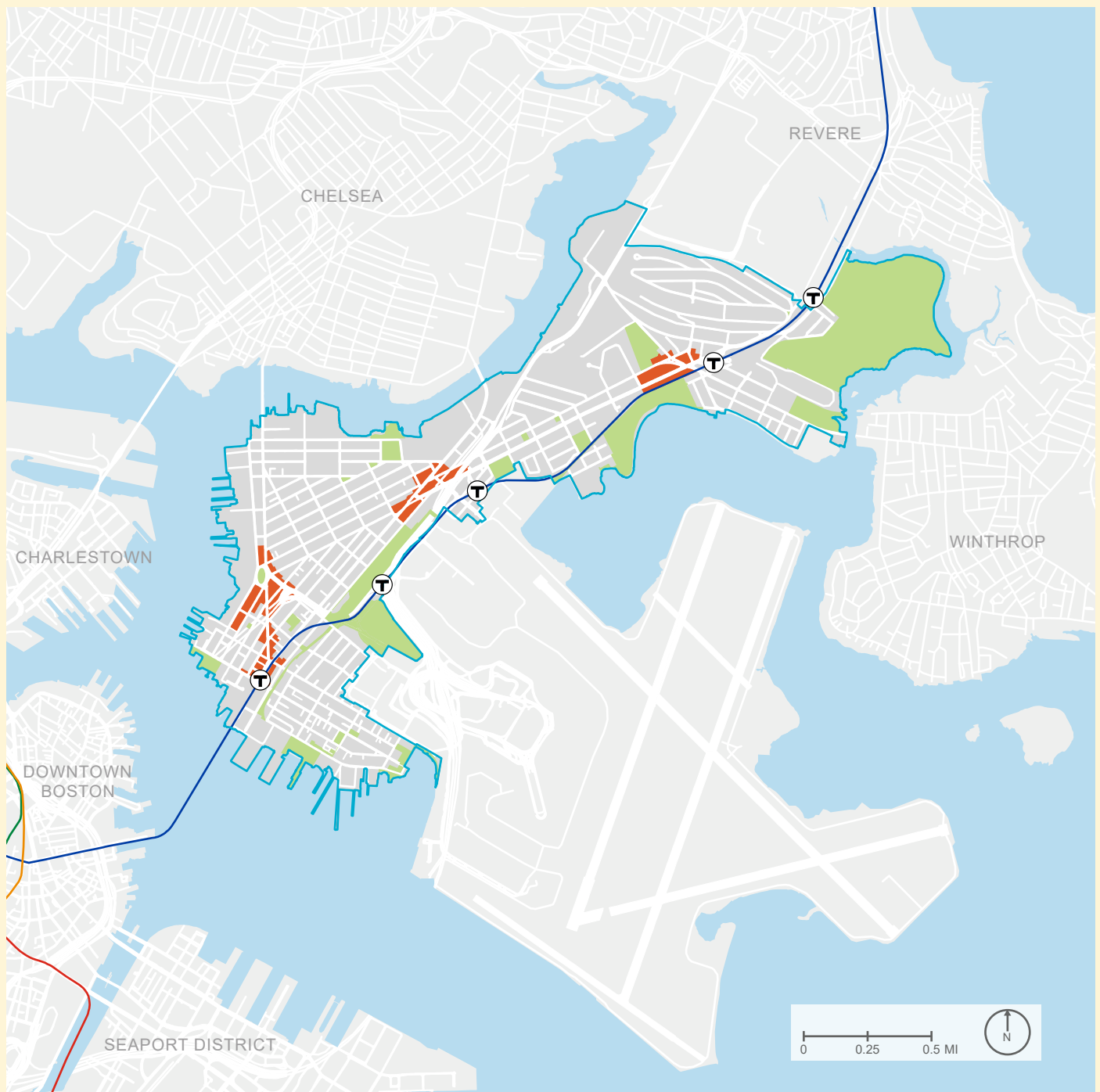
## **Reformar los requisitos de estacionamiento fuera de la vía pública**

Hoy en día, los requisitos de estacionamiento fuera de la vía pública en East Boston están dictados por la zonificación del vecindario, que se encuentra en el Artículo 53 del Código de Zonificación. El artículo 53 especifica una cantidad mínima requerida de espacios de estacionamiento fuera de la vía pública para docenas de usos diferentes en todo el vecindario (incluidos usos residenciales, usos comerciales y otros). Estos requisitos se definen utilizando una gran cantidad de diferentes calificadores

dependientes del uso. Si bien algunos de estos tienen una aplicabilidad más amplia, como los calificadores que requieren estacionamiento por unidad de vivienda o por cada 1,000 pies cuadrados de área de piso, muchos otros son específicos solo para usos singulares, por ejemplo, estableciendo mínimos basados en el número de sillas de salón, mesas de restaurante o bolera. carriles dentro de un establecimiento. Las cifras de estos requisitos son estáticas y no consideran la proximidad a los servicios ni al tránsito, lo que reduce la demanda de estacionamiento. Estas variables juntas crean regulaciones mínimas de estacionamiento que son demasiado complejas y a menudo equivocadas con los diferentes contextos del vecindario. Cumplir con estos mínimos hace que la construcción de edificios sea más costosa, degrada el ámbito público al crear más accesos y cortes en las aceras, y consume espacio que de otro modo podría usarse para viviendas, usos activos de la planta baja o espacios abiertos.

PLAN: East Boston propone simplificar el papel del estacionamiento en la zonificación consolidando categorías de uso y centrándose en regular los espacios por pie cuadrado o unidades residenciales únicamente. PLAN: East Boston también propone eliminar las proporciones mínimas de estacionamiento en plazas de uso mixto. Este enfoque brindará a los proyectos de menor escala





(menos de 20 000 pies cuadrados) la misma flexibilidad de estacionamiento que a los proyectos más grandes del Artículo 80 (más de 20 000 pies cuadrados) en esas áreas. El Departamento de Transporte de Boston ya incorpora proporciones máximas de estacionamiento para los grandes proyectos del Artículo 80, y la iniciativa en curso Plazas + Calles también propone la eliminación de los requisitos mínimos de estacionamiento en las principales plazas de toda la ciudad.

**FIG 02-3 ÁREAS DE REFORMA PROPUESTAS PARA EL ESTACIONAMIENTO FUERA DE LA VÍA PÚBLICA**

Las áreas de Plazas y corredores de East Boston son candidatas naturales para la reforma del estacionamiento fuera de la vía pública debido a su acceso peatonal a servicios cotidianos y opciones de transporte, incluida la Línea Azul, autobuses frecuentes, bicicletas y automóviles compartidos. PLAN: East Boston propone eliminar las proporciones mínimas de estacionamiento e instituir proporciones máximas de estacionamiento para todos los proyectos, independientemente de su tamaño, en estas áreas. Esto preservará el espacio para usos activos de la planta baja dentro de los edificios y mejorará el ámbito público fuera de los edificios.

# Recomendaciones claves para uso de suelo y forma construida

**Las plazas y los pasillos son adecuados para usos activos en la planta baja, respaldados por una mayor densidad de personas y negocios.**

Las pautas de zonificación y diseño trabajan juntas para dar forma a la construcción y son importantes herramientas de planificación. Las directrices de zonificación y diseño deben reflejar las prioridades establecidas por los objetivos de planificación de alto nivel. Las siguientes estrategias son exclusivas de los edificios ubicados en plazas y corredores de vecindarios e informan recomendaciones para pautas de zonificación y diseño en estas áreas.

## **Fomentar usos activos en la acera.**

Los usos del comercio minorista y sus clientes contribuyen a que las calles y aceras estén activas. Además de proporcionar bienes y servicios esenciales, las empresas son importantes atractores y contribuyen significativamente al carácter de las plazas y los corredores. Otros usos, como estacionamiento o usos residenciales, no contribuyen a que las calles y aceras estén activas, y pueden no ser deseables en la planta baja de las plazas y a lo largo de algunos corredores. La zonificación puede restringir los usos de la planta baja en estas áreas a la actividad comercial.

## **Concentrar mayor altura y densidad cerca del tránsito.**

Dirigiendo mayor altura y densidad a las plazas y corredores de East Boston está relacionado con la preservación del desarrollo de baja escala en las áreas residenciales del vecindario. La altura y densidad adicionales son apropiadas en plazas y pasillos por dos razones. En primer lugar, todas las plazas y corredores de East Boston están bien atendidos por transporte público. Promover la altura, la densidad y un espacio público transitable y acogedor cerca del transporte público se denomina “desarrollo orientado al transporte público”. Una mayor densidad cerca del transporte público, en coordinación con menores requisitos de estacionamiento, ayuda a reducir la dependencia excesiva de los automóviles, una estrategia fundamental para lograr objetivos de seguridad, sostenibilidad y resiliencia climática. En segundo lugar, los usos comerciales de la planta baja, en particular el comercio minorista, dependen de cierta densidad para sustentarlos. A la escala de un edificio individual, los espacios comerciales compiten con usos residenciales más rentables y, a menudo, están subsidiados por usos residenciales adicionales sobre la planta baja. A la escala de una plaza entera, los usos minoristas dependen de una mayor densidad para generar mayor tráfico peatonal clientes. La altura y densidad adicionales en plazas y corredores deben alejarse de las áreas residenciales.

So much opportunity to  
put density in these locations  
and alleviate the need for  
overly dense projects in  
the residential areas.

Allow for type 1 construction <sup>-over 20'</sup>  
by right.

FIG 02-4 UNA SELECCIÓN DE COMENTARIOS DE LOS RECORRIDOS A PIE  
POR EL BARRIO DURANTE ABRIL, MAYO Y JUNIO DE 2019.

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

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



# Recomendaciones clave para el transporte y el ámbito público

**Las plazas y los pasillos son puntos importantes de reunión y conexión dentro de un barrio. Son fundamentalmente un tipo de espacio público.**

La mayor parte del espacio público en Plazas y Corredores está definido por calles y aceras. Boston sigue un enfoque de Calles Completas al diseñar calles. Este enfoque pone a caminar, andar en bicicleta y utilizar el transporte público en pie de igualdad con conducir. La aplicación de estas directrices a plazas y pasillos requiere muchas veces la reasignación del espacio público.

## **Priorizar la calidad de la experiencia del peatón.**

Las Plazas y Corredores son lugares donde las personas se reúnen e interactúan, facilitando el intercambio social y creando valor económico. Son los lugares más adecuados para el espacio público. Los espacios públicos exitosos se centran en la experiencia del peatón al crear un lugar para la interacción, brindar comodidades cómodas y conectarse de manera segura con edificios con actividad cívica y comercial en la planta baja. Recuperar el pavimento subutilizado, reducir la exposición de los peatones a los vehículos e introducir servicios como asientos, plantas y sombra pueden ayudar a transformar las plazas y corredores de East Boston en “salas de estar” públicas.

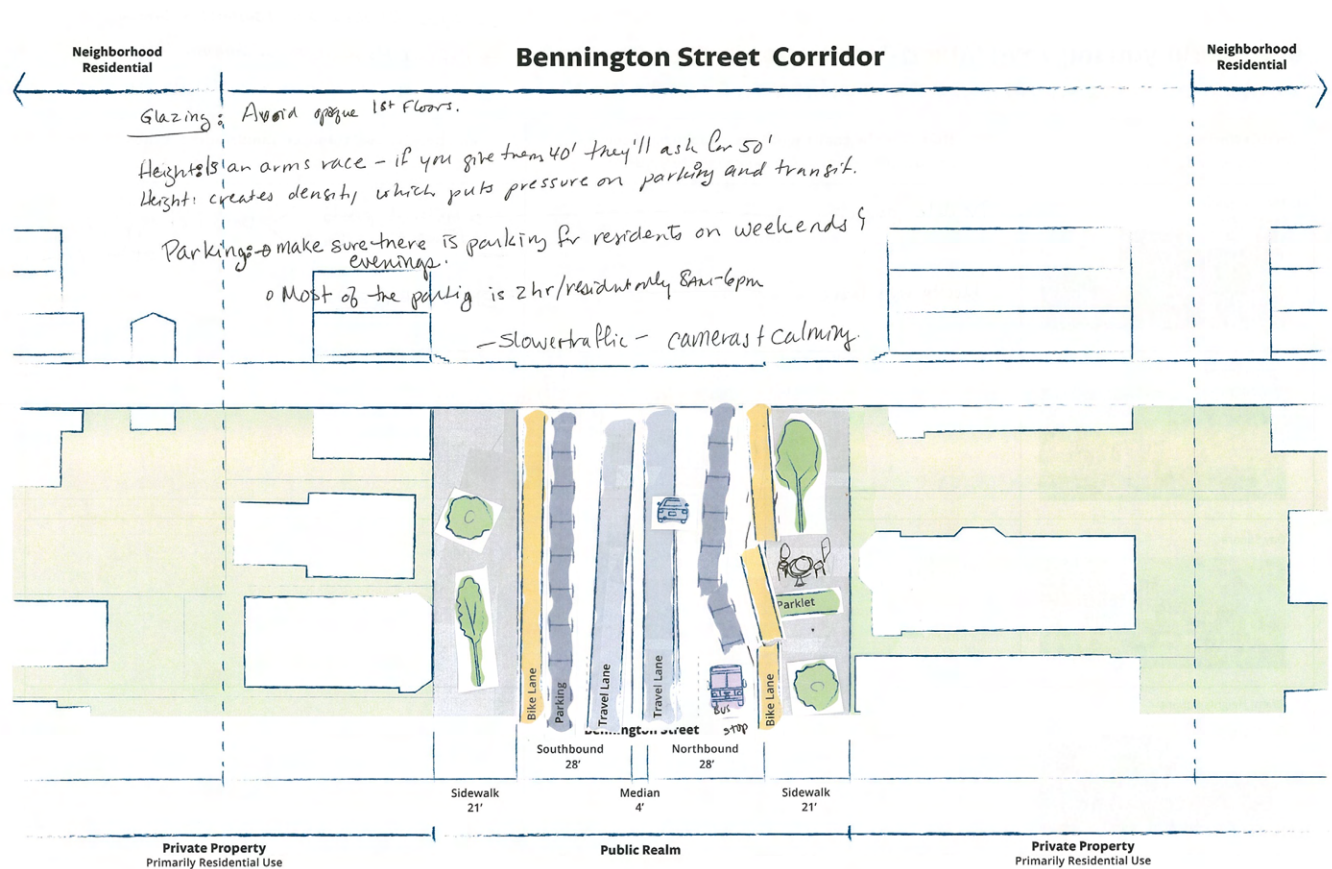
## **Equilibra y gestiona el espacio en las aceras.**

El espacio en las aceras es un bien limitado y valioso, que genera competencia entre residentes, empresas, autobuses y otros usuarios. Al mismo tiempo, el pavimento

adicional en plazas y corredores ha resultado en más estacionamiento en superficie de lo que de otro modo sería posible en una calle típica. El espacio de las calles en las plazas y corredores de East Boston se puede reequilibrar para desbloquear el derecho de paso para nuevos espacios públicos y ampliar el acceso al transporte público. Las nuevas políticas, regulaciones y tecnología pueden ayudar a administrar el espacio en las aceras de manera más eficiente.

## **Aprovechar las oportunidades en el ámbito público para incorporar infraestructura verde.**

Un enfoque de Calles Completas crea un lienzo para estrategias de infraestructura resilientes que protejan contra inundaciones, mareas altas y calor extremo. Fundamental para East Boston, las acciones coordinadas a corto y largo plazo pueden crear un sistema de protección contra inundaciones costeras integrado en una nueva red de espacios abiertos y conexiones Green Links.



**FIG 02-5 [ARRIBA] EJEMPLO DE TALLER DEL CORREDOR DE BENNINGTON STREET**

Una visión de ejemplo para Bennington Street presentada por un miembro del público en un taller comunitario centrado en nodos y corredores de uso mixto el 6 de noviembre de 2019. La mayoría de los participantes deseaban menos carriles de circulación, más áreas de plantación y carriles para bicicletas en Bennington Street.

**FIG 02-6 [ABAJO] FOTOGRAFÍA**

Estacionamiento en la calle reutilizado como comedor al aire libre para La Hacienda en Central Square (Crédito de la foto: Jacob Wessel)



# Maverick Square

## **Maverick Square, una puerta de entrada regional importante, debería ser un destino vecinal y un centro de tránsito.**

Maverick Square, anteriormente Hotel Square, es el centro comercial más antiguo de East Boston. La East Boston Company estableció un servicio de ferry a Rhowes Wharf en 1833. La apertura del túnel de East Boston en 1904, que permitió a los tranvías viajar bajo el puerto de Boston hasta el centro, estableció firmemente a Maverick Square como un centro de transporte regional. Hoy en día, casi la mitad de todos los viajes en autobús y metro en East Boston comienzan en Maverick Square.

Los usos comerciales que sirven al vecindario bordean la plaza, mientras que la estación Maverick (línea azul), las rutas de autobuses claves (116/117), las rutas de autobuses locales (114, 120 y 121) y las bicicletas compartidas crean actividad durante todo el día. Las alturas de los edificios son variadas y varios edificios comerciales de uno y dos pisos salpican la plaza, a pesar de su proximidad a la estación Maverick.

El desarrollo en el corazón de la plaza ha sido limitado. El Centro de Salud Vecinal de East Boston reurbanizó 79 Paris Street, el antiguo sitio de Sturtevant House, en 2010, entregando aproximadamente 49,000 pies cuadrados de uso comercial activo, clínico y de oficinas en la planta baja. Es un activo vecinal invaluable. En 2019, la BPDA aprobó dos proyectos, 9 Chelsea Street y 2-10 Maverick Square,

que combinados brindarán aproximadamente 50,000 pies cuadrados de espacio comercial, incluidos usos minoristas activos en la planta baja.

Hoy en día, Maverick Square da prioridad a los autobuses y vehículos motorizados dentro del interior de la plaza y consolida los servicios públicos a lo largo de los bordes comerciales de la plaza. Las personas que caminan están en frecuente conflicto con los vehículos motorizados debido a las limitadas oportunidades de cruce y a la abundancia de estacionamiento y carga de vehículos. El espacio en las aceras para subir a los autobuses es limitado y los autobuses suelen estar bloqueados por vehículos de motor.

La terminal de ferry de Lewis Mall (ahora terminado) y Mary Ellen Welch Greenway se encuentran a dos cuadras de distancia, pero ambas carecen de conexiones legibles con Maverick Square. Todas las calles que conectan con Maverick Square se consideran de alto estrés y no aptas para ciclistas de todas las edades y habilidades.





**FIG 02-7 [ARRIBA] MAVERICK SQUARE, 1918**

Fuente: Nueva Inglaterra histórica.

**FIG 02-8 [ABAJO] MAVERICK SQUARE, 2019**

Maverick Square carece de conexiones legibles con Greenway y Lewis Mall, a pesar de su proximidad. Fuente: Google Earth (2019)

### **Recomendaciones para el uso del suelo y la forma construida**

Maverick Square es un importante lugar de reunión, centrado en un centro de tránsito regional. Es apropiado que la densidad permitida aproveche la proximidad al tránsito y que los edificios contribuyan a usos activos de la planta baja para apoyar un ámbito público vibrante. La mayor parte del área está contenida actualmente dentro de un único subdistrito de zonificación de Neighborhood Shopping (NS) que limita la altura permitida a 35 pies y el FAR permitido a 1,0.

### **Incrementar la altura y densidad permitidas en el subdistrito Neighborhood Shopping.**

Maverick Square es un derecho de paso amplio (110'), muy adecuado para mayor altura y densidad. Antes de ser demolida en 1927, la Casa Sturdevant tenía cinco pisos. La zonificación debería aumentar la altura y la densidad permitidas en todo el subdistrito y, en particular, en aquellas parcelas que se encuentran inmediatamente frente a la plaza.

### **Priorizar los usos activos de la planta baja en Maverick Square y sus intersecciones con Meridian Street, Chelsea Street y Sumner Street.**

Las plantas bajas de los edificios a lo largo de estos bordes deberían dedicarse principalmente a usos minoristas y deberían restringir usos inactivos como estacionamiento, oficinas residenciales y comerciales. Los cortes en las aceras a lo largo de estas calles se deben limitar para no interferir con los movimientos de los peatones. La Mary Ellen Welch Greenway debería recibir una consideración similar. Aunque los usos comerciales pueden no ser viables a lo largo de la Greenway dada a su configuración a mitad de cuadra, los usos inactivos como los estacionamientos se deben evitar o distanciar adecuadamente del derecho de paso, y se deben proteger.



**FIG 02-11 ESQUINA SUDESTE DE MAVERICK SQUARE EN SUMNER STREET, 2021**

Muchos de los edificios que dan a Maverick Square podrían albergar mayor altura y densidad.

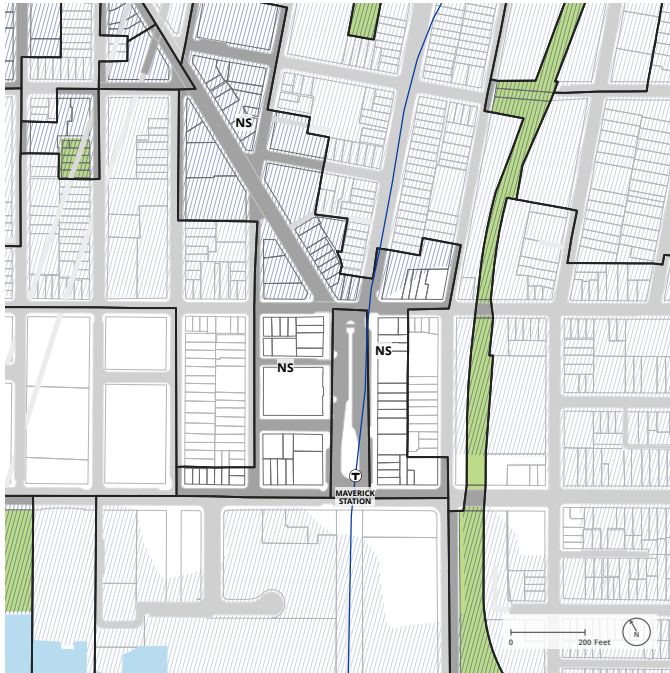


FIG 02-12 PLAN DE REGULACIÓN EXISTENTE PARA MAVERICK SQUARE

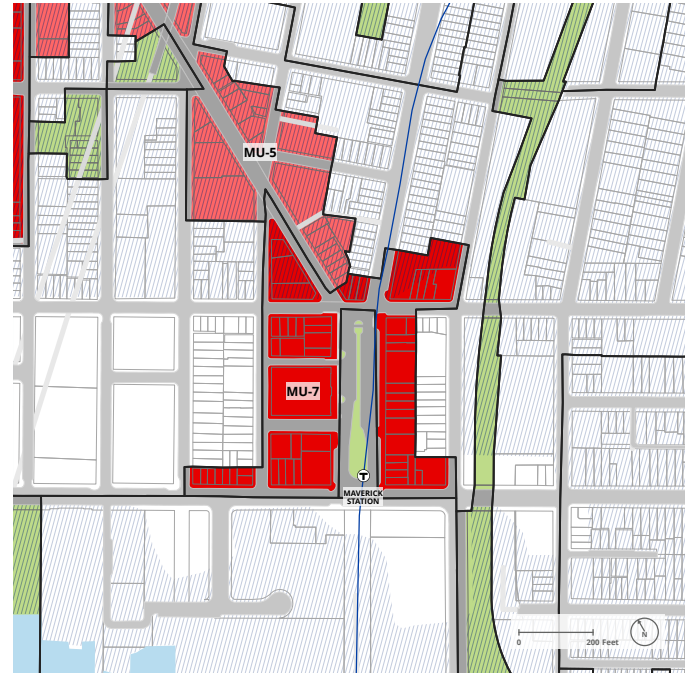


FIG 02-13 PLAN DE REGULACIÓN PROPUESTO PARA MAVERICK SQUARE

- SUBDISTRITO MU-4
- SUBDISTRITO MU-5
- SUBDISTRITO MU-7
- ESPACIO ABIERTO
- DISTRITO DE SUPERPOSICIÓN DE RESISTENCIA A LA INUNDACIÓN
- RADIO DE 5 MINUTOS A PIE



## Recomendaciones para el transporte y el ámbito público

### Crear un espacio de reunión pública verde y flexible en el corazón de Maverick Square conectado a la estación de Maverick, Lewis Mall, y la Mary Ellen Welch Greenway.

Maverick Square es la puerta de entrada de East Boston, pero en gran parte está diseñada como un estacionamiento. Un espacio público grande y centralizado crearía una entrada más acogedora al vecindario al reorientar la plaza alrededor de la estación Maverick, que anima el área con tránsito peatonal durante todo el día. Este espacio público serviría mejor a los residentes, empresas y visitantes al brindar servicios para la vida pública y crear espacios para reuniones, mercados y eventos. El ámbito público ampliado crea espacio para infraestructura verde, incluida una nueva copa de árboles.

Maverick Square se siente aislado del mundo exterior red espacial que incluye el paseo marítimo, Lewis Mall y Mary Ellen Welch Greenway. Los cruces peatonales nuevos, anchos y directos hacia el norte y el sur unirían espacios desconectados, mientras que los carriles para bicicletas aptos para familias en Bremen Street y Sumner Street conectarían la plaza con Greenway y LoPresti Park.

### Hacer espacio para los autobuses dentro de Maverick Square.

El transporte público, incluido el traslado entre autobuses y metro, es el ingrediente clave de la vitalidad de Maverick Square. Sin embargo, los autobuses habitualmente se ven atrapados por la congestión y los conflictos en las aceras creados por los vehículos de motor. A pesar de la naturaleza esencial de los autobuses de East Boston, ninguna ruta que llegue a Maverick Square cumple con los objetivos de confiabilidad de la MBTA para los días laborables, los sábados o los domingos. Un carril continuo exclusivo para autobuses dentro de la plaza haría que el servicio de autobuses fuera más confiable, predecible y accesible. Los carriles exclusivos para autobuses permitirían a la MBTA distribuir las áreas de embarque de autobuses a lo largo del espacio público propuesto y permitirían una mayor flexibilidad durante las operaciones de transporte de emergencia. Los carriles para autobuses de Maverick Square permitirían un servicio más frecuente previsto a través del rediseño de la red de



**FIG 02-14 AUTOBUSES HACIENDO COLA EN LA ESTACIÓN MAVERICK, 2020.**

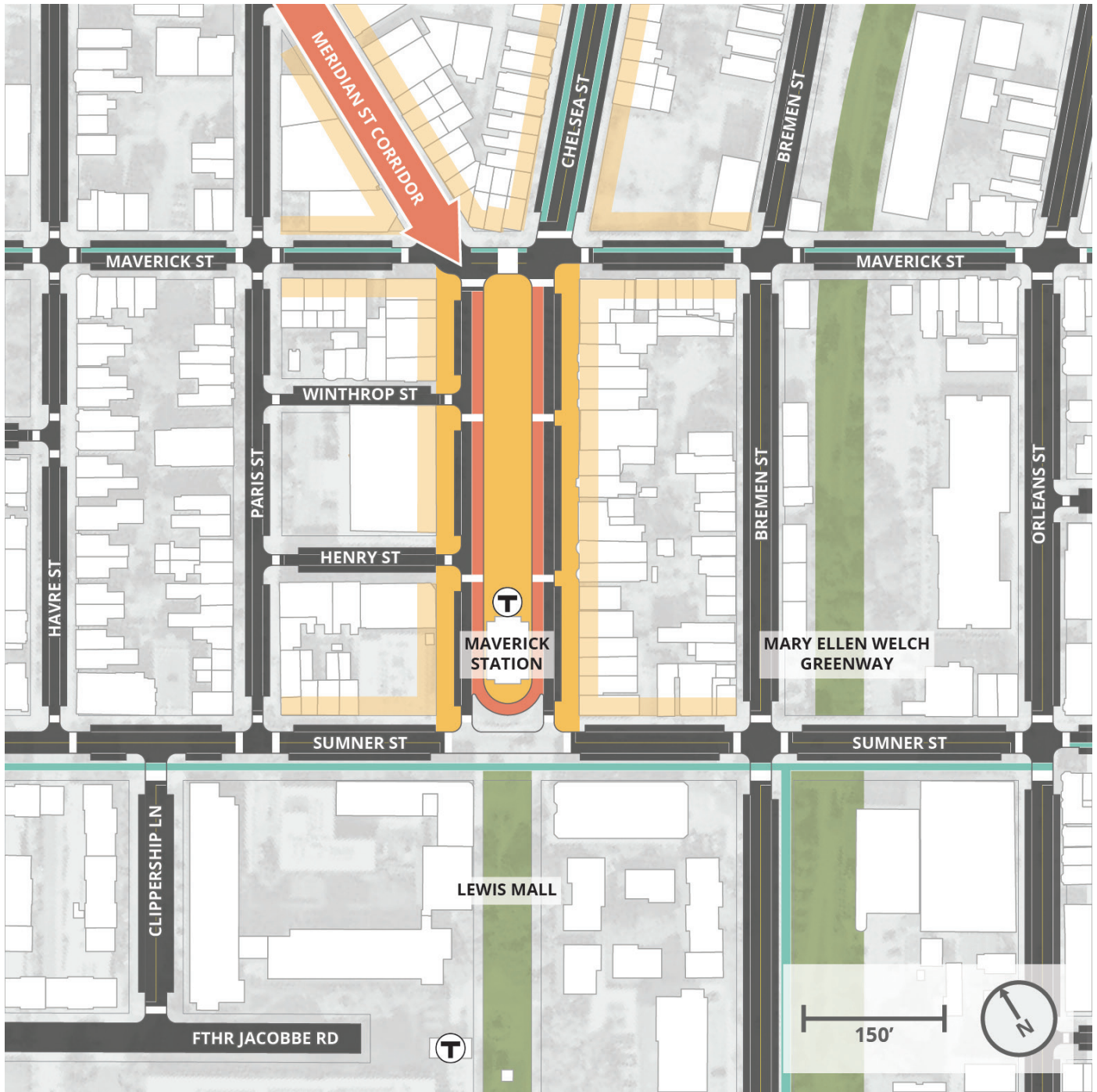
De todas las personas que llegan a la estación Maverick, el 44 por ciento toma el autobús y el 52 por ciento camina o anda en bicicleta. En total, el 96 por ciento de las personas que acceden a la estación Maverick caminan, van en bicicleta o toman el autobús, un aumento con respecto al 87 por ciento de hace una década.

autobuses de la MBTA, ya que más autobuses significan que se requieren más lugares para abordar y hacer escalas.

Una parte del interior de la plaza es propiedad de la Commonwealth; La estación Maverick y la infraestructura del túnel de la Línea Azul son propiedad de la MBTA y son mantenidas por ella. Para obtener información adicional sobre cómo la Ciudad y MBTA planean implementar la prioridad de autobús en Maverick Square y Meridian Street, consulte la sección Meridian Street Corridor.

### Modernizar las regulaciones en las aceras.

El concepto de visión preservaría el estacionamiento en la calle y la carga a lo largo de los bordes comerciales exteriores de Maverick Square, pero eliminaría los espacios a lo largo de la mediana. Se identificarían recomendaciones para la cantidad de espacios de estacionamiento y la regulación del espacio en las aceras, incluidas las paradas de autobús, carga, recogida y devolución y estacionamiento, a medida que el concepto de visión de Maverick Square se refina a través de un proceso de diseño y participación comunitaria.

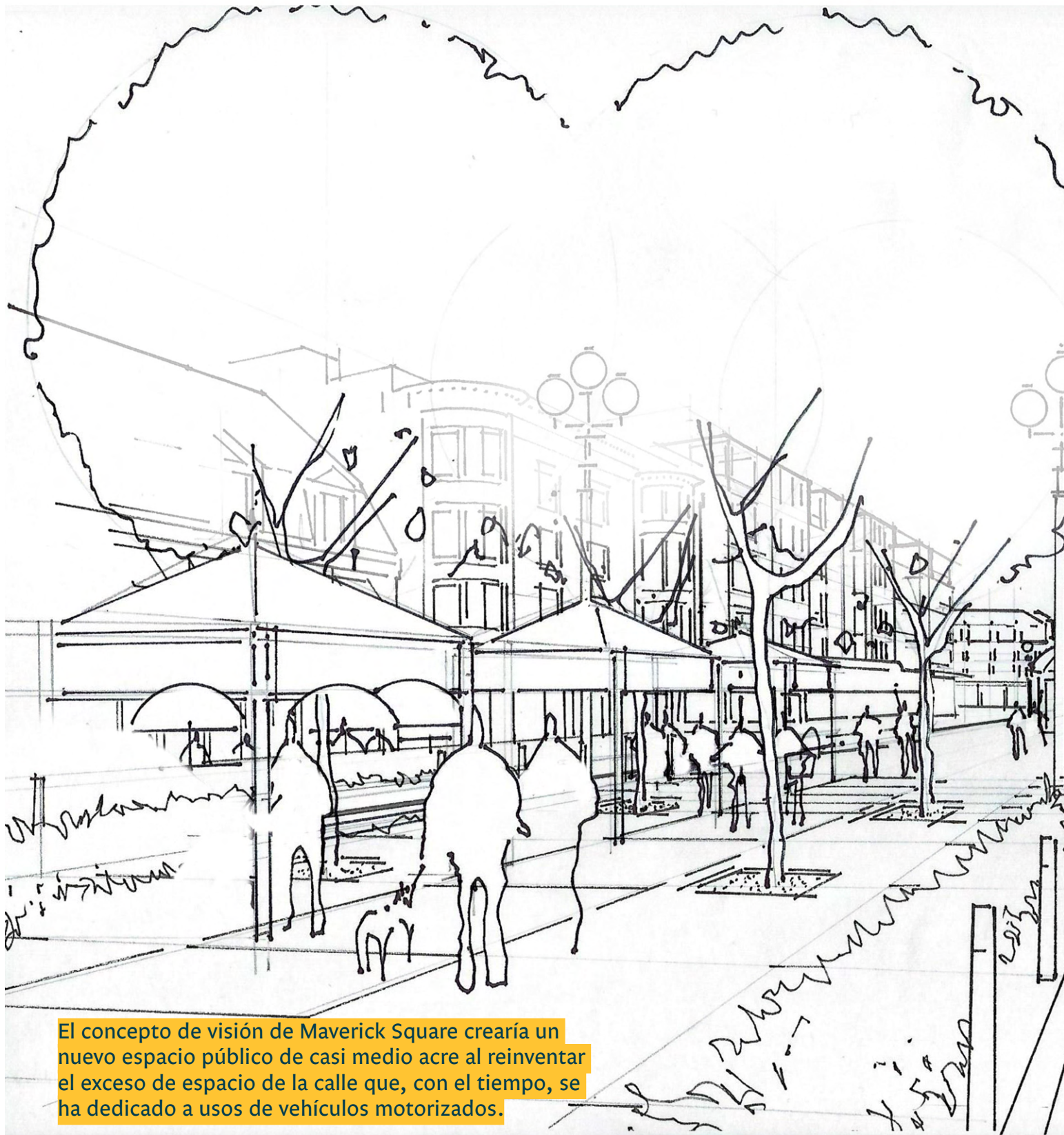


Para obtener información adicional sobre cómo la Ciudad y MBTA planean implementar la prioridad de autobús en Maverick Square y Meridian Street, consulte la sección Meridian Street Corridor en la página TKTK.

FIG 02-15 DIAGRAMA DEL PLAN DE LA VISIÓN DE LA PLAZA MAVERICK

- PARQUE / ESPACIO ABIERTO
- ESPACIO PÚBLICO MEJORADO
- CARRIL EXCLUSIVO PARA AUTOBUS
- CARRIL DE BICICLETA
- RUTA DE USO COMPARTIDO
- BORDES PRIORITARIOS
- ➔ CORREDOR DE MERIDIAN STREET





El concepto de visión de Maverick Square crearía un nuevo espacio público de casi medio acre al reinventar el exceso de espacio de la calle que, con el tiempo, se ha dedicado a usos de vehículos motorizados.





# Central Square

**El área presenta una oportunidad importante para conectar el paseo marítimo de Inner Harbor con el distrito de East Boston Main Street.**

Central Square, también conocida como William Kelly Square, está ubicada en la intersección de Meridian Street, Border Street, Saratoga Street y Porter Street, centrada en Alfred L. Bertulli Park. Central Square se planeó como un nodo comercial en la ruta entre Chelsea y el centro de Boston y contó con el servicio de una línea de tranvía desde la década de 1860 hasta las primeras décadas del siglo XX. Hoy en día, el área es un ancla del distrito de calles principales de East Boston, y muchas empresas que brindan bienes y servicios necesarios se alinean en tres cuartas partes de la plaza. El borde restante, definido por propiedades a lo largo de Border Street, presenta principalmente estacionamiento en superficie y edificios comerciales de un solo piso asociados con Liberty Plaza. A pesar de su proximidad al paseo marítimo, Central Square carece de cualquier conexión física o visual significativa con el Inner Harbor. La propia Central Square corre un riesgo significativo de sufrir inundaciones tierra adentro asociadas con el cambio climático y dependerá de la infraestructura contra inundaciones a escala de distrito a lo largo del paseo marítimo del Inner Harbor para su protección. El estudio



**FIG 02-17 DIAGRAMA EN PLANTA DEL PARQUE ALFRED L. BERTULLI (2018).**

Imagen accedida a través del sitio web del proyecto Klopfer Martin Design Group. En 2018 se completó una importante reconfiguración de las calles circundantes. El parque ovalado sobrevive del plan original de 1833 para East Boston.

de protección contra inundaciones a escala de distrito, documentado en Coastal Resilience Solutions for East Boston y Charlestown (2017), identificó el frente costero de Border Street como una vía de inundación crítica. Las áreas al oeste de Border Street se abordan en el capítulo “Zonas industriales en evolución y frente al mar”.





**FIG 02-18 [ARRIBA A LA IZQUIERDA]**

Intersección de Porter Street y Bennington Street desde Meridian Street. (2022)  
Imagen accedida a través de Google Street View.

**FIG 02-19 [EN MEDIO A LA IZQUIERDA]**

Estacionamientos de superficie asociados con 184 - 220 Border Street, conocidos como Liberty Plaza. (2023).

**FIG 02-20 [ABAJO A LA IZQUIERDA]**

Intersección de Porter Street y Bennington Street desde Meridian Street. (2011)  
Imagen accedida a través de Google Street View.

**FIG 02-21 [A LA DERECHA]**

Parque Alfred L. Bertulli (2018). El mercado de agricultores de East Boston opera en Central Square durante el verano. Imagen accedida a través del sitio web del proyecto Klopfer Martin Design Group.



### **Recomendaciones para el uso del suelo y la forma construida**

Central Square es un importante lugar de reunión, con acceso a rutas de autobuses locales y clave. Es apropiado que la densidad permitida aproveche la proximidad al tránsito y que los edificios contribuyan a usos activos de la planta baja para apoyar un ámbito público vibrante. Hoy en día, la totalidad del área de Central Square está contenida dentro de un único subdistrito de zonificación comunitaria comercial (CC) que limita la altura permitida a 35' y el FAR permitido a 1,0.

### **Modificar el límite del subdistrito comercial comunitario para trasladar la propiedad al oeste de Border Street a un subdistrito Waterfront de uso mixto.**

Las parcelas al oeste de Border Street son significativamente más grandes que las de otras partes de Central Square. La propiedad al oeste de Border Street enfrenta desafíos y oportunidades similares a otras áreas costeras. Las prioridades para las propiedades a lo largo de Border Street se incluyen en el capítulo "Zonas industriales en evolución y frente al mar".

### **Modificar el límite restante del subdistrito comercial comunitario para incluir parcelas más pequeñas a lo largo de Bennington Street en un subdistrito residencial de cuatro pisos.**

El subdistrito NR-4 permite usos comerciales y residenciales multifamiliares en la planta baja. Este subdistrito conectaría las áreas de Central Square y Day Square en una escala sensible a las áreas residenciales adyacentes.

### **Aumentar la altura permitida a siete pisos para las cuadras entre Meridian Street y Border Street.**

Las parcelas en estos bloques son más grandes que en otras partes del área y se encuentran frente a grandes sitios de desarrollo a lo largo del paseo marítimo del puerto interior.

### **Aumento de la altura permitida en cinco pisos en otras partes del subdistrito.**

La altura permitida para el resto del subdistrito debe aumentarse de tres a cinco pisos.



FIG 02-22 PLAN REGULADOR EXISTENTE PARA CENTRAL SQUARE



FIG 02-23 PROPUESTA DE PLAN REGULADOR PARA CENTRAL SQUARE

- SUBDISTRITO MU-4
- SUBDISTRITO MU-5
- SUBDISTRITO MU-7
- ESPACIO ABIERTO
- DISTRITO DE SUPERPOSICIÓN DE RESISTENCIA A LA INUNDACIÓN
- RADIO DE 5 MINUTOS A PIE

## **Recomendaciones para el transporte y el ámbito público**

### **Conecte el paseo marítimo de Inner Harbor y la “Via Costanera” a la Mary Ellen Welch Greenway con calles de propiedad estatal y municipal.**

Central Square es la plaza principal más desconectada de la red de bicicletas de East Boston. Se podría crear una nueva conexión para caminar y andar en bicicleta desde Mary Ellen Welch Greenway hasta el paseo marítimo de Inner Harbor repensando Visconti Road a lo largo de la Ruta 1A hacia el interior y Porter Street al oeste de Visconti Road. Esta conexión, imaginada en Go Boston 2030, continuaría a través de Meridian Street para seguir el contorno de los bordes norte y este del parque Alfred L. Bertulli, y finalmente conectaría con Border Street y el concepto más amplio de “Waterfront Way”, según lo previsto en el Plan Maestro de East Boston (2000). Para obtener información adicional sobre Meridian Street y Border Street, consulte la sección Meridian Street Corridor y Border Street y Inner Harbor Waterfront.

MassDOT es propietario de Visconti Road y Massport es propietario del parque comunitario de Bremen Street y, al norte de Porter Street, de Mary Ellen Welch Greenway. La coordinación continua con MassDOT, el Departamento de Transporte de Boston y el Departamento de Parques y Recreación de Boston es fundamental para la viabilidad de esta conexión.

### **Crear un ámbito público y elimine el tráfico de corte regional en London Street con la gestión de acceso.**

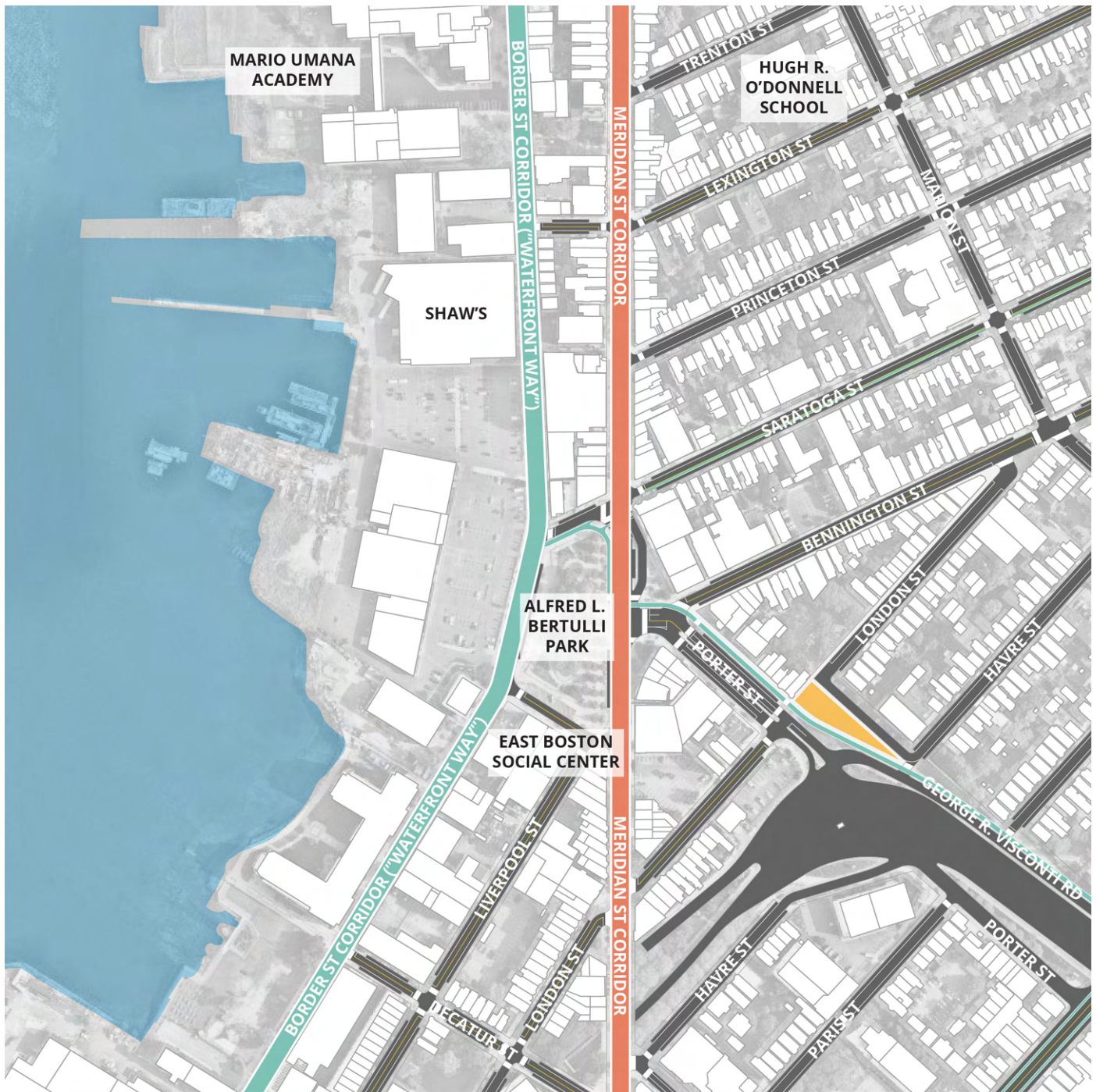
London Street al norte de Porter Street es un atajo para los conductores que acceden al túnel Sumner desde Bennington Street o Marion Street. Desconectar esta cuadra

de London Street de Porter Street y, en su lugar, conectarla con Havre Street a través del lote municipal adyacente, elimina su atractivo para los conductores que acceden al túnel Sumner y al mismo tiempo conserva el acceso para los contiguos. La intersección simplificada de London Street y Porter Street eliminaría algunos conflictos con las personas que caminan y andan en bicicleta y crearía nuevos terrenos propiedad de la Ciudad para un ámbito público ampliado, infraestructura verde y flexibilidad de diseño para un nuevo paso elevado Henry Selvitella en el futuro. El paso elevado para peatones actual, que abarca la Ruta 1A y une Havre Street y Paris Street, fue construido a fines de la década de 1960 y no cumple con los estándares de accesibilidad contemporáneos.

### **La Ciudad de Boston ha lanzado un estudio de diseño para evaluar las estrategias de resiliencia costera a lo largo del paseo marítimo de Border Street en East Boston.**

Dado el riesgo de inundaciones a corto plazo y el alcance de las posibles inundaciones en el área, el desarrollo de estrategias viables de resiliencia costera para Border Street es el siguiente paso clave en la implementación de la iniciativa Climate Ready Boston de la ciudad. Para obtener información adicional, consulte Border Street y Sección Inner Harbor Waterfront.





El concepto de visión de Central Square conectaría Mary Ellen Welch Greenway con el paseo marítimo de Inner Harbor y crearía un nuevo ámbito público al tiempo que limitaría los impactos del tráfico regional.

FIG 02-25 DIAGRAMA DEL PLAN DE VISIÓN DE CENTRAL SQUARE

- PARQUES / ESPACIO ABIERTO
- ÁMBITO PÚBLICO MEJORADO
- CARRIL DE BICICLETA
- ➔ CORREDOR DE MERIDIAN STREET
- ➔ CORREDOR DE BORDER STREE

# Meridian Street Corredor

**La planificación de Meridian Street, la calle principal de East Boston, contribuirá a crear un distrito que dé prioridad a los peatones y mejorará la confiabilidad de los autobuses.**

Meridian Street es la principal conexión norte/sur entre Maverick Square, Central Square y la ciudad de Chelsea. El puente de Meridian Street, ahora el puente Andrew McArdle, que conecta East Boston con Chelsea sobre Chelsea Creek, se inauguró en 1855. Un inventario de la Comisión de Monumentos Históricos de Boston señaló que “a principios de la década de 1860, en esta sección de la carretera circulaban tranvías tirados por caballos. calle. Como resultado de estos desarrollos del transporte, el carácter de Meridian Street pasó de ser principalmente residencial a una combinación de comercial y residencial en el tercer cuarto del siglo XIX”. Hoy en día, Meridian Street es la columna vertebral del distrito de calles principales de East Boston y alberga las rutas de Key Bus 116/117 y las rutas de autobuses locales 114, 120 y 121. Meridian Street corta en diagonal la cuadrícula de calles predominante y, como resultado, las intersecciones en Paris Street, Havre Street y London Street pueden resultar difíciles de atravesar. Varios de los puntos críticos de accidentes más graves en East Boston se encuentran a lo largo de Meridian Street, incluyendo Maverick Square, Central Square y la intersección de Meridian Street/Condor Street/Border Street.



**FIG 02-26 [ARRIBA]** Meridian Street en Havre Street mirando hacia el norte. (1908) Imagen accedida a través del sitio web histórico de Nueva Inglaterra.

**FIG 02-27 [ABAJO]** Meridian Street y Havre Street mirando hacia el norte. (2002) Imagen accedida a través de Google Street View.



Un informe de inventario de la Comisión Histórica de Massachusetts describió la pérdida del vínculo físico histórico entre Central Square y Maverick Square, más al sur, “cortada por la demolición de edificios, particularmente en relación con la construcción de las automotrices Sumner (1931-1934) y Callahan (1958-1961). túneles hasta el centro de Boston”.





**FIG 02-28 CALLE MERIDIAN MIRANDO AL SUR DESDE DECATUR STREET. (2020)**

El desarrollo reciente a lo largo de Meridian Street integra dos espacios comerciales en la planta baja con cuatro pisos de unidades residenciales arriba.



**FIG 02-29 [ARRIBA] CALLE MERIDIANO 248 (LA SEVILLA). (2023)**

El desarrollo se presenta como seis pisos en Meridian Street y siete pisos en Border Street, atravesando un cambio significativo de elevación en todo el sitio. El programa de desarrollo incluyó 66 unidades de vivienda y unos 15,000 pies cuadrados de espacio comercial.

**FIG 02-30 [ABAJO] MERIDIAN STREET EN LA CALLE EUTAW MIRANDO AL SUR. (2020)**

Los autobuses operan con tráfico mixto, lo que provoca retrasos y un servicio poco fiable. El retraso de los vehículos al mediodía en Meridian Street es peor que los períodos tradicionales de traslado de la mañana y la tarde.



### **Recomendaciones para el uso del suelo y la forma construida**

La forma de los edificios a lo largo del corredor es variada e incluye varios edificios de cuatro pisos de finales del siglo XIX, así como edificios comerciales de uno y dos pisos y estacionamientos en la superficie. La actividad de desarrollo reciente a lo largo del corredor incluye un proyecto de mediana altura de uso mixto en 248 Meridian Street (The Sevilla). Es apropiado que la longitud de Meridian Street que conecta Maverick Square y Central Square apoye un desarrollo de mediana altura de uso mixto. Hoy en día, el corredor pasa por un subdistrito Compras del Vecindario (Neighborhood Shopping, o NS) cerca de Maverick Square, un subdistrito Comercial Comunitario (Community Commercial, o CC) cerca de Central Square, un subdistrito residencial multifamiliar/comercial local (Multi-Family Residential/Local Service, o MFR/LS) para cuadras entre Princeton Street y Eutaw Street, un subdistrito 2F-2000 para bloques entre Eutaw Street y Condor Street, y finalmente entre Manufactura de Paseo Marítimo (Waterfront Manufacturing, o WM) y Reserva Económica Marítimo (Maritime Economic Reserve, o MER) a medida que se acerca al Puente McArdle.

### **Priorizar los usos activos de la planta baja a lo largo de Meridian Street, especialmente para el segmento entre Maverick Square y Central Square.**

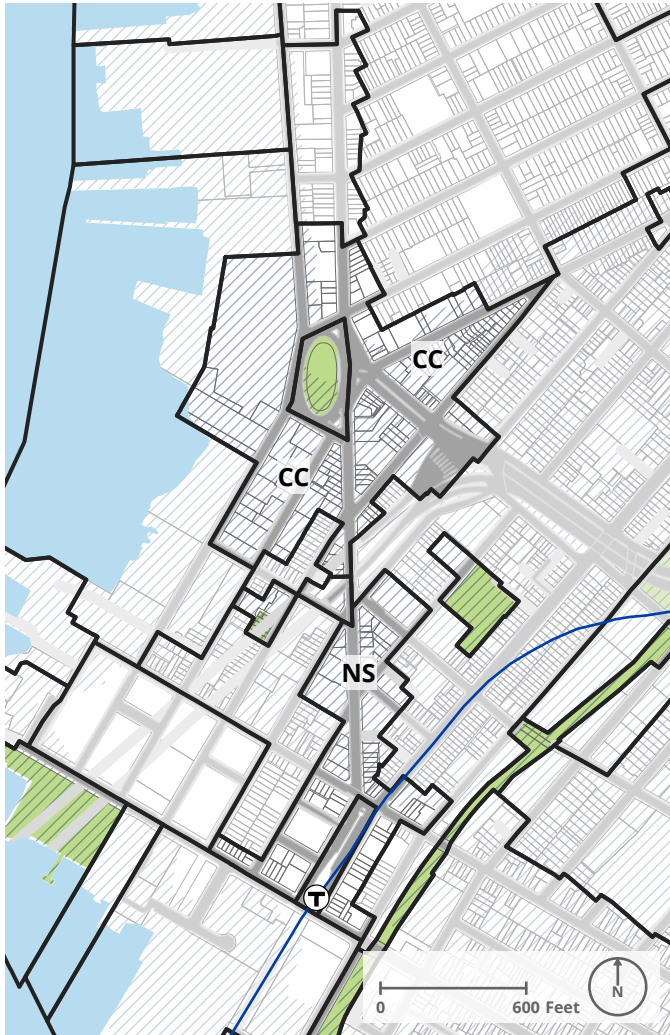
Como columna vertebral del distrito de calles principales de East Boston, se debe considerar que Meridian Street tiene bordes prioritarios a lo largo de su longitud desde Maverick Square hasta Central Square. Las plantas bajas de los edificios a lo largo de estos bordes deberían dedicarse principalmente a usos minoristas y deberían restringir usos

inactivos como estacionamiento, oficinas residenciales y comerciales. Los cortes en las aceras a lo largo de estas calles deben limitarse para no interferir con los movimientos de los peatones.

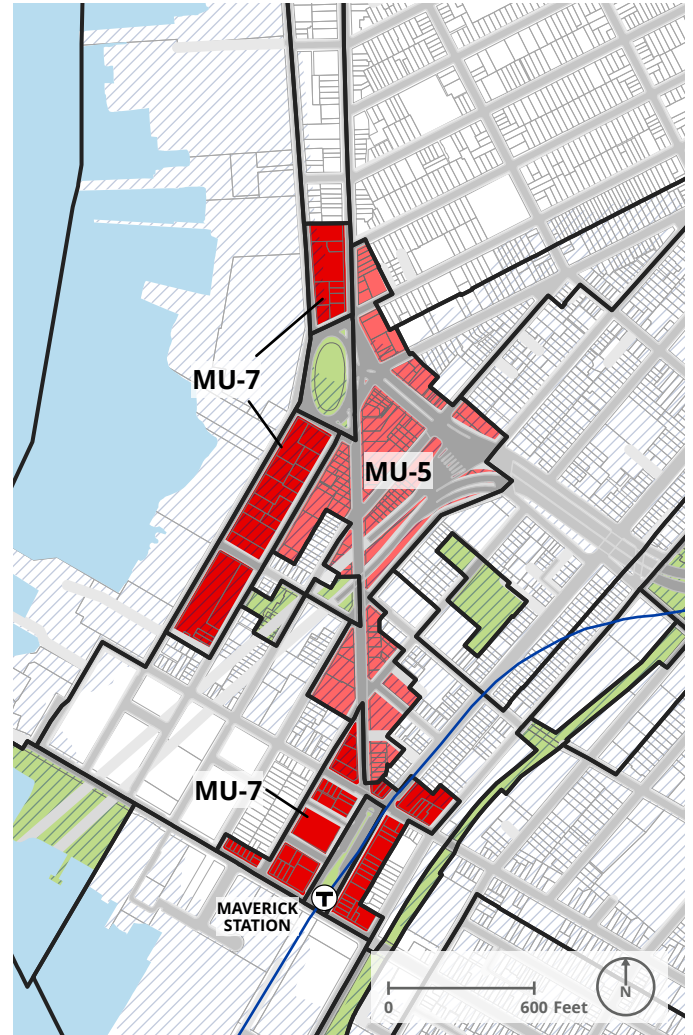
### **Consolidar los subdistritos de zonificación de Neighborhood Shopping y Community Commercial y modificar el límite resultante de acuerdo con las recomendaciones para Maverick Square y Central Square.**

### **Crear un subdistrito para regular las cuadras entre Border Street y Meridian Street desde Princeton Street hasta Condor Street.**

Aumentar la altura permitida en este subdistrito para realizar una transición adecuada de la escala de construcción del subdistrito residencial de tres pisos que regula Eagle Hill al subdistrito Paseo Marítimo (Waterfront) de uso mixto que regulará el área costera de Border Street.



**FIG 02-32 PLAN REGULADOR EXISTENTE PARA MERIDIAN STREET Y BORDER STREET**



**FIG 02-33 PLAN REGULADOR PROPUESTO PARA MERIDIAN STREET Y BORDER STREET**

- SUBDISTRITO MU-4
- SUBDISTRITO MU-5
- SUBDISTRITO MU-7
- ESPACIO ABIERTO
- DISTRITO DE SUPERPOSICIÓN DE RESISTENCIA A LA INUNDACIÓN
- RADIO DE 5 MINUTOS A PIE

## Recomendaciones para el transporte y el ámbito público

### Eliminar conflictos y agregue espacio público en las intersecciones con Marion Street, London Street, Havre Street y Paris Street.

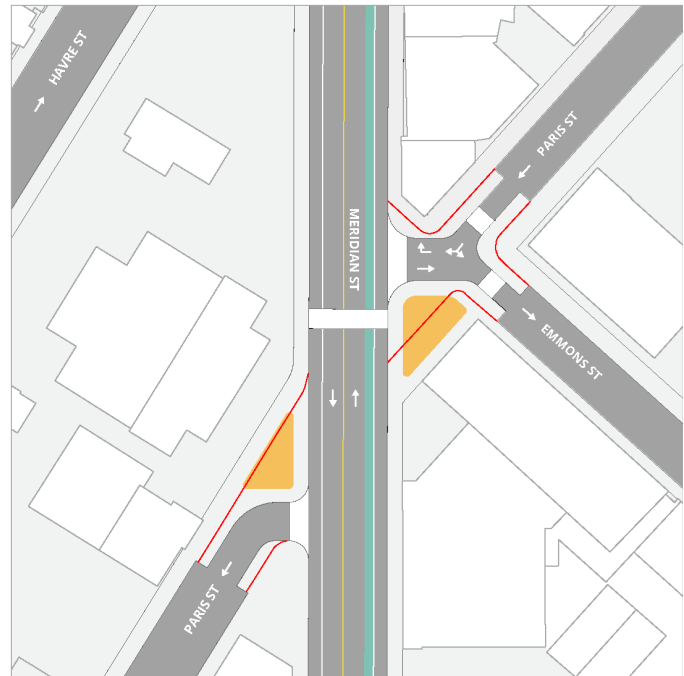
Rediseñar las esquinas y, si es posible, modificar la circulación daría como resultado menos conflictos entre los conductores que giran y los peatones que cruzan en estas intersecciones. El espacio adicional de la calle puede ser reconfigurar en cruces más cortos, patrones de circulación simplificados y un nuevo ámbito público con árboles, asientos, GoHubs! y otras comodidades.

### Abordar las preocupaciones de seguridad y los retrasos de los autobuses en la intersección con Border Street y Condor Street.

Esta intersección, que es uno de los puntos críticos de accidentes en East Boston y un sitio de importantes retrasos de autobuses, se incluirá en el alcance del próximo proyecto de rehabilitación del McArdle Bridge. Para obtener información adicional, consulte la sección Condor Street y Lower Chelsea Creek Waterfront.

### Asociarse con MBTA para identificar y probar cambios específicos en Meridian Street como parte de los cambios en los patrones de servicio anticipados a través del rediseño de la red de autobuses.

El rediseño de la red de autobuses es el esfuerzo de la MBTA para aumentar y alinear el servicio de autobuses de alta frecuencia en respuesta a los cambios demográficos, los distritos de empleo emergentes y los patrones de viaje cambiantes. Se anticipan cambios en los servicios para East Boston y los municipios vecinos para fines de 2024. El rediseño de la red de autobuses mantiene tres rutas superpuestas en Meridian Street, incluida la T116, una ruta de alta frecuencia que consolida las 116 y 117 actuales. Bajo este patrón de servicio, Meridian Street vería autobuses cada varios minutos durante todo el día. Para obtener información adicional, consulte Implementación destacada en la página siguiente.



**FIG 02-34 INTERSECCIÓN DE MERIDIAN STREET/PARIS STREET - CONDICIÓN PROPUESTA**

El concepto de visión de Meridian Street prioriza diseños amigables para los peatones. En las intersecciones con London Street, Havre Street y Paris Street (mostrado arriba), los cruces de peatones se acortarán con esquinas rediseñadas y, si es posible, cambios de circulación. Esto haría que las intersecciones fueran más fáciles de gestionar y más seguras para todos. En 2023, el Departamento de Transporte de Boston (BTD) implementó cambios centrados en la seguridad basados en la condición propuesta. Estos fueron planeados para reducir la velocidad de los giros de los vehículos y proporcionar una mayor visibilidad para todos los usuarios mediante el uso de pintura y señales únicamente.

- BORDILLO EXISTENTE
- CALZADA
- CARRIL EXCLUSIVO PARA AUTOBUS
- ESPACIO PÚBLICO MEJORADO





**FIG 02-35 SERVICIO DEL REDISEÑO DE LA RED DE AUTOBUS PROPUESTA**

Meridian Street es la columna vertebral de la red de autobuses de East Boston. Durante los días laborables anteriores a la pandemia, los autobuses de Meridian Street transportaban entre el 26 y el 53 por ciento de todas las personas en la calle en sólo entre el 2 y el 5 por ciento de los vehículos. Sin embargo, la congestión crea un servicio de autobús poco confiable e impredecible. Un análisis reciente de la MBTA confirmó retrasos significativos en los autobuses en Meridian Street, más prominentemente en la dirección de salida y, singularmente, que ocurren durante todo el día, no solo en los períodos pico de desplazamientos.

- RUTA PROPUESTA DE AUTOBÚS MBTA
- "GRAN NECESIDAD" DE PRIORIDAD DE TRÁNSITO

## Aspectos destacados de la implementación: Visión de prioridad de autobuses de MBTA y kit de herramientas de prioridad de autobuses

La ciudad y MBTA se asociarán en 2024 para planificar, diseñar y probar cambios específicos en Meridian Street y Maverick Square entre Maverick Square y Central Square para brindar un servicio de autobús más rápido, confiable y frecuente para las rutas 112, 120 y T116 de MBTA. La Ciudad y MBTA ejecutarán este proceso de participación enfocado con la comunidad de East Boston. Los cambios se pueden implementar con materiales de "construcción rápida" (pintura, letreros, delineadores flexibles, áreas temporales de embarque de pasajeros) que permitirían a la Ciudad y a la MBTA probar y ajustar los cambios con el tiempo. Se podrían utilizar materiales más duraderos si se identifican oportunidades de mejoras permanentes en el proceso comunitario o mediante un piloto de cambios de construcción rápida.

En noviembre de 2023, MBTA lanzó su Bus Priority Vision y su Bus Priority Toolkit. La Visión identifica calles donde se necesita una inversión específica basada en un análisis del beneficio social, la experiencia de los pasajeros y los niveles de servicio anticipados a través del Rediseño de Autobuses. El conjunto de herramientas identifica las estrategias de diseño de calles disponibles para que los municipios realicen un mejor servicio de autobuses.

Vision identificó a Maverick Square y Meridian Street como el segundo segmento con mayor retraso del corredor de autobuses Wonderland a Maverick a través de Revere, Chelsea y East Boston. El retraso es más pronunciado en la dirección de salida de Meridian Street (es decir, viajando hacia el norte desde Maverick Square), lo que califica a este segmento como una "alta necesidad" de estrategias del kit de herramientas de prioridad de autobuses. Encontrar formas de resolver este retraso hará que los autobuses sean más rápidos y confiables, lo que permitirá menos tiempo entre autobuses.

# Day Square

## La planificación en Day Square le dará al área una forma e identidad clara, sustentadas por una nueva estación de la MBTA para la Silver Line, T104 de alta frecuencia y 120.

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

Los desafíos que presenta la infraestructura en Day Square no son nuevos. En el informe del Consejo de Planificación de la Ciudad sobre Desarrollo del distrito de East Boston, de 1916, se lee: “En la actualidad, en Day Square, Eagle Square, Neptune Road y alrededores, hay un conjunto de lo más incongruente e insulso de esquinas, cruces de calles y espacios públicos abiertos. El plan actual es el resultado de la unión de dos sistemas rectangulares distintos de calles con poco esmero y ajuste, y con un ferrocarril que las atraviesa y para el que se necesitaron pendientes elevadas, lo cual hace que el distrito sea menos satisfactorio. Estos cruces de calles forman un centro importante que ya ha incrementado el valor de las propiedades y promete aumentar su importancia”. Day Square se encuentra a cinco minutos a pie de Wood Island Station y la vía verde

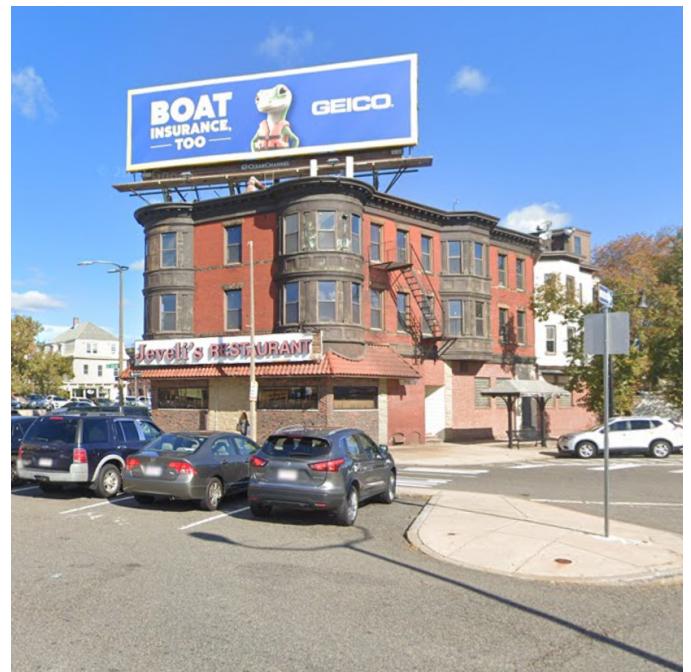
Mary Ellen Welch Greenway está ubicada a una cuadra en dirección sur. Todas las calles que conectan con Day Square se consideran de nivel alto de estrés y no son aptas para ciclistas o peatones de todas las edades y capacidades. A Day Square llegan tres líneas de autobuses locales, que sufren retrasos considerables y son poco fiables debido a la duración y la frecuencia. El SL3 pasa por Day Square pero no se detiene.

El contexto y la ubicación son factores importantes para el éxito de espacios públicos, y Day Square tiene todos los ingredientes adecuados: espacio adicional en la calle para reinventar, usos activos de la planta baja para atraer gente, tráfico peatonal durante todo el día para mantener espacios animados y proximidad a redes de tránsito y caminos para conectar a la región. Del Boston Heat Resilience Plan (Ciudad de Boston, 2020) “La pérdida del Wood Island Park de East Boston para la expansión del Aeropuerto Internacional Logan en la década de 1960 eliminó un parque importante y querido. Hoy en día, la zona circundante es una de las más calurosas de East Boston”. Al mismo tiempo, Day Square experimenta calor muy fuerte debido a sus superficies pavimentadas y la falta de pabellón. El espacio público crea oportunidades para aumentar la copa de los árboles que ayudará a aliviar este efecto de isla de calor y hacer que Day Square sea más agradable para reuniones.



**FIG 02-37 [ARRIBA]** Day Square en la intersección de Prescott Street y Chelsea Street, 1948. Imagen accedida a través de Digital Commonwealth

**FIG 02-38 [ABAJO]** Day Square en la intersección de Prescott Street y Chelsea Street, 2021.



**FIG 02-39 [ARRIBA]** Day Square en Chelsea Street

**FIG 02-40 [ABAJO]** Intersección de Saratoga Street, Chelsea Street y Neptune Road mirando hacia el sureste, 2021. Day Square enfrenta el desafío de intersecciones complicadas que dificultan la navegación segura de las personas, independientemente del modo de viaje.



## Recomendaciones para el uso del suelo y la forma construida

En Day Square, hay muchos negocios pequeños, incluidos varios restaurantes que reflejan las diversas comunidades inmigrantes de East Boston. Gran parte de Day Square está zonificada para el centro comercial del vecindario (Neighborhood Shopping, o NS), y actualmente limita la altura de los edificios a tres pisos y el índice de edificabilidad (FAR) a 1,0. Una porción de Day Square está ubicada en el subdistrito de Mejora del Corredor (Corridor Enhancement) a lo largo de Mary Ellen Welch Greenway y East Boston Expressway (Ruta 1A). Las parcelas ubicadas en el subdistrito Mejora del Corredor son elegibles para ser Área de Desarrollo Planificada (Planned Development Area, o PDA, por sus siglas en inglés).

### Aumentar la altura permitida en Day Square a cinco pisos.

Day Square tiene un derecho de paso amplio, muy adecuado para altura y densidad. La zonificación debería aumentar la altura y densidad permitida en todo el subdistrito y particularmente para aquellas parcelas inmediatamente frente a la plaza.

### Priorizar el uso activo de las planta bajas en Day Plaza y a lo largo de partes de Chelsea Street, Bremen Street, y Bennington Street.

Debido a que los usos comerciales en Day Square surgieron con el tiempo, muchos negocios de la zona ocupan las plantas bajas de edificios que no fueron diseñados necesariamente para el comercio. Plantas bajas elevadas y ventanas limitadas desconectan estos espacios de la acera y aportan poca activación al ámbito público. Desarrollo en Day Square debe contribuir a un ámbito público activo y vibrante. Se deben prohibir las entradas de estacionamiento en calles prioritarias, y los estacionamientos y los servicios deben estar alejados de la acera, protegidos por el uso activo de vestíbulos residenciales y comerciales, entre otros.



**FIG 02-41 [ARRIBA] 259 BENNINGTON STREET, RESTAURANTE LA CHIVA (2021)** El restaurante ocupa lo que anteriormente era una gasolinera.

**FIG 02-42 [MEDIO] 282 BENNINGTON STREET, RESTAURANTE SPINELLI (2021)** El restaurante ocupa lo que anteriormente era una tienda de comestibles que fue una reutilización adaptativa del Day Square Theatre.

**FIG 02-43 [ABAJO] NEGOCIOS A LO LARGO DE CHELSEA STREET DESDE LA INTERSECCIÓN DE SARATOGA STREET Y SHELBY STREET (2021).** Ejemplos de la reutilización adaptativa de planta baja en edificios residenciales para usos de restauración y comercio minorista.

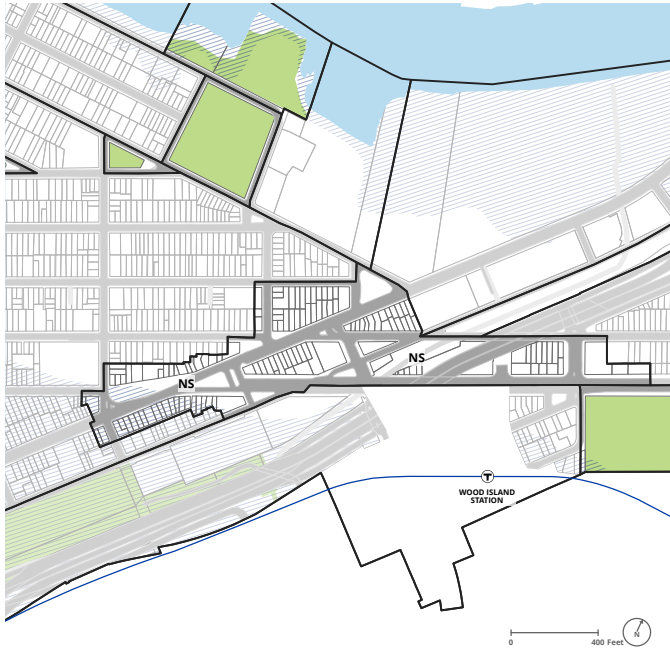


FIG 02-44 PLAN DE REGULACIÓN EXISTENTE PARA DAY SQUARE

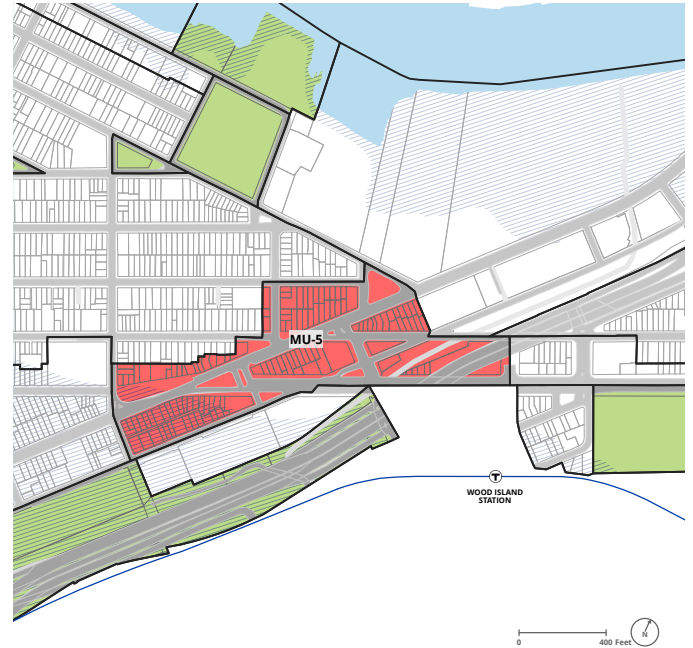


FIG 02-45 PLAN DE RECULACIÓN PROPUESTA PARA DAY SQUARE

- SUBDISTRITO MU-4
- SUBDISTRITO MU-5
- SUBDISTRITO MU-7
- ESPACIO ABIERTO
- DISTRITO DE SUPERPOSICIÓN DE RESISTENCIA A LA INUNDACIÓN
- RADIO DE 5 MINUTOS A PIE

## Recomendaciones para el transporte y el ámbito público

### Simplifique las intersecciones consolidando las que son redundantes y reduciendo el tamaño de las que quedan.

El concepto de visión de Day Square propone cambios en la red de calles para hacer que el área sea más segura para todos:

- Bennington Street se realineó desde Chelsea Street hasta Bremen Street en el corazón de Day Square. Esto crearía espacio para la estación Day Square y eliminaría los conflictos entre las personas que caminan y los conductores que giran. Las personas que conducen entre estas calles aún pueden conectarse a través de Neptune Road, Prescott Street u otras calles laterales de conexión antes o después de Day Square.
- Se podrían prohibir los giros a la izquierda desde Chelsea Street en dirección norte hasta Eagle Square en dirección norte. Esto reserva espacio para carriles exclusivos para autobuses y para un carril entrante para girar a la izquierda en Chelsea Street para los conductores que viajan a Neptune Road. Las personas que conducen desde Chelsea Street hasta Condor Street aún pueden conectarse a través de Shelby Street.
- Se simplificarían los movimientos hacia y desde Saratoga Street y Bremen Street a lo largo de Neptune Road. Esto reduciría los conflictos en las intersecciones inseguras y fomentaría un comportamiento de conducción predecible. Si bien las personas que conducen aún podrían llegar a sus destinos, es posible que deban modificar su forma de viajar por Day Square.

### Crear aproximadamente un acre de nuevo espacio público y ampliar la copa de los árboles en y cerca de Day Square.

El concepto de visión de Day Square desconectaría Bennington Street desde Chelsea Street para 1/2 de acre de espacio público de propiedad de la ciudad. Este cambio crea oportunidades para nuevos espacios públicos perteneciendo a la ciudad. Se podrían crear espacios públicos adicionales de aproximadamente 1/4 de acre debajo de la Ruta 1A entre Bennington Street, Neptune Road y Vienna Street en colaboración con MassDOT. Recuperar el exceso de pavimento en la intersección de Chelsea Street y Prescott Street generaría 1/4 de acre adicional de nuevo espacio público propiedad de la Ciudad. Una acera más ancha y arbolada a lo largo de Prescott Street conectaría Bremen Street Community Park, Day Square, Patrick J. Kennedy Elementary y American Legion Playground. Levantando la intersección en Bremen Street y Prescott Street calmaría el tráfico.

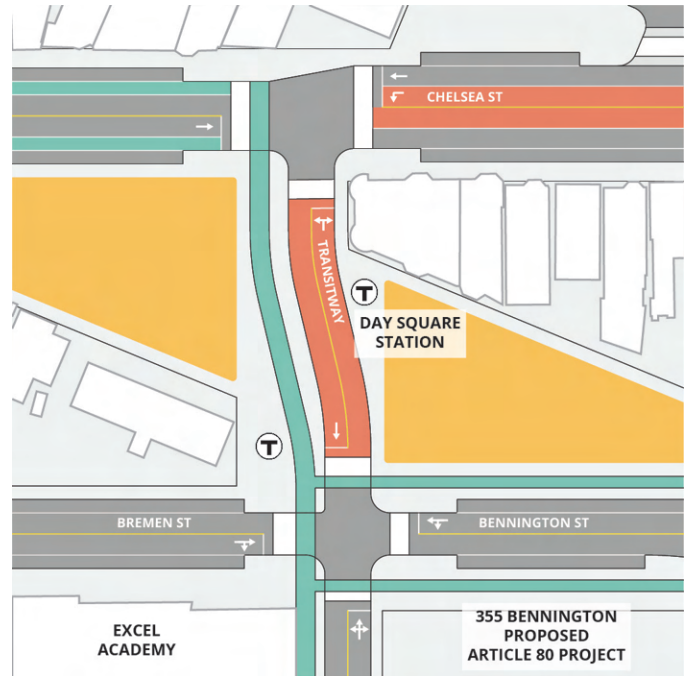


FIG 02-46 VÍA DE TRÁNSITO ENTRE BENNINGTON / BREMEN STREET Y CHELSEA STREET - CONDICIÓN PROPUESTA

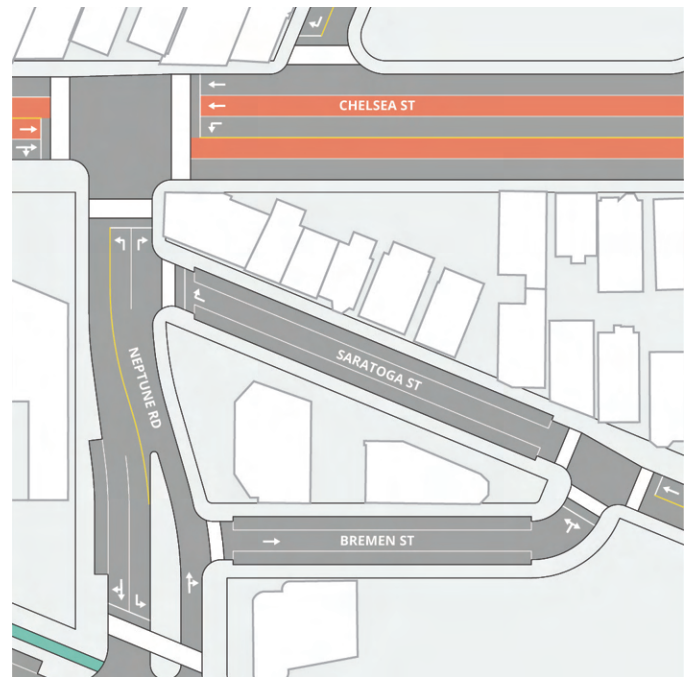
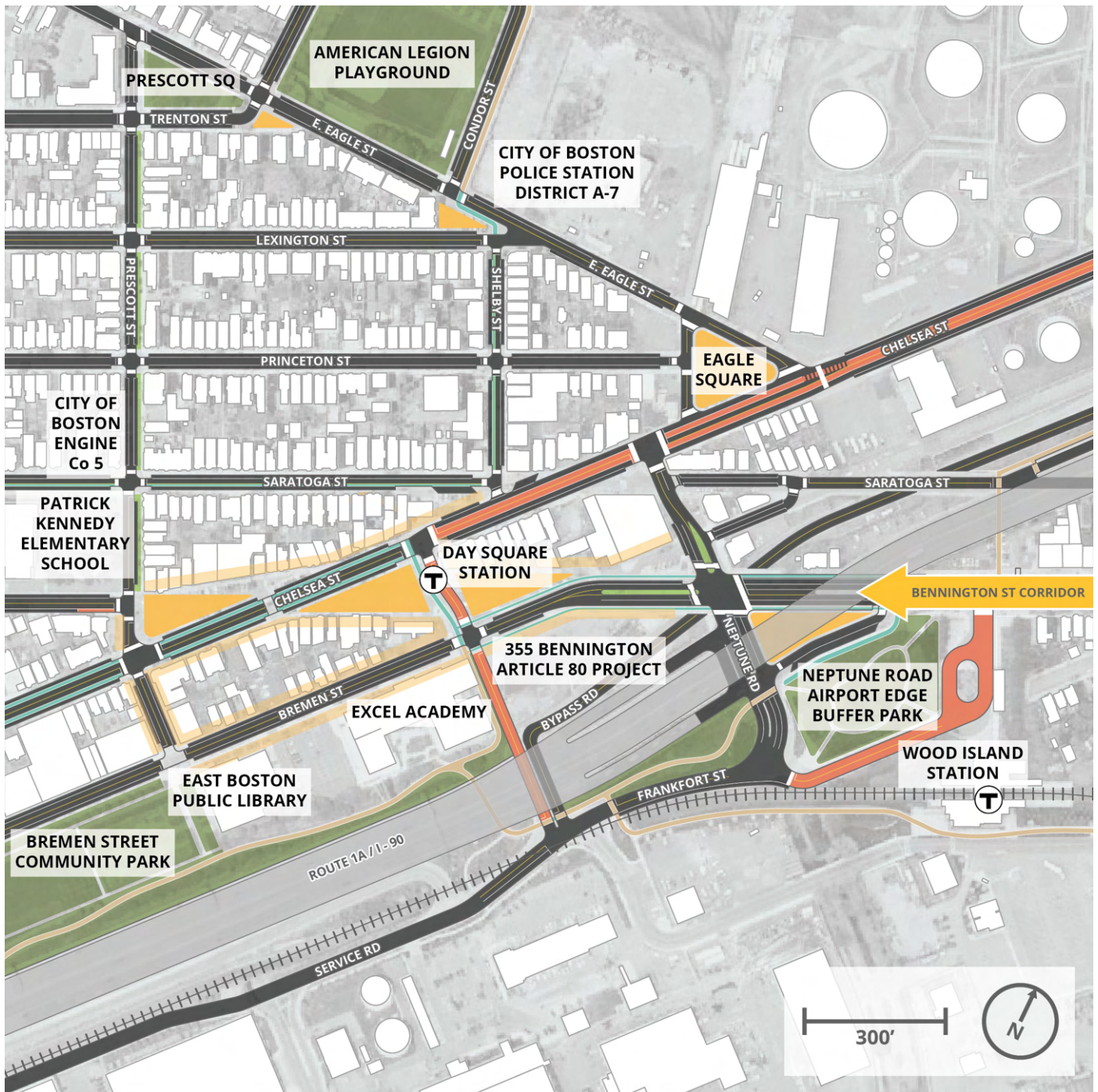


FIG 02-47 NEPTUNE ROAD ENTRE CHELSEA STREET AND BENNINGTON STREET - CONDICIÓN PROPUESTA

- BORDILLO EXISTENTE
- ACERA
- CALLE
- CARRIL DE BICICLETAS
- CARRIL EXCLUSIVO PARA AUTOBUSES
- ESPACIO PÚBLICO MEJORADO





Para obtener información adicional sobre cómo la Ciudad planea implementar cambios de seguridad en Bennington Street, consulte la sección Corredor de Bennington Street.

**FIG 02-48 DIAGRAMA DEL PLAN PARA LA VISIÓN DE DAY SQUARE DEL MAÑANA**

- PARQUES/ESPACIO ABIERTO
- ESPACIO PÚBLICO MEJORADO
- CARRIL EXCLUSIVO PARA AUTOBUSES
- SENDA/CICLOVÍA
- RUTA DE USO COMPARTIDO
- ACERAS/VEREDAS PRIORITARIAS
- ➔ CORREDOR DE BENNINGTON STREET

**Crear la estación Day Square, una vía de tránsito exclusiva para autobuses entre Frankfort Street y Chelsea Street, carriles exclusivos para autobuses en Chelsea Street y una vía de tránsito exclusiva para autobuses hasta la estación Wood Island.**

La ruta SL3 y el servicio T104 de alta frecuencia propuesto hacia Day Square daría como resultado que los autobuses lleguen cada pocos minutos durante el día y crearía una transferencia directa a la ruta 120 que no existe hoy. Los carriles para autobuses de Chelsea Street permitirían que SL3 y T104 eviten los atascos asociados con los ascensores del puente de Chelsea Street. Los elementos centrales de esta visión se implementarán como parte del Rediseño de la Red de Autobuses (consulte el Foco de Implementación). Reutilizar Frankfort Street al este de Neptune Road para acceso exclusivo de autobuses a la estación Wood Island ahorraría tiempo a la ruta 120 al evitar la intersección de Bennington Street y Neptune Road. La iniciativa Silver Line Extension de MassDOT y MBTA propone una extensión SL3 hasta Sullivan Square a través de Everett Square, conectando mejor Day Square con la región. La implementación total de las vías de tránsito de Day Square y Wood Island requiere un mayor diseño y coordinación con Massport, MassDOT, MBTA y propietarios privados.

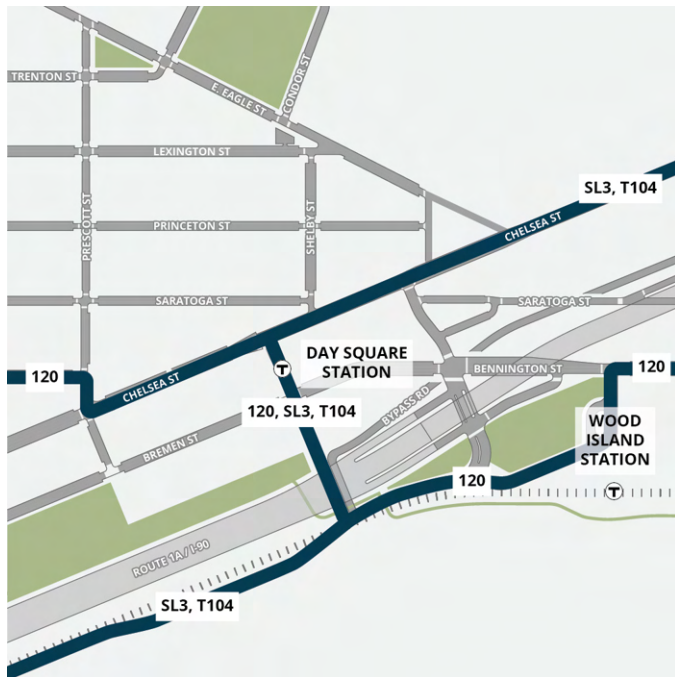


FIG 02-49 DAY SQUARE - BUS NETWORK PROPOSED BY BUS NETWORK

## Aspectos destacados de la implementación: Estación Day Square y servicio de autobuses 120, SL3 y T104 realineados

A finales de 2024, MBTA y la ciudad de Boston implementarán cambios a corto plazo en Day Square y Chelsea Street para crear la estación Day Square y los carriles para autobuses de Chelsea Street. La nueva estación y los carriles para autobuses darán servicio a la ruta de alta frecuencia SL3 y T104 propuesta por Bus Network Redesign (la estación también daría servicio a la ruta 120 existente). La estación Day Square brindará servicio de autobús de alta frecuencia a cinco minutos a pie a miles de residentes actuales de East Boston que hoy carecen de ese acceso. Se estima que los carriles para autobuses de Chelsea Street ahorrarán un promedio de 26 horas a todos los pasajeros SL3 por cada elevación del puente de Chelsea Street. A lo largo del día, esto suma aproximadamente 126 horas ahorradas por las personas que viajan en el SL3 durante un día laborable típico.

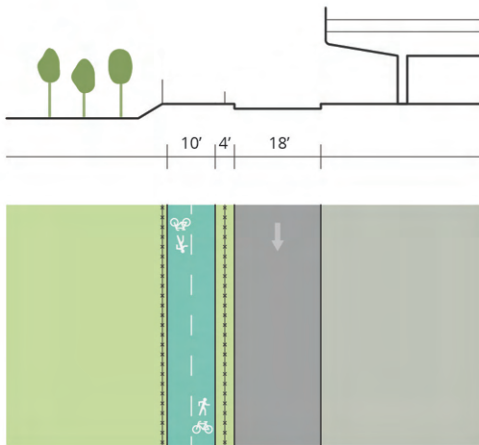
Se prevé que este proyecto se implementará con una combinación de elementos de la carretera (p. ej., bordillos nuevos, concreto, rampas, pintura y señales) y elementos de parada de autobús (p. ej., marquesinas de autobús modernas, información de llegada en tiempo real, botes de basura).

En noviembre de 2023, MBTA lanzó su Bus Priority Vision y su Bus Priority Toolkit. La Visión identifica calles donde se necesita una inversión específica basada en un análisis del beneficio social, la experiencia de los pasajeros y los niveles de servicio anticipados a través del Rediseño de Autobuses. El conjunto de herramientas identifica las estrategias de diseño de calles disponibles para que los municipios realicen un mejor servicio de autobuses. realize better bus service.

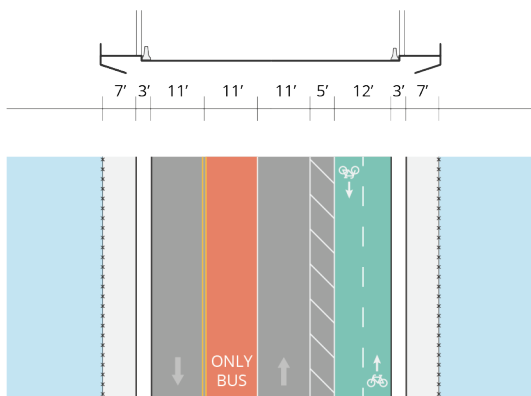


**Conectar la costa de Chelsea Creek y Chelsea Greenway con Mary Ellen Welch Greenway con las carreteras existentes.**

Se podría crear una nueva conexión de ruta de uso compartido repensando la rampa de salida de entrada de la Ruta 1A (ubicada entre la Ruta 1A y Coughlin Bypass Road), Curtis Street y Chelsea Street, incluido el puente de Chelsea Street. MassDOT y la Ciudad son propietarios de estas carreteras. Las ciudades de Boston y Chelsea, con el apoyo de MassDOT, han solicitado conjuntamente fondos para avanzar en el diseño de esta conexión (consulte el Destacado de implementación a la derecha). La coordinación continua con MassDOT, Massport y la ciudad de Chelsea es fundamental para la viabilidad de esta conexión. Además, el proyecto de reurbanización de 355 Bennington Street construirá una nueva conexión de camino desde Mary Ellen Welch Greenway hasta Dav Square.



**FIG 02-50 RUTA 1A RAMPA DE SALIDA ENTRANTE ENTRE CURTIS STREET Y SARATOGA STREET - CONDICIÓN PROPUESTA**



**FIG 02-51 PUENTE DE CHELSEA STREET - CONDICIÓN PROPUESTA**

**Aspectos destacados de la implementación: Proyecto de ecologización del paseo marítimo de Chelsea Creek**

En septiembre de 2023, la ciudad de Boston y la ciudad de Chelsea prepararon una solicitud conjunta para recibir \$2,500,000 en financiamiento del Programa de Subvenciones para Reconectar Comunidades y Vecindarios. Este programa de subvenciones federales financia proyectos que eliminan o mitigan las barreras comunitarias causadas por carreteras, líneas ferroviarias u otra infraestructura de transporte. Las ciudades solicitaron financiación para planificación y diseño para el proyecto Greening the Chelsea Creek Waterfront.

Ambas comunidades costeras están en la primera línea del cambio climático y, a pesar de su proximidad, se sienten desconectadas entre sí debido a las divisiones físicas de una autopista elevada, una carretera de circunvalación de carga, antiguos derechos de paso ferroviarios y calles y terrenos dominados por usos industria.

El proyecto evaluaría opciones y diseñaría una alternativa preferida para una vía verde ideal para familias que conecte Mary Ellen Welch Greenway en East Boston y Chelsea Greenway en Chelsea, como se recomienda en PLAN: East Boston. El proyecto también evaluaría la viabilidad a largo plazo para la realineación de esta conexión a un nuevo cruce de Chelsea Creek. Finalmente, el proyecto avanzaría en el diseño de una Eastern Avenue reinventada, multimodal y resiliente en Chelsea. La participación de la comunidad se produciría en todas las fases del proyecto.

El Departamento de Transporte de los Estados Unidos, que administra este programa de subvenciones, comunicará las decisiones de financiación en 2024. Si se conceden los fondos, se prevé que este proyecto de planificación y diseño se complete en un plazo de 24 meses y concluya a más tardar el 30 de septiembre de 2026.





**La estación Day Square creará una parada importante en el corazón de Day Square y proporcionará un único punto de transferencia para la SL3, la T104 propuesta y la 120. Con la estación Day Square, la SL3 y la T104 se conectarán con la 120, simplificando las transferencias y ampliando la número de destinos disponibles para los pasajeros dentro de un viaje de uno o dos asientos.**





# Winthrop Greenway

**Los Amigos de Mary Ellen Welch Greenway imaginan una conexión segura, agradable y conveniente para el transporte activo y la recreación entre East Boston y Winthrop.**

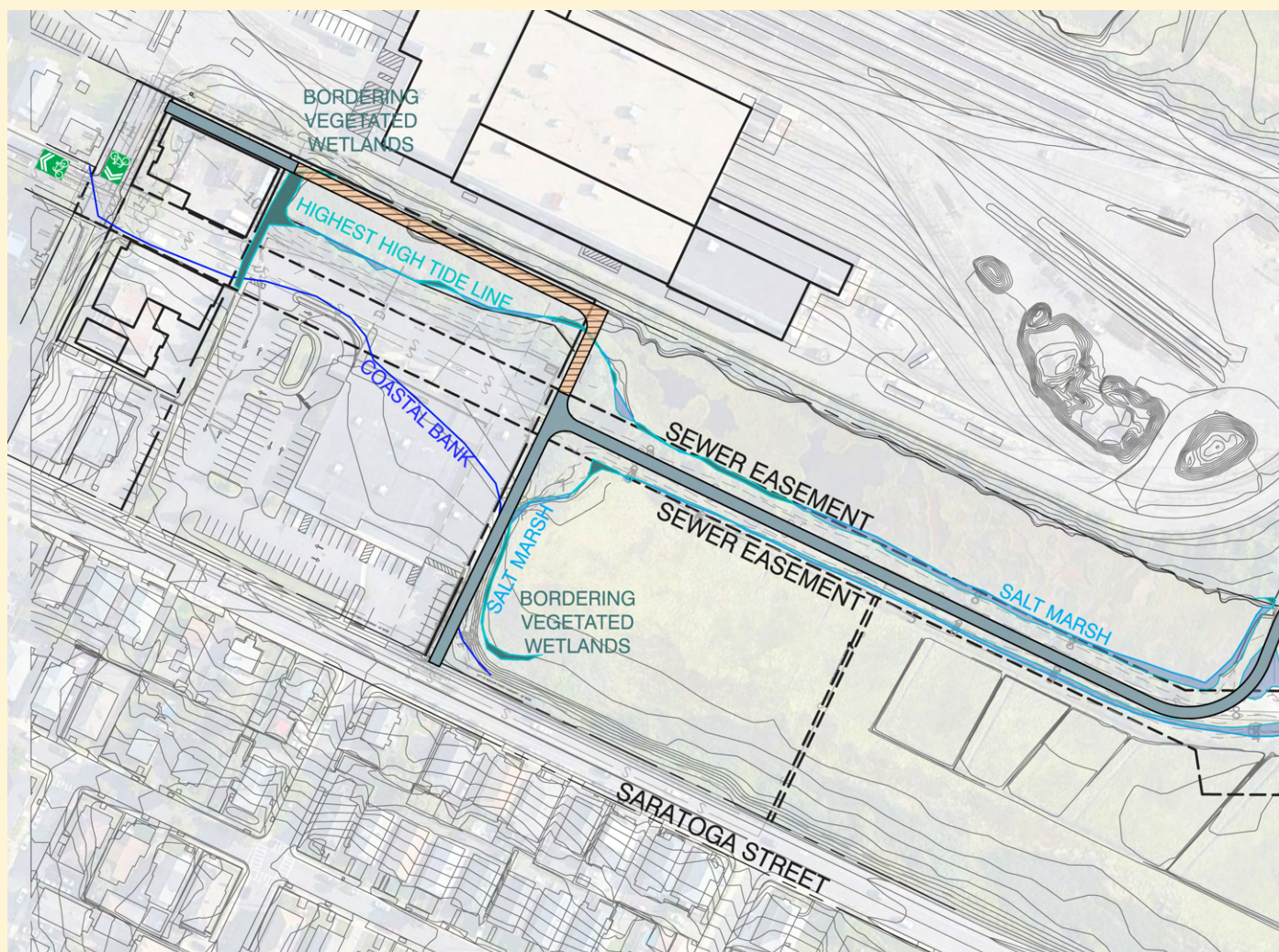
En 2016, BPDA, MBTA, Massport y el Departamento de Conservación y Recreación (DCR) construyeron el Narrow Gauge Link, completando una serie de proyectos que extendieron la Mary Ellen Welch Greenway (entonces conocida como East Boston Greenway) a lo largo de la servidumbre de paso abandonada adyacente a la Línea Azul. El Narrow Gauge Link estableció un sendero continuo para caminar y andar en bicicleta a través de gran parte de East Boston, desde Piers Park hasta Constitution Beach.

Desde hace algún tiempo existe interés en una conexión de la Vía Verde más allá de Constitution Beach y a través de Orient Heights. El Plan Maestro de East Boston (2000) identificó una alineación de la Vía Verde desde Constitution Beach a lo largo de Bayswater Street, la Reserva Belle Isle Marsh y el patio y la instalación de mantenimiento de Orient Heights MBTA. Sin embargo, esta recomendación no especificaba una alineación para una conexión Winthrop. Ahora, los Amigos de Mary Ellen Welch Greenway (The Friends), una organización de administración de residentes, están estudiando la viabilidad de una "Winthrop Greenway", que conectaría la ciudad de Winthrop con Mary Ellen Welch Greenway a través de Orient Heights. Winthrop Greenway se conectaría con la conexión Green Links planificada desde Mary Ellen Welch Greenway hasta el sitio de reurbanización de Suffolk Downs, que será diseñada y financiada por HYM.

Los Amigos completaron un estudio de viabilidad en 2021 que identificó una alineación preferida basada en una evaluación de los costos, beneficios, limitaciones y oportunidades de varias rutas potenciales utilizando un proceso informado por la participación de la comunidad, que resultó en más de 1,000 comentarios. Desde la estación Orient Heights, la alineación preferida sigue la vía de autobús y el estacionamiento de la estación de Barnes Avenue, propiedad de MBTA, una servidumbre de alcantarillado existente de la Autoridad de Recursos Hídricos de Massachusetts (MWRA) y un antiguo derecho de paso ferroviario a través de la ensenada hacia Winthrop.

Los Amigos solicitaron, con el apoyo de la ciudad de Boston, y recibieron fondos de MassTrails para preparar un diseño conceptual del 10 por ciento para un puente para peatones y bicicletas a través de la ensenada que conecta con Morton Street en Winthrop, y para refinar la alineación general del camino. Se necesita una mayor participación de la comunidad y coordinación de las partes interesadas para avanzar en la alineación de la ruta, identificar un líder del proyecto y avanzar en el proceso de diseño e implementación. La Winthrop Greenway se implementaría en fases.





**FIG 02-52 ALINEACIÓN DEL SENDERO DE LA VÍA VERDE DE WINTHROP**

La alineación del área de estudio, avanzada a través de una subvención de MassTrails, en East Boston depende en gran medida de una servidumbre de alcantarillado existente de Massachusetts Water Resources Authority (MWRA) y del proyecto de reurbanización de 2 Shawsheen Road. Si bien esta primera fase se conectaría con Barnes Avenue, la alineación preferida es para un camino continuo de uso compartido a lo largo del lado sur del estacionamiento de Orient Heights. El proponente de 2 Shawsheen Road se ha comprometido a proporcionar una servidumbre de camino para Winthrop Greenway dentro del espacio abierto entre los dos edificios residenciales del proyecto, en caso de que la vía verde necesite continuar a lo largo de la servidumbre de alcantarillado para llegar a Barnes Avenue.

Fuente: Amigos de Mary Ellen Welch Greenway, 2023.

# Orient Heights Square

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

Orient Heights Square es un distrito comercial activo que se extiende desde Goodearl Square en la intersección de Saratoga Street y Barnes Avenue hasta Noyes Park y la intersección de Saratoga Street y Boardman Street, que hoy en día se encuentran en una rotonda. A finales del siglo XIX, Orient Heights comenzó como una conexión regional entre Boston Revere Beach y Lynn Railroad y Boston y Winthrop Shore Railroad.

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

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

El ámbito público de la plaza se define por el pavimento y el estacionamiento, y cuenta con un espacio público limitado para funcionar como destino del vecindario. La zona es una puerta de acceso para el tráfico regional de vehículos que llegan desde Winthrop y Revere, lo que supone un desafío de seguridad para cualquier modo de transporte. Varios parques de estacionamiento crean un paisaje urbano irregular, particularmente en los terrenos frente a Bennington Street y Saratoga Street. La altura de la edificación también es irregular, ya que hay varios edificios comerciales de uno o dos pisos esparcidos por la zona junto a varios edificios de cuatro pisos más antiguos que aún siguen en pie desde comienzos de siglo XX.

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





**FIG 02-53 [ARRIBA]**

Edificios a lo largo de Saratoga Street, Boardman Street y Ford Street desde Calle Saratoga. Imagen accedida a través de Google Street View.

**FIG 02-54 [ABAJO IZQUIERDA]**

Edificios a lo largo del borde este de Saratoga Street desde Saratoga Street y Intersección de la calle Bennington. (2021)

**FIG 02-55 [ABAJO A LA DERECHA]**

985 Bennington Street (2022) Imagen accedida a través de Google Street View.  
Histórico Teatro Orient Heights (1899)





## Recomendaciones para el uso del suelo y la forma construida

Orient Heights Square es un lugar importante de reunión, Ubicado cerca de la Línea Azul. Es apropiado que la densidad permitida aprovecha la proximidad al tránsito y que los edificios contribuyen a usos activos de la planta baja para apoyar un ámbito público vibrante. Las alturas de los edificios en la zona son variadas. Dentro del subdistrito de comercio del vecindario (Neighborhood Shopping) se permitan alturas de tres pisos, aunque varios edificios de finales del siglo XIX tienen cuatro pisos.

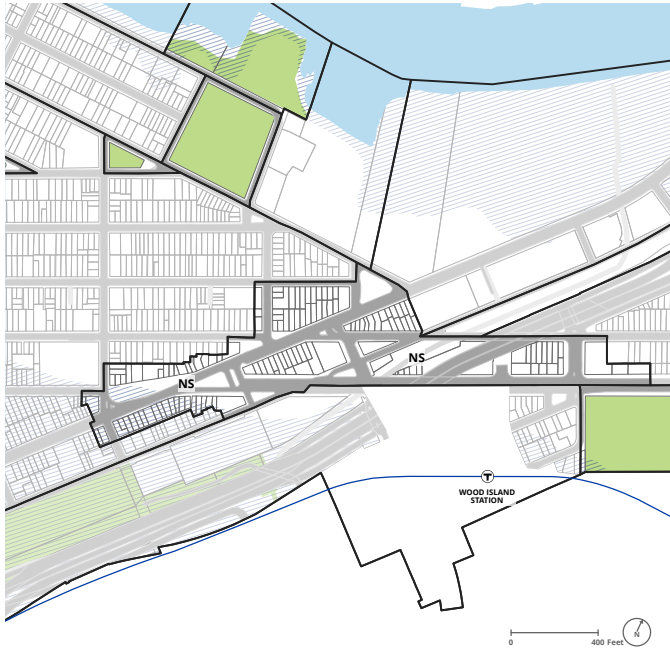
### Aumentar la altura permitida en Day Square a cuatro pisos.

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

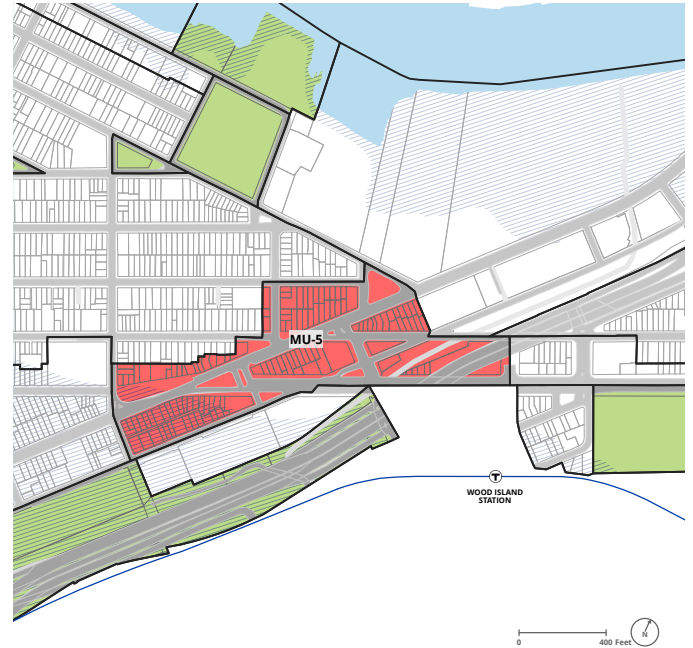
La planta baja de los edificios que ocupan estas aceras debería estar destinada fundamentalmente al comercio minorista y se debería restringir todo uso inactivo, como estacionamientos, residencias y oficinas comerciales. En estas calles, debería limitarse el uso de rampas de acceso de vehículos para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



**FIG 02-56 ORIENT HEIGHTS SQUARE DESDE SARATOGA STREET CERCA DE NOYES PARK, 2021.** Orient Heights alberga hoy edificios de uso mixto que van desde uno a cuatro pisos.



**FIG 02-57 PLAN DE REGULACIÓN EXISTENTE PARA ORIENT HEIGHTS SQUARE**



**FIG 02-58 PLAN DE REGULACIÓN PROPUESTO PARA ORIENT HEIGHTS SQUARE**

- SUBDISTRITO MU-4
- SUBDISTRITO MU-5
- SUBDISTRITO MU-7
- ESPACIO ABIERTO
- DISTRITO DE SUPERPOSICIÓN DE RESISTENCIA A LA INUNDACIÓN
- RADIO DE 5 MINUTOS A PIE

## Recomendaciones para el transporte y el ámbito público

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

Hoy en día, los conductores que pasan por la plaza se mezclan con los conductores estacionados, lo que contribuye a la congestión y embotellamiento. La visión conceptual desenreda algunas de estas maniobras eliminando la rotonda y proporcionar un pasillo de estacionamiento exclusivo accesible desde cualquier dirección de Saratoga Street. La eliminación de la rotonda y la conexión de las islas de cruce peatonales permitirían que la plaza albergara un espacio público que serviría a los residentes, apoyaría a las empresas locales, crearía rutas directas de viaje, aumentaría el dosel arbóreo y guiaría guas pluviales. Una calle compartida sin bordillos a lo largo de Saratoga Street conectaría el ámbito público y mantendría ambos espacios de estacionamiento ángulos y paralelos en la calle.

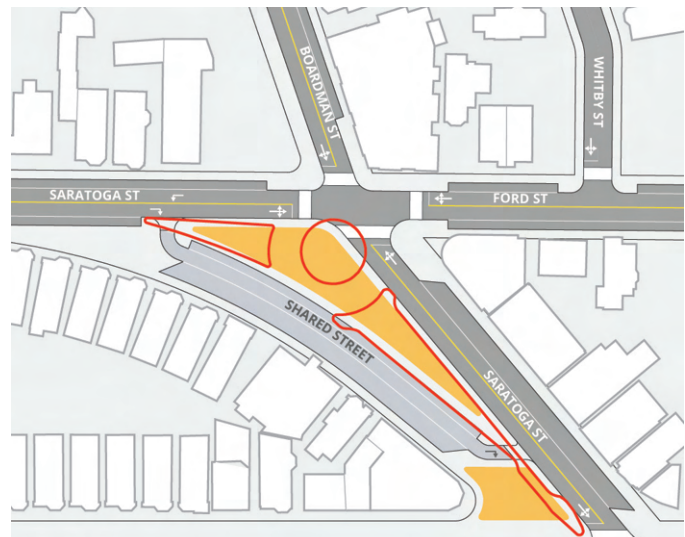
### Ampliar y conectar Mary Ellen Welch Greenway a través del barrio y hasta Winthrop Camino Greenway

La vía verde Mary Ellen Welch Greenway se extendería a lo largo de Constitution Beach y bajo Saratoga Street hasta conectar con Orient Heights Station. Una vez que se implemente el Rediseño de la Red de Buses (Bus Network Redesign) y la vía de autobús de Barnes Avenue ya no sea necesario, la Mary Ellen Welch Greenway se puede conectar directamente con la propuesta Winthrop Greenway. (Para obtener más información, consulte el Área de desarrollo económico de Saratoga Street y la sección Belle Isle Marsh Waterfront).

Una ciclovías separada en Bennington Street norte de Saratoga Street y la vía Winthrop Greenway propuesta llevarían la comodidad y la experiencia de Mary Ellen Welch Greenway a Orient Heights y más allá. Esta conexión será financiada y construida por el proyecto de reurbanización de Suffolk Downs, según lo exige su Plan Maestro del Área de Desarrollo Planificado (PDA). Para obtener más información sobre esta conexión, consulte la sección Suffolk Downs Square.

## Aspectos destacados de la implementación: 2 Ford St. y 970 Saratoga St.

En septiembre de 2023, la Junta de BPDA aprobó 2 Ford Street y 970 Saratoga Street, un proyecto de uso mixto que consta de 41 unidades residenciales y 4735 pies cuadrados de espacio comercial. El proyecto propuesto diseñará e instalará extensiones de aceras en las esquinas de Ford Street/Saratoga Street y Ford Street/Boardman Street, como se prevé en el concepto de Orient Heights Square. Estas extensiones de acera respaldarán la seguridad de los peatones y la instalación de infraestructura verde. El proyecto propuesto ampliará las aceras y brindará espacio para nuevos árboles en las calles, estacionamiento para bicicletas para visitantes y usos activos de la planta baja.

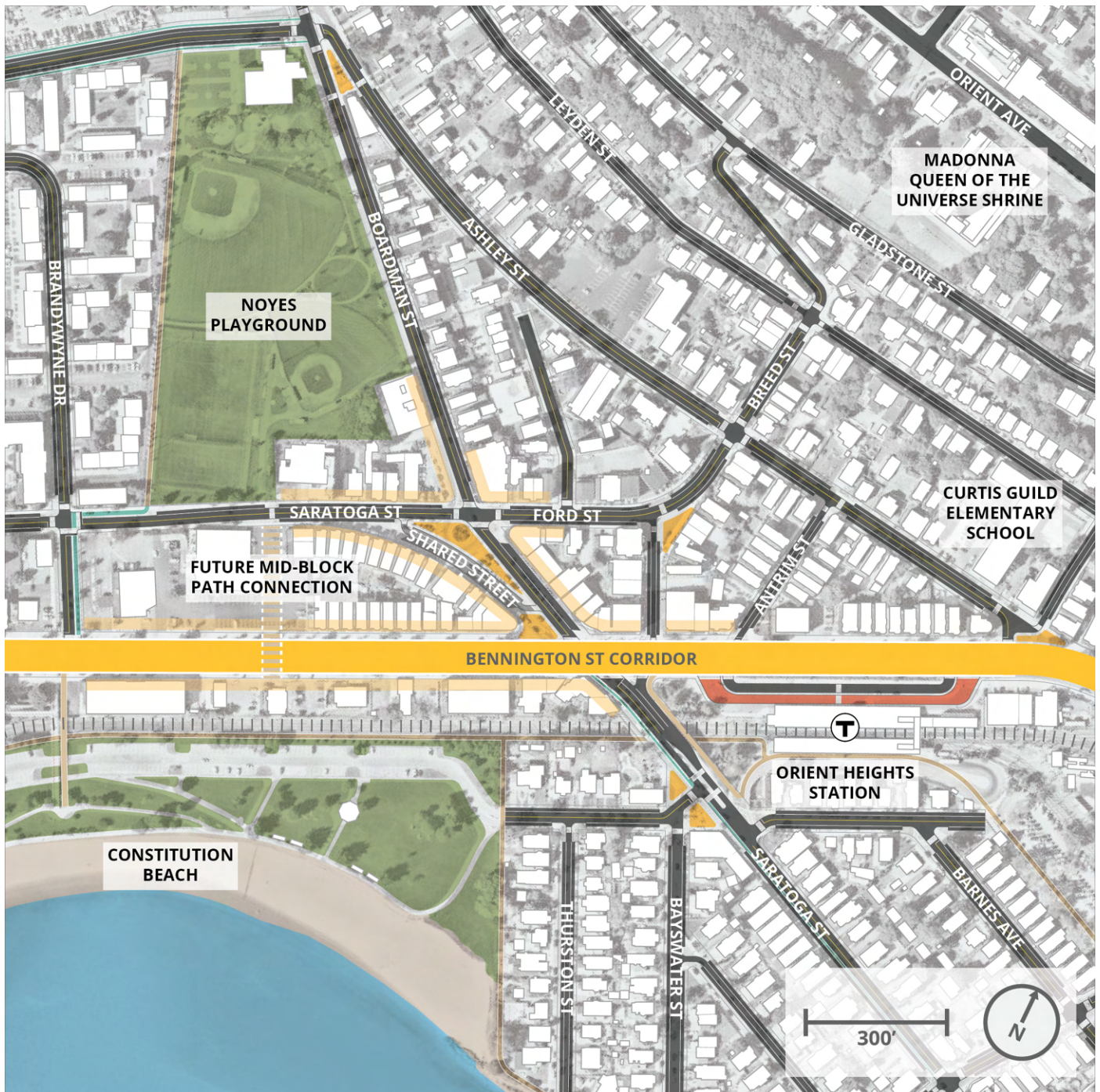


**FIG 02-59 ESPACIO PÚBLICO DE ORIENT HEIGHT SQUARE: CONDICIONES PROPUESTAS**

- BORDILLO EXISTENTE
- CALLE COMPARTIDA
- NUEVO ESPACIO PÚBLICO

Una conexión en bicicleta para familias que corra en ambos sentidos en Trident Street y Saratoga Street conectaría Constitution Beach con Noyes Park y otros sitios del norte.





La visión conceptual de Orient Heights Square crea nuevos espacios públicos dentro y cerca del corazón comercial de la plaza reimaginando exceso de espacio en la calle que expone a los viajeros a conflictos y, con el tiempo, se ha llenado de usos de vehículos a motor

**FIG 02-60 PLAN DIAGRAM OF ORIENT HEIGHTS SQUARE TOMORROW VISION**

- PARQUES/ESPACIO ABIERTO
- ESPACIO PÚBLICO MEJORADO
- CARRIL EXCLUSIVO PARA AUTOBUSES
- SENDA/CICLOVÍA
- RUTA DE USO COMPARTIDO
- ACERAS/VEREDAS PRIORITARIAS
- ➔ CORREDOR DE BENNINGTON STREET (SEE TKTK)



### **Simplificar las intersecciones con menos pavimento, cruces peatonales más cortos e intersecciones más simples y predecibles.**

Una intersección más compacta en Bennington Street y Saratoga Street sería más fácil y segura de atravesar. Reubicar algunos movimientos de vehículos en intersecciones cercanas simplificaría el semáforo y podría ayudar a reducir las demoras. Por ejemplo, los conductores que salen desde Bennington Street hacia Boardman Street girarían a la izquierda en Trident Street. Enseguido, hacer que Ashley Street circule en ambos sentidos—y combinado con la calma del tráfico—proporcionaría otra opción de ruta. Debido a que algunos conductores circularían por Ashley Street, la demora de la intersección en Bennington Street y Saratoga Street podría reducirse hasta un 30 por ciento, si se combina con algún cambio en la sincronización de los semáforos.

Un cruce de peatones en Bennington Street en Antrim Street brindaría un acceso peatonal más directo a la estación Orient Heights. Las intersecciones reconfiguradas de Ashley Street en Boardman Street y Bennington Street acortarían los cruces peatonales.

Una intersección más simple en Saratoga Street y Barnes Avenue (“Goodearl Square”) incorporaría una isla de cruce peatonal y evitaría algunos conflictos con los conductores que giran en esta puerta de acceso tan importante para el tránsito. Los conductores girarían a la izquierda en la señal de tráfico en la intersección de Saratoga Street y St. Edward Road. La Ciudad ha solicitado fondos para promover los elementos de seguridad y accesibilidad de la visión de Goodearl Square manteniendo al mismo tiempo la circulación actual.

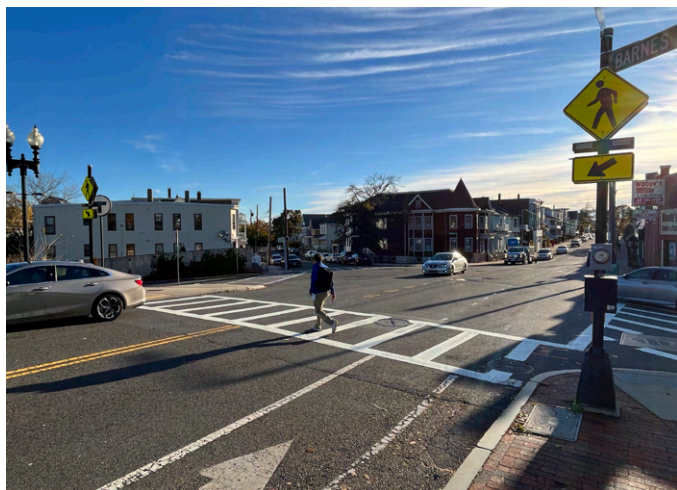


FIG 02-61 GOODEARL SQUARE HACIA EL SUR (2023)

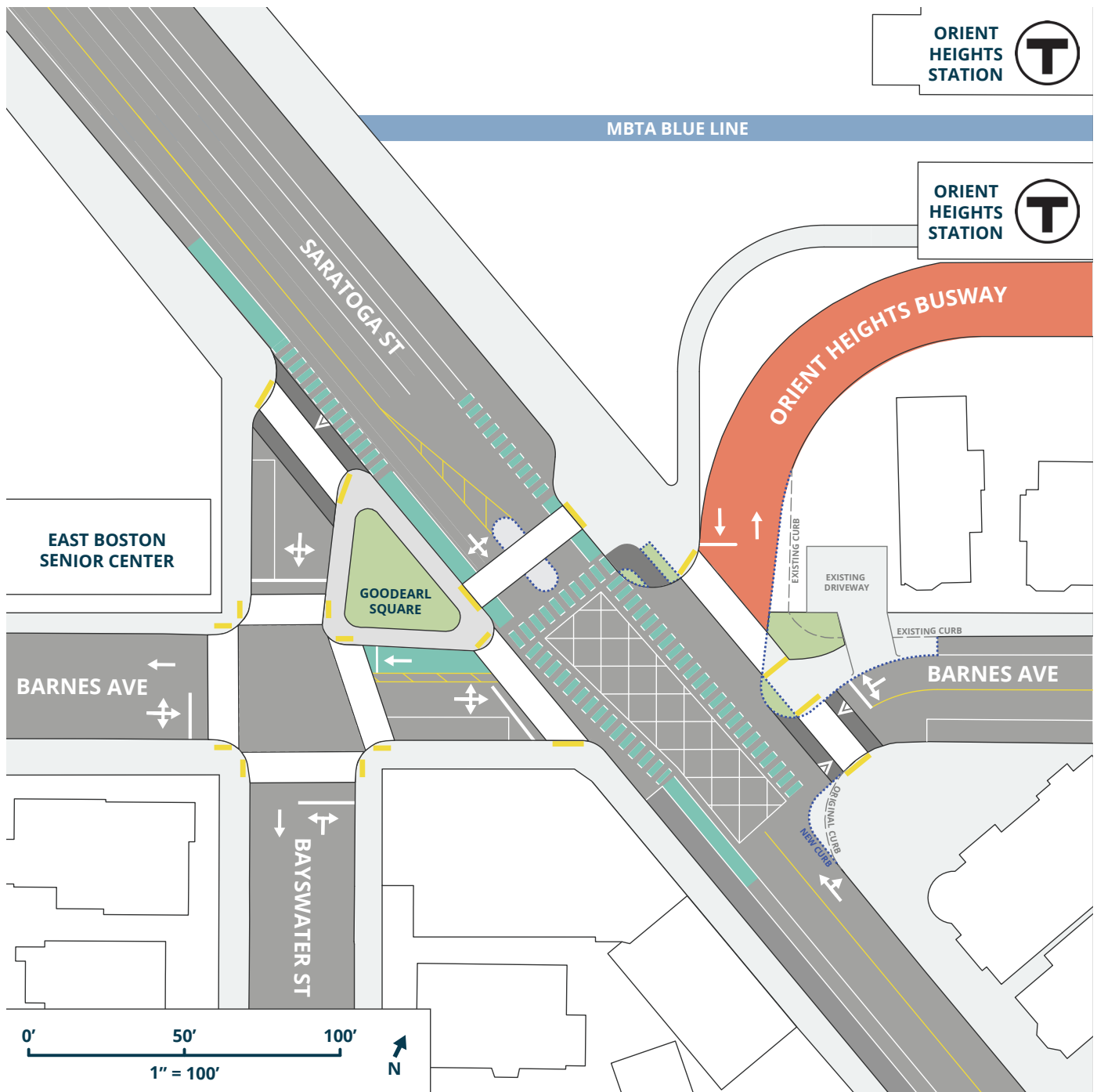
## **Aspectos destacados de la implementación: Proyecto de un Goodearl Square más seguro y accesible**

En octubre de 2023, la Ciudad preparó una solicitud para aproximadamente \$230,000 en financiación del programa Calles y Espacios Compartidos. Este programa de subvenciones estatales apoya mejoras rápidas en la salud pública, la movilidad segura y el fortalecimiento del comercio en los municipios de Massachusetts. La Ciudad solicitó fondos para la implementación del Proyecto Goodearl Square más seguro y accesible.

Goodearl Square está ubicada en la intersección de Saratoga Street, Barnes Avenue y Bayswater Street. Es una puerta de entrada importante para las personas que caminan y andan en bicicleta hacia la estación de la línea azul Orient Heights, el recientemente terminado East Boston Senior Center, Constitution Beach y Mary Ellen Welch Greenway. La plaza, sin embargo, es uno de los puntos más críticos de accidentes en East Boston y tiene rampas en las aceras que no cumplen con las normas.

El objetivo principal del proyecto es eliminar los choques y mejorar la accesibilidad entre destinos comunitarios clave al reducir la velocidad de giro de los vehículos motorizados, reducir las distancias de los cruces peatonales, aumentar la visibilidad entre todos los usuarios, aclarar los movimientos de las bicicletas y eliminar las barreras de acceso. El proyecto construiría una isla de cruce para el cruce de peatones de Saratoga Street, dos cruces de calles laterales elevados, dos extensiones de acera, al menos 18 rampas de acera, infraestructura verde y marcas de carriles para bicicletas más visibles.

Las decisiones de financiación se anunciarán a principios de 2024. Si se otorgan los fondos, este proyecto debe implementarse en su totalidad antes del 31 de diciembre de 2025.



**Goodearl Square, que ha experimentado 15 choques desde 2015, incluidos seis (40%) choques de peatones y dos (13%) choques de ciclistas, es parte del área más amplia de Orient Heights Square, el segundo punto más grave de accidentes de peatones en East Boston.**

**FIG 02-63 CONCEPTO DE "UN GOODEARL SQUARE MÁS SEGURA Y ACCESIBLE" PARA EL PROGRAMA DE SUBVENCIONES PARA CALLES Y ESPACIOS COMPARTIDOS DE MASSDOT**

- ESPCIO ABIERTO / INFRAESTRUCTURA ECOLÓGICA
- VIA DE AUTOBUS EN LA ESTACION
- CARRIL DE BICICLETA



# Corredor de Bennington Street

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

Bennington Street se extiende por toda East Boston, desde Boston Harbor hasta Belle Isle Marsh, y conecta Central Square, Day Square y Orient Heights Square. Bennington Street era la columna vertebral de tranvías de este a oeste en East Boston, y canalizaba a los pasajeros a través del vecindario hacia el East Boston Tunnel. Con la creación de la Línea Azul, ese recorrido quedó obsoleto, ya que los pasajeros de los autobuses de Bennington Street ahora hacen trasbordo hacia la estación más cercana.

En la actualidad, Bennington Street parece y opera como dos calles distintas. Los usos a lo largo de Bennington Street cambian cuando pasa por las zonas residenciales del vecindario y los distritos minoristas activos

Al oeste de Day Square, Bennington Street mide 50 pies de ancho y está salpicada de plazas más pequeñas en London Street, Havre Street y Paris Street. Las intersecciones son grandes y tienen un historial de choques que involucran a personas caminando y en bicicleta. Las paradas de autobús no tienen servicios y, a menudo, están bloqueadas por los conductores, y la cantidad de árboles es muy limitada. Las tiendas de conveniencia y varios restaurantes activan el paisaje de la calle, principalmente en las intersecciones.

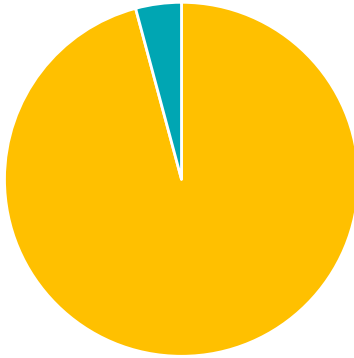
Al este de Day Square, Bennington Street duplica su ancho, lo que fomenta el exceso de velocidad y el uso frecuente

por parte de los conductores regionales que acceden a la Ruta 1A o atraviesan el vecindario para evitar el sistema de carreteras regionales. En 2019, más del 70 por ciento de los vehículos que circularon por Bennington Street comenzaron o finalizaron su recorrido fuera de East Boston; 40 por ciento provenían de una municipalidad no limítrofe con East Boston.

Más de un tercio de todos los choques en Bennington Street entre 2016 y 2018 involucraron a una persona que caminaba o andaba en bicicleta (30 de 81 choques). Han ocurrido cuatro muertes desde 2015. Al tener en cuenta la densidad y la gravedad de los accidentes, Bennington Street toca tres de los cinco puntos críticos de accidentes más graves del vecindario.

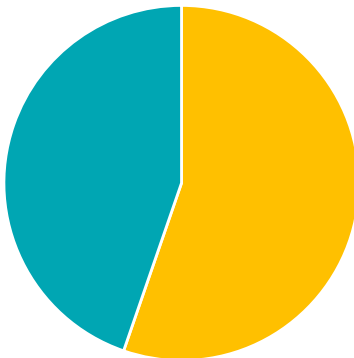
Los árboles maduros restantes crean una sensación de bulevar, pero el dosel continúa disminuyendo. Los edificios a lo largo de este tramo de Bennington Street son principalmente residenciales y la altura predominante del edificio es de tres pisos. Existen algunas tiendas minoristas en la planta baja, principalmente en las intersecciones.

A pesar de las malas condiciones de seguridad, Bennington Street es la ruta principal para bicicletas de este a oeste cuando Mary Ellen Welch Greenway cierra en la noche, y la única ruta para bicicletas al norte de la intersección con Saratoga Street hasta Revere y más allá.



**En Bennington y Leverett, se observó que el 96% de los conductores conducían a exceso de velocidad.**

**FIG 02-65 CONDUCTORES QUE EXCEDEN LA VELOCIDAD (30 MPH O MÁS) EN BENNINGTON STREET Y LEVERETT AVENUE, ENERO DE 2022**



**En Bennington, entre Moore y Wordsworth, se observó que el 55% de los conductores conducían a exceso de velocidad.**

**FIG 02-64 CONDUCTORES QUE EXCEDEN LA VELOCIDAD (31 MPH O MÁS) EN BENNINGTON STREET ENTRE MOORE STREET Y WORDSWORTH STREET, JUNIO DE 2018**

A pesar de que Bennington Street observa un límite de velocidad de 30 mph, los datos anteriores y posteriores a la pandemia confirman que la mayoría de los conductores al este de Day Square aceleran. Los datos de junio de 2018 recopilados por la ciudad mostraron que más de la mitad de todos los conductores aceleraban a través de Harbor View, mientras que los datos de junio de 2022 recopilados por MassDOT mostraron que casi todos los conductores aceleraban. En Leverett Avenue, la velocidad promedio de los vehículos alcanzó las 39 mph. Un peatón tiene aproximadamente un 10 por ciento de posibilidades de sobrevivir en caso de colisión con un vehículo que circula a estas velocidades.

- CONDUCTORES ACELERANDO
- CONDUCTORES NO ACELERAN



**FIG 02-66 COMENTARIOS DE LA COMUNIDAD SOBRE BENNINGTON STREET**

Los comentarios de Bennington Street recibidos durante la jornada de puertas abiertas de febrero de 2020 solicitaron de manera abrumadora intervenciones de diseño para reducir la velocidad de los vehículos motorizados, reducir la longitud de los cruces de peatones, agregar vegetación y agregar carriles para bicicletas.

### **Recomendaciones para el uso del suelo y la forma construida**

Bennington Street se extiende a lo largo de todo el vecindario y conecta tres plazas principales, pasando por un subdistrito de zonificación comercial comunitario (Community Commercial), un subdistrito de comercial local (Local Shopping) y dos subdistritos de comerciales vecinales (Neighborhood Shopping).

Bennington Street es una amplia vía de paso, muy adecuada para mayor altura y densidad. Hoy en día, la zonificación limita la altura de los edificios a lo largo de todo el tramo de Bennington Street, independientemente del ancho de la calle, a tres pisos.

### **Conecte los subdistritos de mediana altura de uso mixto en Central Square, Day Square y Orient Heights Square con subdistritos residenciales de cuatro pisos a lo largo de Bennington Street.**

El subdistrito NR-4 permite usos comerciales y residenciales multifamiliares en la planta baja. Este subdistrito conectaría las plazas establecidas a una escala sensible a las áreas residenciales adyacentes.

Conviene que se permitan, pero no sean obligatorios, los usos comerciales en la planta baja de los edificios en toda su longitud. La condición existe hoy con varios usos comerciales pequeños ubicados en las esquinas de la mayoría de las intersecciones de Bennington Street.



**FIG 02-67 CALLE BENNINGTON Y MOORE STREET, 2021**

Un ejemplo de una pequeña cafetería con uso residencial arriba en la intersección de Bennington Street y Moore Street.





FIG 02-68 PLAN REGULADOR EXISTENTE PARA BENNINGTON STREET ENTRE LA DAY PLAZA Y ORIENT HEIGHTS PLAZA

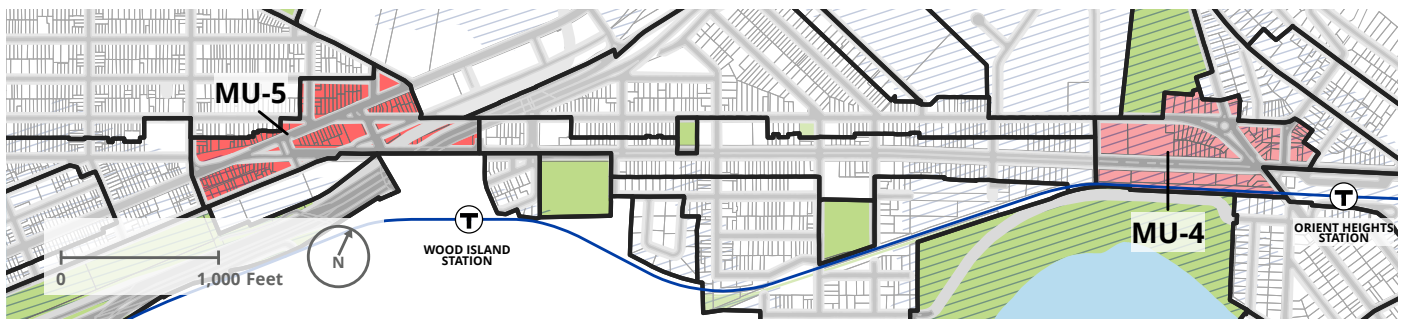


FIG 02-69 PLAN REGULADOR PROPUESTO PARA BENNINGTON STREET ENTRE LA DAY PLAZA Y ORIENT HEIGHTS PLAZA

- SUBDISTRITO MU-4
- SUBDISTRITO MU-5
- SUBDISTRITO MU-7
- ESPACIO ABIERTO
- ▨ DISTRITO DE SUPERPOSICIÓN DE RESISTENCIA A LA INUNDACIÓN
- RADIO DE 5 MINUTOS A PIE

## Recomendaciones para el transporte y el ámbito público

### Al oeste de Day Square, crear espacio público y simplificar las intersecciones con London Street, Havre Street y Paris Street.

Bennington Street en Eagle Hill experimenta un calor muy alto debido a su abundancia de pavimento y falta de copas de árboles. El nuevo ámbito público crea oportunidades para nuevos árboles en las calles y estrategias de gestión de aguas pluviales que mitiguen el efecto de isla de calor urbana. Más espacio público también serviría para usos comerciales en la planta baja. Las intersecciones más simples alentarían a los conductores a ceder el paso y a reducir la velocidad de giro, al mismo tiempo que acortarían los cruces peatonales y permitir la construcción de rampas en las aceras, como lo ejemplifican las mejoras en la intersección de London Street/Bennington Street.

El rediseño de la red de autobuses de MBTA propone la eliminación de la Ruta 121, lo que requiere que los pasajeros de autobuses de Eagle Hill cambien a la Ruta 120. Como resultado, se necesitan más espacio y comodidades en las paradas de autobús a lo largo de Bennington Street. Las dársenas para autobuses, que son extensiones en la acera para las paradas, liberarían ese espacio para servicios para los pasajeros, como casetas y bancos, permite que el autobús se alinee con la acera para un abordaje accesible, y mantendrían las paradas de autobús libres de vehículos estacionados.



**FIG 02-70 INTERSECCIÓN DE BENNINGTON STREET/BROOKS STREET/HAVRE STREET: CONDICIONES PROPUESTAS CON NUEVOS ESPACIOS PÚBLICOS**

- BORDILLO
- ACERA
- CALLE
- ESPACIO PÚBLICO MEJORADO





# Suffolk Downs Square

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

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

Hoy en día, a la zona que rodea la Suffolk Downs Station le falta definición, ya que Walley Street y Waldemar Avenue terminan en un área de giro y ascenso/descenso de pasajeros de la estación. La estación es la estación de metro menos utilizada de toda la red MBTA, con poco más de 500 embarques por día laborable. El área de la estación Suffolk Downs está diseñada para dar cabida a giros en U de vehículos y actividades de recogida y devolución. No hay coches o bicicletas compartidas cercanas.

Walley Street y Bennington Street están a diferentes alturas. Por eso, los peatones deben atravesar a pie Suffolk Downs Station entre Orient Heights y Belle Isle Marsh. Los tipos de edificios y usos del suelo a lo largo de Suffolk Downs son muy variados e incluyen edificios residenciales de baja escala, la estación MBTA, el antiguo hipódromo y edificios de industria ligera a lo largo de Bennington Street.

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

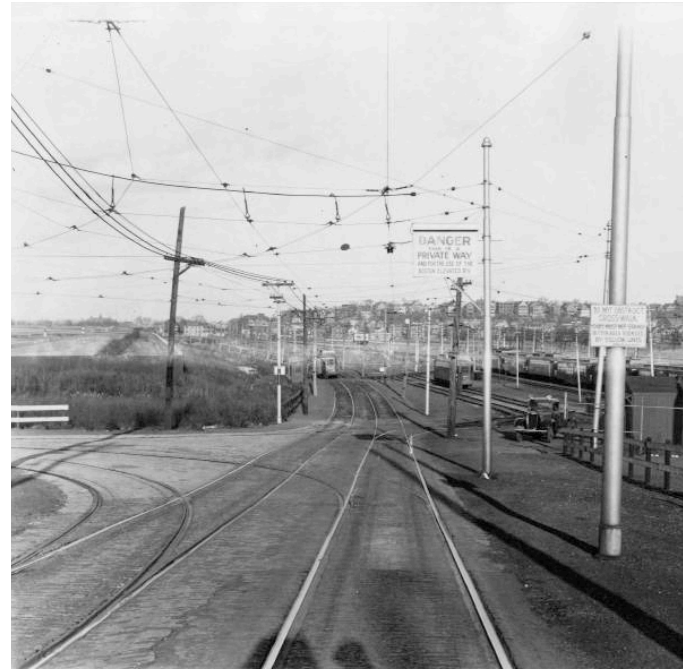


**FIG 02-72 [ARRIBA]**

Walley Street desde la intersección de Bennington Street y Leyden Street (2021)

**FIG 02-73 [ABAJO]**

Representación de Belle Isle Square según lo previsto por el proyecto de reurbanización de Suffolk Downs. (2019)



**FIG 02-74 [ARRIBA]**

Walley Street mirando al este hacia la estación Suffolk Downs, fecha desconocida. Imagen accedida a través de Digital Commonwealth.

**FIG 02-75 [ABAJO]**

Walley Street mirando hacia el este hacia la estación Suffolk Downs, 2021



### **Recomendaciones para el uso del suelo y la forma construida**

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

### **Crear un subdistrito residencial de cuatro pisos a lo largo de Bennington Street.**

Bennington Street al norte de Orient Heights Square está regulada por dos subdistritos del Área de Desarrollo Económico.

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



**FIG 02-76**

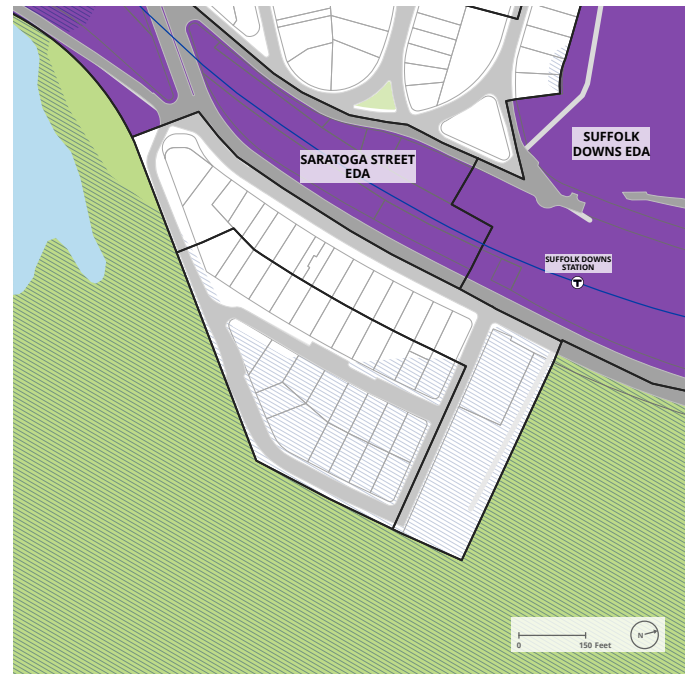
Walley Street desde la intersección de Waledmar Avenue (2020). El reciente desarrollo residencial a lo largo de Walley Street aprovecha su proximidad a la estación Suffolk Downs.





**FIG 02-77 SUFFOLK DOWNS SQUARE Y WALLEY STREET EN LA ACTUALIDAD: DISTRITOS DE ZONIFICACIÓN POR ALTURA**

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



**FIG 02-78 SUFFOLK DOWNS SQUARE Y WALLEY STREET DEL MAÑANA: PLAN DE REGULACIÓN PROPUESTO**

- ÁREA DE DESARROLLO ECONÓMICO
- ESPACIO ABIERTO
- DISTRITO DE SUPERPOSICIÓN DE RESISTENCIA A LA INUNDACIÓN

## Recomendaciones para el transporte y el ámbito público

### **Introducir conexiones peatonales y ciclistas adecuados para familias en Bennington Street, Walley Street, Palermo Street y Austin Avenue.**

Cuando se conecten con Mary Ellen Welch Greenway, caminos en la calle en Bennington Street y Walley Street crearían una conexión continua y para familias para caminar y andar en bicicleta en todo East Boston, desde Inner Harbor hasta Suffolk Downs, Winthrop, Revere y más allá. Las intersecciones de Walley Street en Gladstone Street, Orient Avenue y Waldemar Avenue se simplificarían para lograr cruces peatonales más cortos y seguros y ampliar el espacio público y las oportunidades de infraestructura ecológica. Si bien la colaboración no implica una aprobación, la coordinación continua con MBTA, el propietario del puente de Bennington Street, Suffolk Downs Station y la zona alrededor de la estación es crucial para llevar a cabo este concepto.

### **Reconfigurar las intersecciones de Bennington Street en Walley Street, Leyden Street y Palermo Street con nuevos cruces peatonales protegidos por semáforos.**

Se reducirían el tamaño y la complejidad de estas intersecciones, con lo cual se simplificarían los movimientos vehiculares y se ralentizarían los giros. A corto plazo, se anticipan cambios de seguridad en esta intersección mediante el uso de pintura, señales y delineadores flexibles a través del proyecto de reurbanización de 1188 Bennington Street.

### **Aumentar el acceso a Belle Isle Marsh en Palermo Street, Austin Avenue y la reserva Belle Isle Marsh.**

El proyecto de reurbanización de 1141 Bennington Street construirá un camino de uso compartido a lo largo de Belle Isle Marsh a través de Palermo Street y Austin Avenue, que podría conectarse con caminos a lo largo del patio ferroviario de Orient Heights, como se prevé en el Plan Maestro de East Boston (2000). Un nuevo cruce de peatones en Bennington Street en la entrada de Belle Isle Marsh ampliaría el acceso a los espacios abiertos. El proyecto de mejora específica de la seguridad de Bennington Street de MassDOT ajustará el tamaño de Bennington Street a lo largo de Belle Isle Marsh, creando espacio para un futuro cruce de peatones, una isla de cruce y rampas en las aceras.

## **Aspectos destacados de la implementación: Mejoras en las calles Bennington y Walley**

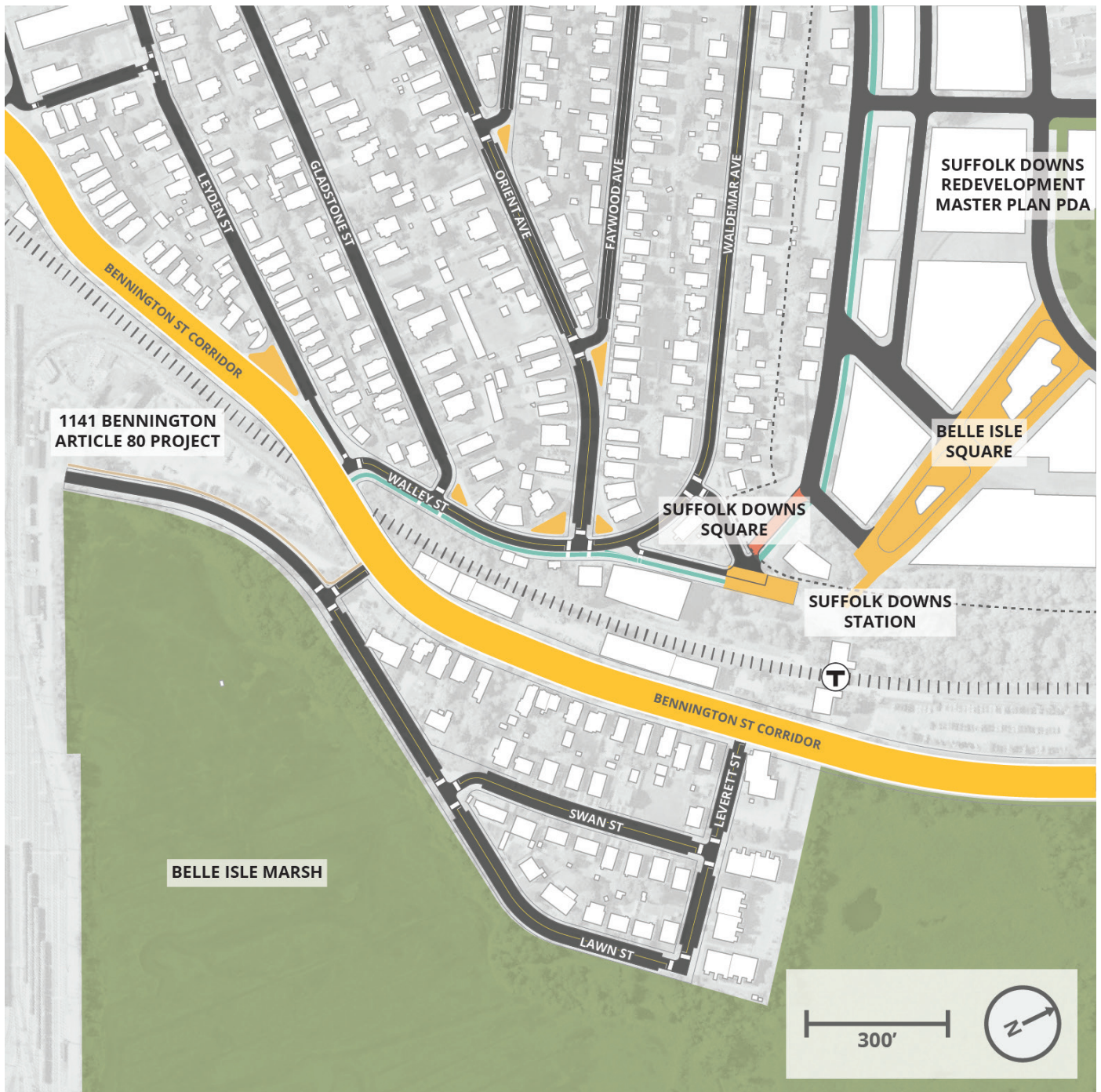
PLAN: East Boston y las soluciones de resiliencia costera para East Boston y Charlestown (Fase II) prevén cambios relacionados con la seguridad y la resiliencia en Bennington Street y Walley Street en el área de Suffolk Downs Square. Los proyectos municipales, estatales y relacionados con el desarrollo a corto y mediano plazo que implementarán elementos de estas visiones están avanzando.

MassDOT probará cambios de seguridad en Bennington Street entre Leverett Avenue en East Boston y Crescent Avenue en Revere a partir de la primavera de 2024. Para obtener más información, consulte Implementation Spotlight en la sección Bennington Street.

1141 Bennington Street and 1188 Bennington Street redevelopment projects will improve the safety and accessibility of the Bennington Street / Walley Street / Leyden Street intersection and the Bennington Street / Palermo Street intersection, respectively.

Los proyectos de reurbanización de 1141 Bennington Street y 1188 Bennington Street mejorarán la seguridad y accesibilidad de la intersección de Bennington Street/Walley Street/Leyden Street y la intersección de Bennington Street/Palermo Street, respectivamente.

En 2024, la ciudad y varios socios estatales, municipales y otros socios comenzarán un estudio de varios años de Belle Isle Marsh para avanzar en el diseño de estrategias de resiliencia costera que se extenderán a lo largo de Bennington Street en East Boston y Frederick's Park en Revere. Para obtener información adicional, consulte el Área de desarrollo económico de Saratoga Street y la sección Belle Isle Marsh Waterfront.



El concepto de visión de Suffolk Downs Square conecta el área con Mary Ellen Welch Greenway y Belle Isle Marsh, al tiempo que crea cruces peatonales más seguros a lo largo de Bennington Street y Walley Street hacia otros destinos y el pantano.

FIG 02-79 VISIÓN PARA WALLEY STREET Y SUFFOLK DOWNS SQUARE

- PARQUES/ESPACIO ABIERTO
- ESPACIO PÚBLICO MEJORADO
- CARRIL EXCLUSIVO PARA AUTOBUSES
- CICLOVÍA/SENDA
- RUTA DE USO COMPARTIDO
- ➔ CORREDOR BENNINGTON STREET





Las condiciones a lo largo de la costanera de East Boston son altamente variables. Las recientes actividades de desarrollo han transformado partes limitadas de la costanera; sin embargo, gran parte de la zona sigue estando física y económicamente desconectada de la comunidad de East Boston.



**FIG 02-80 [ARRIBA A LA IZQUIERDA] 45 LEWIS STREET (2020).** El Harborwalk (paseo del puerto) de Boston y espacio abierto privado públicamente accesible asociado con el desarrollo de Clippership Wharf.

**FIG 02-81 [ARRIBA A LA DERECHA] 605 CHELSEA STREET (2021).**

Estacionamiento de superficie y circulación de camiones que rodean a la histórica Estación de Bombeo de Vapor de East Boston.

**FIG 02-82 [ABAJO A LA IZQUIERDA] 102 BORDER STREET (2021).** Propiedad vacante ubicada en la Zona Designada Portuaria de East Boston.

**FIG 02-83 [ABAJO A LA DERECHA] PASO ELEVADO DE CURTIS STREET (2021).** Tanques de almacenamiento de combustible y derecho de paso ferroviario a lo largo de Chelsea Creek.



# 03. La costanera y las zonas industriales en evolución

**Formada para servir las necesidades de la industria regional y la infraestructura, la mayoría de la costanera de East Boston sigue estando física y económicamente desconectada de la comunidad de East Boston. Planificar para el futuro de estas zonas debe otorgar prioridad a aumentar el acceso público a la costanera, implementar una infraestructura de resiliencia y apoyar actividades económicas esenciales.**

## **En este capítulo, lea sobre:**

- “Recomendaciones clave para uso del suelo y forma construida” en la página 133
- “Recomendaciones clave para el ámbito público” en la página 135
- “Calles Marginal y Sumner
- Paseo marítimo del puerto interior” en la página 137
- “La calle fronteriza y el Paseo marítimo del puerto interior” en la página 143
- “La calle Cóndor y el Muelle de Lower Chelsea Creek” en la página 149
- “Área de desarrollo económico de McClellan Highway y la zona costera de Upper Chelsea Creek” en la página 155

# Contexto

**Las economías industriales transformaron estas zonas desde zonas intermareales a una costanera en actividad a comienzo del siglo XX. Después de décadas de reducción de la actividad, una vez más estas zonas presentan una oportunidad significativa para el crecimiento.**

La evolución de East Boston es quizás más evidente a lo largo de la costanera del vecindario, donde las economías marítimas industriales y la infraestructura regional reformaron la costa desde zonas intermareales a una costanera en actividad a comienzos del siglo XX. Sin embargo, como las economías industriales y del puerto cambiaron con el tiempo, la costanera de East Boston entró a un largo período de negligencia y falta de inversión. Las recientes actividades de desarrollo han transformado partes limitadas de la costanera; sin embargo, gran parte de la zona sigue estando física y económicamente desconectada de la comunidad de East Boston. Estas zonas deben superar desafíos físicos significativos que de otra manera podrían impedir las oportunidades de crecimiento.

**Usos de impacto pesado degradaron las condiciones ecológicas a lo largo de la costa de East Boston.**

El escurrimiento de la superficie como resultado de usos comunes a lo largo de la costanera, que incluyen instalaciones de almacenamiento de combustible, grandes lugares de estacionamiento y desarmaderos industriales, fluye hacia las corrientes fluviales, incluyendo la parte interior del puerto, Chelsea Creek y la Belle Isle Marsh. El impacto de estos usos permanece incluso luego de haber sido removidos. La contaminación del suelo causada por la actividad industrial y el desecho inapropiado de

desperdicios podría requerir una remediación costosa o límites a la contaminación.

**Todas estas zonas son vulnerables a inundaciones costeras y terrestres asociadas con el cambio climático.**

El terreno de esta subzona no fue históricamente “tierra” sino pantanos llenados a través del tiempo para expandir la superficie donde construir en East Boston. Estas zonas siguen siendo bajas con relación a otras geografías del vecindario, y los mapas de riesgos potenciales de inundación en el vecindario claramente demuestran este desafío. Gran parte de la costanera es propiedad privada y generar una infraestructura con resiliencia a inundaciones en todo el distrito requerirá una estrecha coordinación con los propietarios.

**Muchas de estas zonas adolecen derechos de paso públicos adecuados y suficiente acceso al transporte público.**

Diseñadas para cumplir las necesidades de usos primariamente industriales, las calles de estas zonas a menudo tienen condiciones pobres e inseguras y en varios lugares la red de calles no está completa o no existe. Muchas zonas de la costanera no son atendidas por suficiente acceso del transporte público y son consideradas “desiertos del transporte público”.





Servicio en la costanera (WS por sus siglas en inglés)  
 Manufactura en la costanera (WM por sus siglas en inglés)  
 Reserva para Economía Marítima (MER por sus siglas en inglés)  
 Comercial en la costanera (WC por sus siglas en inglés)  
 Residencial en la costanera (WR por sus siglas en inglés)  
 Instalaciones comunitarias en la costanera (WCF por sus siglas en inglés)  
 Industrial local (LI por sus siglas en inglés)  
 Zona de Desarrollo Económico de la McClellan Highway  
 Zona de Desarrollo Económico de Saratoga Street

**FIG 03-1 SUBDISTRITOS EXISTENTES DE LA COSTANERA Y ZONA DE DESARROLLO ECONÓMICO**

# Consideraciones políticas para las Zonas Designadas Portuarias

**Las reglamentaciones del estado otorgan prioridad a los usos industriales que dependen del agua en gran parte de la costanera de East Boston y reemplazan a las reglamentaciones de zonificación.**

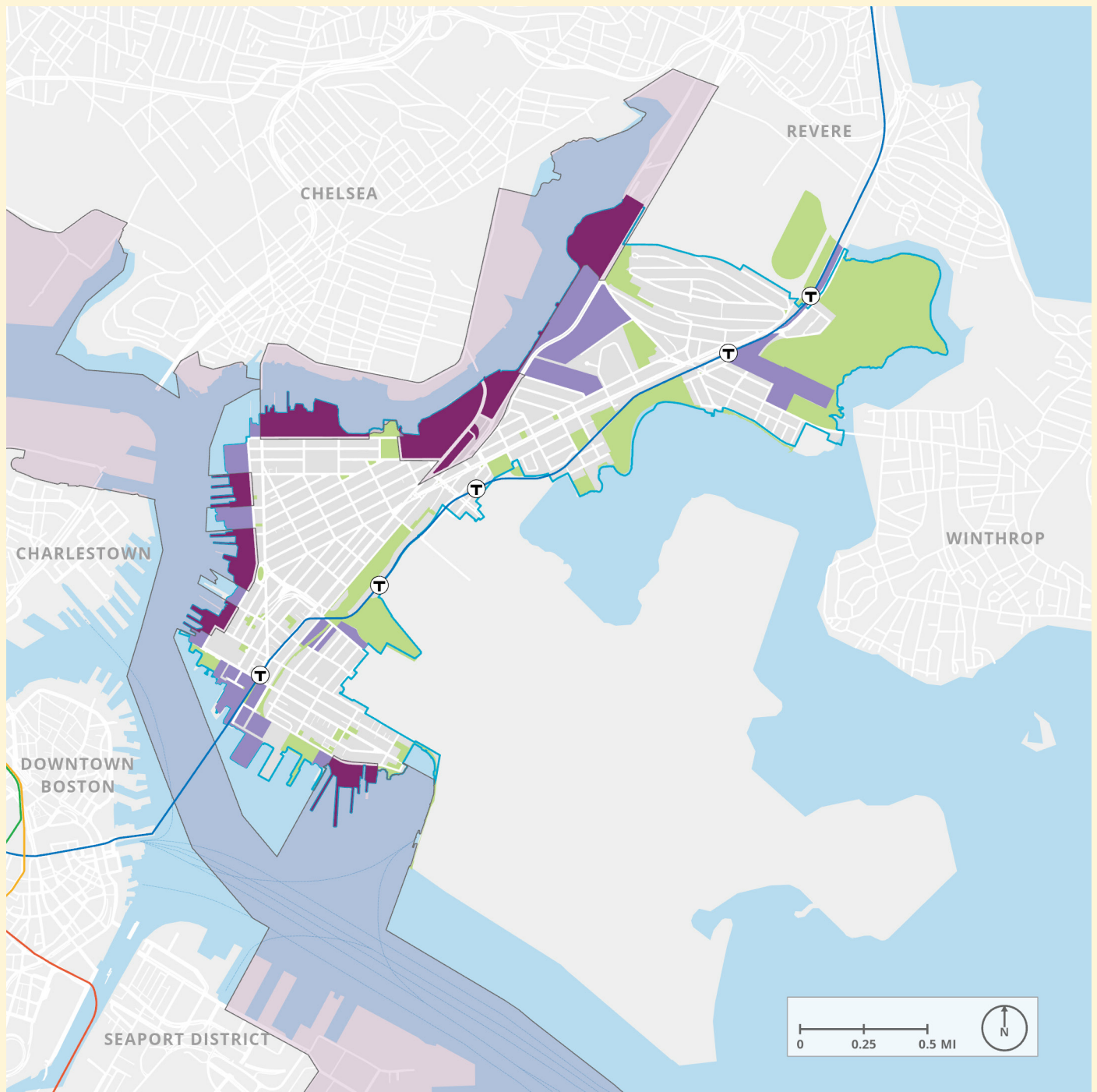
Las Zonas Designadas Portuarias (DPA por sus siglas en inglés) son zonas de tierra y agua con características físicas y operacionales identificadas por el estado como que tienen significativo nacional y regional con respecto a usos industriales que dependen del agua y actividades comerciales que dependen del transporte marítimo. Los usos de los terrenos en estas zonas se limitan a usos Industriales Dependientes del Agua (WDI por sus siglas en inglés) y prohíben otros usos, incluyendo el espacio abierto públicamente accesible. Estas reglamentaciones fueron diseñadas para proteger a los usos industriales que dependen del agua de la competencia de los usos residenciales y comerciales e impuestos más altos a la propiedad. Sin embargo, las DPA no pueden forzar a una industria o empresa particular a operar en un lugar específico, y mientras la demanda de usos de terrenos industriales que dependen del agua en East Boston desapareció, las reglamentaciones de la DPA restringen y suprimen las oportunidades de desarrollo económico a lo largo de la costanera.

**Es necesario un mayor análisis para entender cómo las zonas industriales de la costanera pueden ser consolidadas de manera más eficiente y servir de manera eficaz a los usos futuros de producción que depende del agua.** La Ciudad, que recientemente solicitó una evaluación de límites con la intención de remover parcelas de la DPA de East Boston, se ha comprometido a trabajar con los socios del estado para identificar oportunidades de alinear los intereses del estado con las prioridades de la comunidad local.

**“Nuestra administración cree que la mayoría de las restricciones de la Zona Designada Portuaria (DPA) a lo largo de la parte interior del puerto y Chelsea Creek en East Boston ya no sirven a las necesidades de la comunidad y no están en línea con el futuro del vecindario. Estos terrenos tienen la posibilidad de ayudar a responder a las necesidades más importantes de East Boston, que incluyen una infraestructura resiliente, viviendas asequibles, espacios para empresas locales y acceso a alimentos y servicios confiables y suficientes.”**

- Alcaldesa Michelle Wu

Tomado de una carta de comentario presentada a la Oficina Ejecutiva de Energía y Asuntos Ambientales el 19 de septiembre de 2022.



- BORDE DPA
- SUPERFICIE TERRESTRE SUJETA A LA REGULACIÓN DPA
- ESPACIO ABIERTO

### FIG 03-3 MAPA DE LÍMITES DE LA ZONA DESIGNADA PORTUARIA

Hay dos Zonas Designadas Portuarias en East Boston que cubren gran parte de la costanera del vecindario a lo largo de Boston Harbor y Chelsea Creek. Los límites de estas zonas fueron evaluados en 2022, lo que resultó en modificaciones menores a ambas.



# Consideraciones sobre las políticas para el Harborwalk

**El Harborwalk en East Boston es un producto de inversiones públicas y privadas. No es continuo donde la actividad industrial en la costanera limita el acceso público.**

El programa del Harborwalk de Boston trata de lograr una vía peatonal continua en la costanera y es uno de los componentes más importantes del programa de la Municipalidad para la revitalización de la costanera. El sistema privado accesible al público conecta a los vecindarios con la bahía, atracciones históricas, culturales y recreacionales importantes e instalaciones de transporte marítimo. El Harborwalk se extiende más de 43 millas desde Mattapan a East Boston y se conecta con una red de vías y senderos interiores, incluyendo el Mary Ellen Welch Greenway, la columna de la red de carriles de bicicletas de East Boston.

Los desarrollos que son considerados “dependientes del agua” como zonas del puerto industrial marítimo, están exentas de los requerimientos de acceso público del Capítulo 91. Típicamente dichos usos se encuentran en zonas llamadas “Zonas Designadas Portuarias” (DPA). Mucho de la costanera de East Boston es regulado por superposiciones con las DPA que limitan el acceso público, lo que resulta en una condición fragmentada del Harborwalk. Consulte las páginas TKTK para más información sobre las DPA.



**FIG 03-4 PIERS PARK EN EAST BOSTON**

Piers Park es un ejemplo de una inversión pública que contribuye a la creación de un activo público. Ubicado en Jeffries Point, el parque Piers Park I fue construido por la Massachusetts Port Authority en 1995 para permitir que los residentes accedan a la costanera. Piers Park II abrió en diciembre del 2023.

**Las conexiones restantes requerirán la dependencia de vías públicas como Marginal Street y Border Street para unificar los segmentos desconectados del Harborwalk. Los diseños de estas calles deberían asegurar que se otorga prioridad al acceso público a la costanera.**

Bayswater Street, por ejemplo, no tiene un acceso público a lo largo de su límite con la costanera, a pesar de la inversión pública en la mejora y puntos de interés para peatones.



**FIG 03-5 DIAGRAMA DEL HARBORWALK EN EAST BOSTON HOY**

Las inversiones en el Harborwalk en East Boston están concentradas en Jeffries Point, debido a que el redesarrollo de su costanera resultó en la eliminación de la mayoría de las DPA e inversión pública en espacio abierto.

# Recomendaciones claves para el uso de terrenos y tipo de construcción

**El desarrollo en estas áreas típicamente ocurre en sitios grandes con poca infraestructura existente y debe balancear la demanda de nuevos usos con los existentes.**

La economía de East Boston ha cambiado con el tiempo y, como resultado, la demanda de ciertos usos de terrenos industriales y dependientes del agua también ha cambiado. Determinar dónde otorgar prioridad a usos industriales versus dónde otorgar prioridad a usos residenciales y comerciales, es una parte crítica de la planificación del crecimiento del vecindario.

**Permitir una mezcla de usos que apoyen la actividad económica esencial para crear oportunidades para un desarrollo concentrado en el empleo.**

Las reglamentaciones existentes de uso de muchas de estas zonas identifican usos comerciales como “oficinas generales”, usos educacionales como “escuelas de oficios”, usos comunitarios como “centro de educación de adultos” y “centro comunitario”, usos culturales como “estudios de producción” y usos de espacio abierto como “instalaciones de recreación” como condicionales o prohibidos. Estos usos y otros contribuyen directamente a la actividad económica esencial y deben ser permitidos. Otras disposiciones del código de zonificación tales como límites bajos en el cociente de superficie del piso y altos mínimos para el estacionamiento fuera de la calle deben ser atendidas para promover un uso más eficiente del terreno.

**Limitar la proliferación de usos de baja intensidad tales como centros logísticos y autoalmacenaje.** El

código de zonificación no define actualmente los centros logísticos y de autoalmacenaje pero ambos usos requieren una reglamentación específica. Como los depósitos de carga, centros de alquiler de automóviles e instalaciones de estacionamiento remoto, los centros de logística y autoalmacenaje generan una baja intensidad laboral mientras que simultáneamente generan impactos desproporcionados al tráfico de camiones y vehículos.

**Lograr una transición apropiada en la escala de los edificios.**

Los tamaños de las parcelas en estas áreas son típicamente mucho más grandes que los tamaños de las parcelas en lugares adyacentes, y como resultado, los edificios también tienden a ser más grandes. Donde ocurre esta adyacencia, es importante una transición apropiada en la escala de los edificios. Las superficies de los pisos del edificio, particularmente la longitud del edificio cuando está paralelo a las calles primarias, pueden ser un importante determinante de la escala percibida del edificio.

**Apoyar el nuevo uso adaptivo de las estructuras existentes.**

Los edificios y la infraestructura industrial son una parte importante de los antepasados industriales de East Boston y deberían ser conservados cuando sea posible. El nuevo uso adaptivo también contribuye beneficios de sostenibilidad, tales como un impacto reducido del carbono comparado con la demolición y nueva construcción.



- Opportunities to attract  
blue tech/blue economy  
companies + enterprises to  
East Boston

The character of the  
Shipyard + Marina is  
important to preserve. I  
hope it doesn't gentrify.



**FIG 03-6 CHELSEA CREEK (2020).**

El personal de la BPDA participó en una visita a Chelsea Creek organizada por Harborkeepers, una organización de defensa de la costanera como parte de su programa denominado "Visión Chelsea Creek".

**FIG 03-7 RESEÑA DE LA OPINIÓN DE LA COMUNIDAD (OCT 2019)** Reunión comunitaria organizada por la BPDA que se concentró en los desafíos y oportunidades en las zonas de carácter.

**FIG 03-8 REUNIÓN COMUNITARIA (NOV 2019).**

Una reunión comunitaria organizada por la BPDA se concentró en los desafíos y oportunidades específicas de la Costanera y Zonas de Desarrollo Económico.



# Recomendaciones claves para el espacio público

**Las reglamentaciones del estado y los usos industriales limitan las oportunidades de una costanera resiliente, públicamente accesible. Las redes de transporte restringen cómo viajan las personas hacia y desde East Boston y dentro de su costanera.**

La vulnerabilidad de East Boston al aumento del nivel del mar requiere una red integrada de soluciones de resiliencia costera para proteger adecuadamente al vecindario. Este método combinado, así como la conexión de existentes y nuevos espacios abiertos en la costanera, sufren el desafío de las reglamentaciones de las DPA. Cambios físicos y a la política de calles, puentes, túneles y servicios de transporte permitirían más equitativa y sosteniblemente las zonas de crecimiento y beneficiarían a toda la comunidad de East Boston.

## **Avanzar la infraestructura de resiliencia costera.**

Con la terminación de las Soluciones de Resiliencia Costera para East Boston y Charlestown (Fase II), se han creado los conceptos preferidos para todas las vías fluviales de East Boston. La Ciudad trabajará con los socios del gobierno nacional y del estado para optimizar las inversiones de infraestructura resiliente a largo plazo y continuará explorando el financiamiento para sociedades mixtas para construir soluciones de resiliencia costera a escala del distrito en propiedades públicas y privadas.

## **Aumentar el espacio abierto y el acceso público**

**a la costanera.** Quedan pocas oportunidades para crear nuevos espacios abiertos públicamente accesibles en la costanera de East Boston. La Ciudad buscará nuevas oportunidades para indicar el acceso a la costanera, donde sea posible, y para conectar a los espacios abiertos de alta calidad de la costanera y los segmentos del Harborwalk a través de un derecho de

paso público. Incluyendo la Calle Marginal, Calle Border, Calle Conder, Calle Bennington, y los lotes de carril a lo largo la parte superior de Chelsea Creek que pertenecen al Estado.

## **Reconfigurar las redes de transporte de la costanera y expandir las opciones del servicio de transporte.**

Diseñadas para cumplir las necesidades de usos primariamente industriales, las calles de estas zonas a menudo tienen condiciones pobres e inseguras y en varios lugares la red de calles no está completa o no existe. Muchas zonas de la costanera no son atendidas por suficiente acceso del transporte público y son consideradas “desiertos del transporte público”. Un nuevo servicio de autobús de alta frecuencia junto con un método de Calles Completas ayudaría a expandir las opciones de transporte cómodo y seguro.

## **Evaluar las conexiones equitativas con la oportunidad.**

East Boston depende especialmente de puentes, túneles y el servicio de subterráneo para conectarse con el resto de la región. Estas conexiones, sin embargo, limitan cómo y cuándo los residentes y las visitas pueden cruzar el puerto de Boston. La Línea Azul, la columna de la red de transporte público de East Boston, no se conecta con la Línea Roja, el ferrocarril suburbano ni con centros establecidos o emergentes de empleos al oeste de Downtown. Los costos del usuario para cruzar el puerto varían según el modo, lo que refuerza las desigualdades.



**FIG 03-9 OPEN SPACE COMMUNITY WORKSHOP (JAN 2019)**

Hosted at the East Boston YMCA, the event focused on discussing open space needs across the entire neighborhood.

The waterfront is now being redeveloped as it is. The focus should be on open space and protecting the area from the effects of climate change, e.g., flooding.

**FIG 03-10 SCAN OF COMMUNITY FEEDBACK (OCT 2019)**

Community meeting hosted by BPDA focused on challenges and opportunities specific to Waterfront and Economic Development Areas.



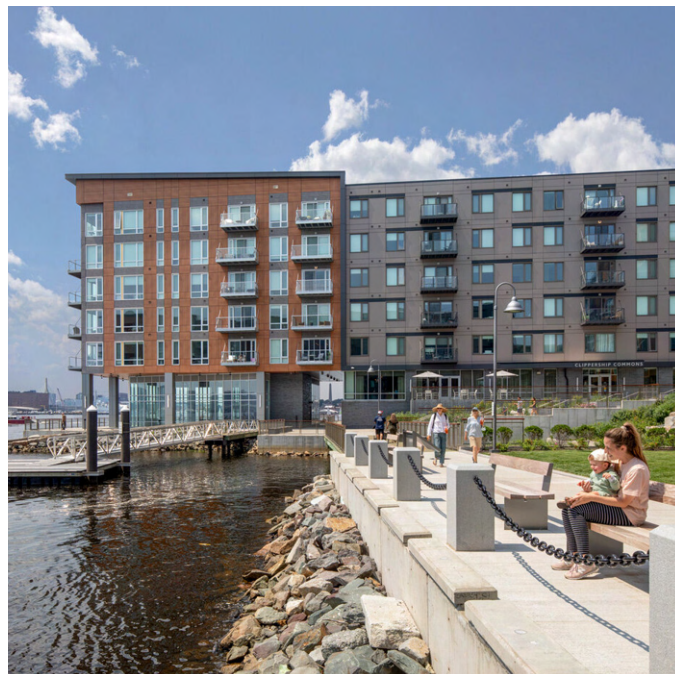
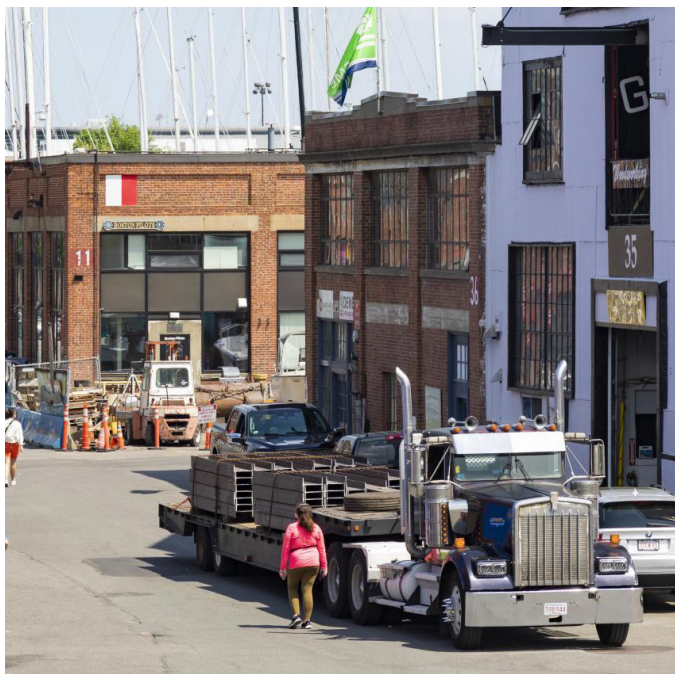
# Costanera del puerto interior en Marginal Street y Sumner Street

Esta subzona incluye propiedades principalmente entre Marginal Street y la costa del puerto interior, desde la terminal de Marginal Street en Porzio Park hasta el final de Sumner Street en LoPresti Park. La Grand Junction Railroad & Depot Company construyó el terreno en esta subzona a mediados de los 1800 al construir una pared de retención del mar a seiscientos pies desde Marginal Street y llenar el lugar. Embarcaderos construidos con pilotes de madera extendieron la costa aún afuera. Los dueños de la propiedad cambiaron varias veces a medida que ferrocarriles fueron consolidados y vendidos durante los 1960 y 1970. La propiedad estuvo vacante durante décadas luego de que Conrail abandonara la Grand Junction Railroad, la línea que accedía a las vías en la costanera en 1976. Massport eventualmente consolidó la titularidad de todas las propiedades en la costanera entre Lewis Street y el Jeffries Yacht Club y en 1995 comenzó la construcción de la primera fase de Piers Park en una parte del sitio como mitigación asociada con el Aeropuerto Internacional Logan. Otras parcelas de la costanera en esta subzona fueron creadas de acuerdo con la visión creada por el Plan Maestro de East Boston (2000) y el Plan del Puerto Municipal de East Boston (2002). Estos proyectos incluyen a 99 Sumner Street (conocido como The Mark y antiguamente conocido como Hodge Boiler Works), Clippership Wharf, y una parte del desarrollo del East Pier (antiguamente conocido como Portside en Pier One).



**FIG 03-11 COSTANERA DE MARGINAL STREET (CERCA DE 1955 – 1964).**

Las instalaciones industriales que se muestran aquí incluyen a la Bethlehem Steel Company, ahora la Boston Harbor Shipyard & Marina, y la Grand Junction Railroad y Wharves, ahora espacio abierto asociado con Piers Park. Imagen accedida a través de la Biblioteca de Northeastern University, Archivos y Colecciones Especiales



**FIG 03-12 [ARRIBA A LA IZQUIERDA]**

Marginal Street donde divide a la Boston Harbor Shipyard and Marina (2023)

**FIG 03-13 [ABAJO A LA IZQUIERDA]**

Harborwalk y espacio abierto accesible al público asociado con Clippership Wharf (2023).

**FIG 03-14 [ARRIBA A LA DERECHA]**

LoPresti Park con desarrollo residencial (99 Sumner Street, conocido como The Mark) al fondo. (2023)

**FIG 03-15 [ABAJO A LA DERECHA]**

Inundación en Lewis Street (2018)

### **Recomendaciones para el uso de terrenos y tipo de construcción**

Las oportunidades restantes de redesarrollo son controladas principalmente por Massport, una agencia del estado que no está sujeta a las restricciones municipales de zonificación. Las mismas incluyen el desarrollo asociado con East Pier y The Shipyard.

### **Consolidar el subdistrito servicio en la costanera (WS) de Jeffries Point y el subdistrito residencial en la costanera (WR) de South Ferry en un solo subdistrito de la costanera de uso mixto.**

Los usos existentes en el subdistrito servicio en la costanera (WS) en Jeffries Point son principalmente residenciales y no son congruentes con la designación servicio en la costanera, designada para “proteger contra el aumento de usos que amenacen la continua viabilidad económica de operaciones comerciales que dependen del agua”. Los usos y tipos de construcción en estos subdistritos no tienen diferencias entre ellos.

### **Designar el Navy Fuel Pier Airport Buffer Park como Espacio Abierto en la Costanera (OS-WA).**

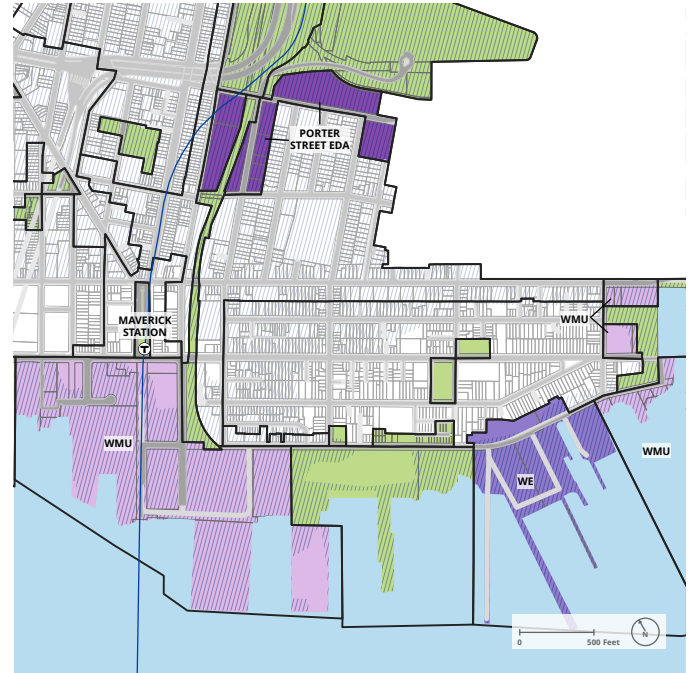
El espacio abierto se encuentra en un pequeño subdistrito de servicio en la costanera (WS). A pesar de que la propiedad pertenece a Massport y por lo tanto no está sujeta a la reglamentación municipal de zonificación, la designación espacio abierto en la costanera (OS-WA) sería más consistente con cómo otros espacios abiertos de Massport, como Piers Park, son regulados.





**FIG 03-16 PLAN REGULADOR EXISTENTE PARA MARGINAL STREET Y EL INNER HARBOR WATERFRONT**

La zonificación existente en la zona incluye una mezcla de subdistritos de servicio en la costanera (WS), subdistritos de reserva económica marítima (MER), y dos subdistritos de espacios abiertos diferentes que incluyen un subdistrito de espacio abierto de recreación (OS-RC) y un subdistrito de espacio abierto de acceso en la costanera (OS-WA).



**FIG 03-17 PLAN DE REGULACIÓN PROPUESTO PARA MARGINAL STREET Y INNER HARBOR WATERFRONT**

- SUBDISTRITO COMERCIAL EN LA COSTANERA
- SUBDISTRITO ECONOMICO DE LA COSTANERA
- ZONA DE DESARROLLO ECONÓMICO
- ESPACIO ABIERTO
- DISTRITO DE SUPERPOSICIÓN DE RESISTENCIA A LA INUNDACIÓN

### Recomendaciones para el transporte y espacio público

La costanera en la parte interior del puerto en Marginal Street incluye algunos de los espacios abiertos más conectados y concentrados del vecindario, que incluyen a Porzio Park, Navy Fuel Pier Airport Edge Buffer, Piers Park, y LoPresti Park, así como varios espacios públicos privados contribuidos por el desarrollo privado. La expansión de Piers Park ya ha comenzado. La fase II, abrió a en construcción, en diciembre del 2023, expandió el parque por 4.5 acres, y la fase III, que actualmente completa la evaluación comunitaria del diseño, contribuirá 3.8 acres adicionales.

**Ofrecer infraestructura de resiliencia costera en lugares claves, como Carlton Wharf y Lewis Mall.**

**La Ciudad, Massport y los inquilinos de Shipyard, deberían explorar a través de un proceso de planificación maestra la seguridad, la accesibilidad y las mejoras a la conectividad a lo largo y a través del corredor de Marginal Street para lograr un Harborwalk mejor conectado que permita los usos de Shipyard.**

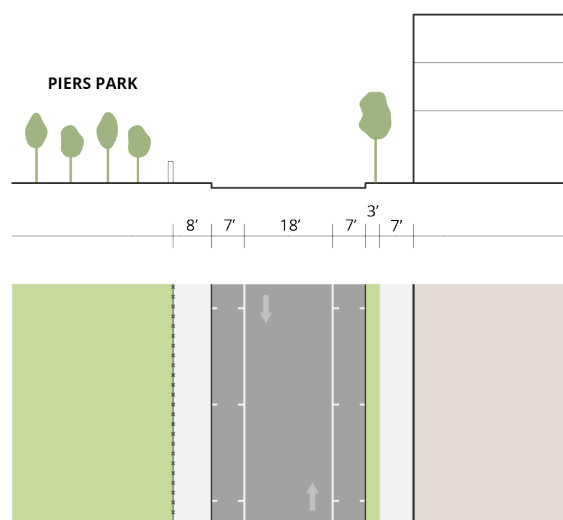
La visión de un paseo continuo a través de la Shipyard a Porzio Park no se puede implementar sin cambios regulatorios a la DPA de East Boston. Esta diferencia podría ser eliminada con mejoras a Marginal Street, incluyendo la extensión del Mary Ellen Welch Greenway. Marginal Street sufre una transición desde una vía pública a un camino privado con entrada a través de la Shipyard.

La topografía y los usos industriales limitan la conectividad hacia y desde la costanera y Jeffries Point, creando un espacio significativo entre las conexiones accesibles a Cottage Street y Jeffries Street.



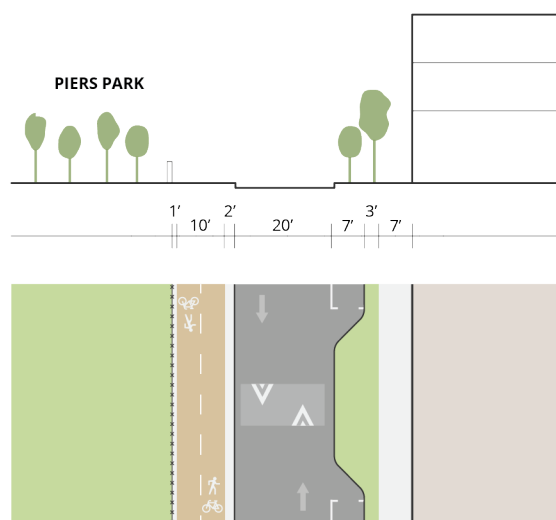
**FIG 03-18 IDEA CONCEPTUAL PARA LA INFRAESTRUCTURA DE RESILIENCIA COSTERA EN CARLTON WHARF INCLUIDA EN EL REPORTE ANÁLISIS TÉCNICO Y OPCIONES DE DESARROLLO CON DISEÑO RESILIENTE PARA LA COSTANERA DE EAST BOSTON (BPDA, 2021)**

El estudio expandió el análisis de vulnerabilidad climática y las estrategias de resiliencia creadas a través de las Soluciones de Resiliencia para la Costa de Boston según el Clima para East Boston (2017) y soluciones de diseño avanzadas para solucionar dos puntos críticos de entrada de inundaciones a corto plazo en Carlton Wharf y Lewis Mall.



**FIG 03-19 TRAMO DE MARGINAL STREET SECTION: CONDICIÓN EXISTENTE PARA LA VÍA PÚBLICA**

El concepto de la visión de una vía privada en Marginal Street propone una calle compartida a través de la Shipyard. Esta calle sería compartida por las personas usando todos los modos de viaje a bajas velocidades. Las calles compartidas pueden apoyar la actividad comercial y minorista, restaurantes y estacionamiento y actividades de carga. Las superficies de las calles compartidas a menudo están demarcadas con ladrillos y otros tipos de decoraciones.



**FIG 03-20 TRAMO DE MARGINAL STREET: CONDICIÓN PROPUESTA PARA LA VÍA PÚBLICA**

El concepto de la visión de una vía pública en Marginal Street otorga prioridad a la calma del tráfico y la extensión del Mary Ellen Welch Greenway para crear una conexión orientada a la familia a Piers Park y la Shipyard. Marginal Street es elegible para la calma del tráfico.

El concepto de visión de vía privada de Marginal Street propone una calle compartida a través del Astillero. Esta calle sería compartida por personas que utilizan todos los modos de transporte a baja velocidad. Las calles compartidas pueden sustentar actividades comerciales y minoristas, restaurantes y actividades de estacionamiento y carga. Las superficies de las calles compartidas a menudo están delineadas con adoquines u otros tipos de tratamientos decorativos.



# Border Street y la costanera del puerto interior

Esta subzona incluye propiedades principalmente entre Border Street y la costa del puerto interior, desde la terminal de New Street en LoPresti Park hasta el Condor Street Overlook. Muchas de las primeras industrias de East Boston, particularmente la construcción de naves, estaban ubicadas a lo largo de Border Street. Con la reducción en la demanda del comercio marítimo y la consolidación de operaciones más adelante en el siglo XX, muchos embarcaderos fueron abandonados o dedicados a usos no marítimos. El legado de los ciclos de expansión y contracción económica de estas industrias es visible en el tipo de construcción a lo largo de Border Street, que es altamente variable e incluye parcelas vacantes, edificios industriales que dependen del agua, edificios comerciales de baja altura y edificios residenciales de altura media recientemente construidos. Los usos aquí también son muy variados, incluyendo una Escuela Pública de Boston (Mario Umana K-8) y varios negocios que proveen bienes y servicios esenciales para la comunidad local, incluyendo el único supermercado en East Boston. La actividad de redesarrollo reciente en esta subzona se limita a sitios contemplados por la Enmienda al Plan del Puerto Municipal de East Boston (2008), incluyendo 6-26 New Street (The Eddy) y 102-148 Border Street (Boston East). Otras oportunidades de redesarrollo siguen estando sujetas a las reglamentaciones impuestas por la Zona Designada Portuaria de East Boston.



**FIG 03-21 [ARRIBA] LOTE VACANTE EN 102 BORDER STREET.**

Edificio de Atlantic Works y la antigua instalación de Cold Storage al fondo. (Fecha desconocida) Imagen obtenida de la encuesta de la Comisión Histórica de Massachusetts de la Zona Industrial Interior del Puerto de East Boston.



**FIG 03-22 [ABAJO] LOTE VACANTE EN 102 BORDER STREET.**

Edificio de Atlantic Works y edificio residencial alto en 2 – 10 New Street al fondo. (2023)



**FIG 03-25 [ARRIBA A LA IZQUIERDA] 338 BORDER STREET (2022).**

Estacionamientos de superficie y operaciones industriales asociadas con las instalaciones de BTT Marine Construction. La propiedad está ubicada dentro de la Zona Designada Portuaria de East Boston. Imagen accedida a través de Google Street View.

**FIG 03-26 [ABAJO A LA DERECHA] LUGARES DE ESTACIONAMIENTO DE SUPERFICIE ASOCIADOS CON 184 - 220 BORDER STREET, CONOCIDA COMO LIBERTY PLAZA. (2023)**

Muchas empresas en la plaza entregan bienes y servicios esenciales al vecindario. La propiedad está ubicada dentro de la Zona Designada Portuaria de East Boston.



**FIG 03-23 [ABAJO A LA IZQUIERDA] BORDER STREET HACIA EL NORTE. (2022)**

A la derecha, la construcción de 301-303 Border Street, un proyecto de mediana altura de uso mixto que incluye 64 unidades de vivienda y espacio comercial en la planta baja. A la izquierda, la Academia Mario Umaña, una escuela pública de Boston.

**FIG 03-24 [ABAJO A LA DERECHA] ESPACIO ABIERTO A LO LARGO DEL INNER HARBOR ASOCIADO CON 120 BORDER STREET (BOSTON EAST).**

Imagen accedida a través de [www.maloneyproperties.com](http://www.maloneyproperties.com). El Harborwalk aquí es una excepción notable a la falta de acceso público a otros lugares a lo largo de Border Street.





### **Recomendaciones para el uso de terrenos y tipo de construcción.**

La zonificación existente en el área incluye: dos subdistritos comerciales de la costanera (WC), uno de comercio comunitario (CC), dos de reserva para economía marítima (MER), uno de instalaciones comunitarias en la costanera (WCF), uno de residencial en la costanera (WR) y un pequeño subdistrito de espacio abierto / salvaje urbano (OS-UW). Los usos mixtos ya existen en esta subárea y benefician a la comunidad de East Boston.

**Consolidar las parcelas en el lado del puerto de Border Street, desde Sumner Street a Condor Street, en un solo subdistrito de uso mixto y de altura mediana en la costanera.** Este subdistrito debería permitir usos residenciales, comerciales e institucionales en alturas y densidades que responden razonablemente a la factibilidad económica y a los tipos de edificios contemporáneos.

### **Aprovechar el uso de Áreas de Desarrollo Planificadas (PDAs) para ejecutar prioridades de uso de suelo como identificado por la comunidad.**

El establecimiento de una superposición de un Área de Desarrollo Planificada es un instrumento de regulación discrecional usada para el propósito de “proveer leyes de zonificación más flexibles; para proporcionar beneficios públicos a la comunidad de East Boston.” En adición a la necesaria infraestructura pública - usos de suelo, incluyendo guarderías, supermercados, viviendas asequibles, y espacio comerciales subsidiados - podrían ser negociados como un beneficio público asociados con derechos especiales.

**Apoyar la nueva utilización de las estructuras existentes.** Los edificios y la infraestructura industrial son una parte importante de los antepasados industriales

de East Boston y deberían ser conservados cuando sea posible. La Comisión Histórica de Massachusetts incluyó varias propiedades concentradas principalmente a lo largo de Border Street entre Maverick Street y Central Square en un estudio de 1997 del “Área industrial del puerto interior de East Boston”.

### **Otorgar prioridad al acceso físico y visual a la costanera y al espacio abierto para el redesarrollo de cualquier parcela al oeste de Border Street.**

No se propone ninguna nueva calle paralela a Border Street y cualquier acceso vehicular futuro y carga en estas parcelas, en caso de ser redesarrolladas, debería ocurrir a través de calles perpendiculares de acceso a Border Street. Las prioridades de diseño urbano relevantes de la Revisión del desarrollo costero del Artículo 53-19 incluyen, entre otras, -

- Los edificios y espacios deben dirigir las vistas y los movimientos de los peatones hacia el agua.
- Los edificios del interior reforzarán el patrón de las calles de la ciudad y evitarán muros continuos paralelos a la orilla del agua, manteniendo los corredores de vista y acceso.

### **Perseguir una evaluación adicional de la Zona**

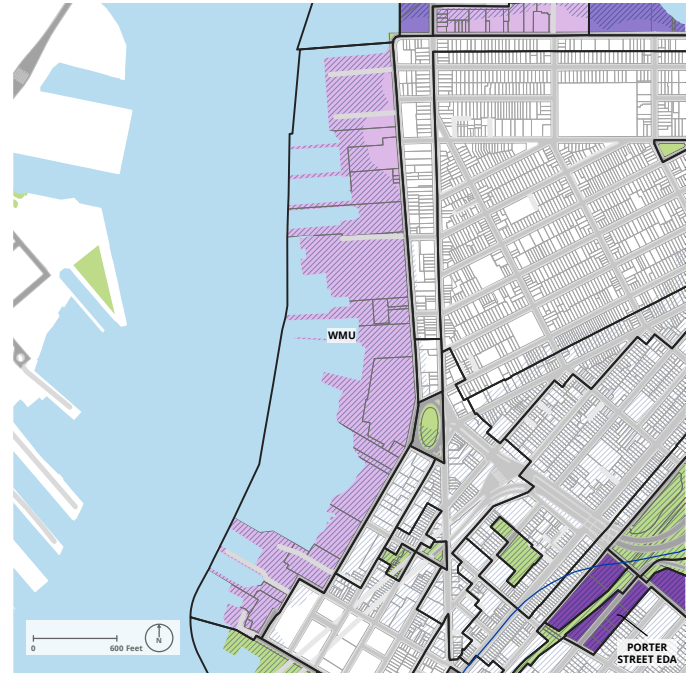
**Designada Portuaria de East Boston.** La Ciudad propuso la eliminación de propiedades en esta zona desde la Zona Designada Portuaria de East Boston durante las tareas más recientes de evaluación de límites en 2022. A pesar de que la revisión de límites no resultó en cambios a esta zona, existen otras oportunidades para lograrlo. El redesarrollo de estos sitios sin ser afectados por las reglamentaciones de las DPA seguiría estando sujeto a los requerimientos de zonificación y del Capítulo 91 y muy probablemente requerirían un Plan del Puerto Municipal.





**FIG 03-28 PLAN REGULATORIO EXISTENTE PARA BORDER STREET Y LA COSTANERA DEL PUERTO INTERIOR**

Las propuestas de desarrollo en parcelas de más de un acre y ubicadas en subdistritos comerciales en la costanera son elegibles para obtener la aprobación de zonificación a través del Área de Desarrollo Planificada sujeta a las regulaciones dimensionales de un Plan Portuario Municipal aprobado.



**FIG 03-27 PLAN REGULATORIO PROPUESTO PARA BORDER STREET Y LA COSTANERA DEL PUERTO INTERIOR**

La zonificación debería extender la elegibilidad de DPA al subdistrito propuesto de uso mixto del Waterfront.

- SUBDISTRITO COMERCIAL EN LA COSTANERA
- SUBDISTRITO ECONOMICO DE LA COSTANERA
- ZONA DE DESARROLLO ECONÓMICO
- ESPACIO ABIERTO
- DISTRITO DE SUPERPOSICIÓN DE RESISTENCIA A LA INUNDACIÓN

### Recomendaciones para el transporte y espacio público

El espacio abierto y el acceso a la costanera en esta zona son limitados y están desconectados. Los espacios abiertos públicos incluyen LoPresti Park, Alfred L. Bertulli Park en Central Square y el espacio de recreación asociado con la escuela Mario Umana K-8. El espacio público privado creado por el desarrollo residencial en 2 – 8 New Street (The Eddy) y 102 – 148 (Boston East) contribuyen al espacio abierto de la costanera y a la red del Harborwalk intermitente.

### Conectar el Harborwalk con derechos de paso público.

Las oportunidades de acceso peatonal al paseo marítimo están limitadas por los usos industriales. Border Street ha servido tradicionalmente a la actividad industrial costera y se encuentra en medio de una transición hacia usos más residenciales. La calle se conecta con Harborwalk en algunos lugares, pero las mejoras para caminar, andar en bicicleta y la infraestructura verde en Border Street contribuirían a una condición continua de Harborwalk donde los usos industriales impiden el acceso a la costa. Border Street es muy adecuada para infraestructura para bicicletas porque, en comparación con Meridian Street, tiene un terreno más plano, acceso al paseo marítimo y Harborwalk, y menos conflictos con vehículos grandes y que giran. Border Street también es una ruta ciclista directa entre Maverick Square, un importante destino para el transporte activo, y el puente McArdle, que incluirá carriles bici separados como parte de su rehabilitación. La infraestructura verde ayuda a gestionar las aguas pluviales mediante el uso de plantas, suelo y otros materiales naturales para imitar la naturaleza. El resultado son calles que eliminan los contaminantes, drenan mejor y son más hermosas. Estas estrategias son una expansión del Plan Maestro de East Boston (2000), que propuso a “Waterfront Way” para conectar los espacios abiertos con mejoras consistentes al paisaje urbano.



**FIG 03-29 IDEA CONCEPTUAL DE LA INFRAESTRUCTURA DE RESILIENCIA COSTERA EN CENTRAL SQUARE Y LA COSTANERA DEL PUERTO INTERIOR INCLUIDA EN EL REPORTE *SOLUCIONES DE RESILIENCIA COSTERA PARA EAST BOSTON Y CHARLESTOWN* (CIUDAD DE BOSTON, 2017)**

### Avanzar la resiliencia costera a lo largo de la costanera de Border Street.

La visión de un espacio abierto especial accesible al público cerca de la costanera en Central Square, como lo han documentado las Soluciones de Resiliencia Costera para East Boston y Charlestown (Fase I), y un Harborwalk continuo no se pueden implementar sin cambios regulatorios a la DPA de East Boston y enmiendas adicionales al Plan del Puerto Municipal de East Boston. La Municipalidad ha iniciado un nuevo estudio del diseño para evaluar las estrategias de resiliencia costera a lo largo de la costanera en Border Street como un paso futuro clave en la implementación de la iniciativa Climate Ready Boston de la Municipalidad. Para obtener información adicional, consulte Implementación destacada en la página siguiente.



**FIG 03-30 BORDER STREET Y SU RELACIÓN CON LAS NECESIDADES DE INFRAESTRUCTURA DE RESILIENCIA COSTERA Y LA RED DE BICICLETAS EXISTENTE/PLANIFICADA**

- ESTUDIO APROXIMADO DE LA ZONA COSTERA DE UNA BORDER STREET RESILIENTE
- "WATERFRONT WAY" - DEL PLAN MAESTRO DE EAST BOSTON (2000)
- CALLE PROPUESTA PARA CALMAR EL TRÁFICO
- PROPUESTA DE CARRIL BICI SEPARADO O CARRIL BICI EN CONTRACORRIENTE
- CALLE PROPUESTA PARA CALMAR EL TRÁFICO
- NUEVA CALLE PROPUESTA CON CARRIL BICI
- VÍA VERDE EXISTENTE / CAMINO DE USO COMPARTIDO / PASEO MARITIMO
- CARRIL BICI CONVENCIONAL EXISTENTE

## Aspectos destacados de la implementación: Proyecto Resiliente de la Calle Fronteriza frente al Mar

En enero del 2024, la ciudad de Boston, a través del departamento del medio ambiente, lanzará un estudio de diseño de infraestructura costal para el frente costal de la calle Border, el cual abarca 10 parcelas privadas donde la infraestructura resiliente puede ser diseñada y construida. El proyecto resultará en un diseño alternativo preferido y será anticipado que se complete en 24 meses.

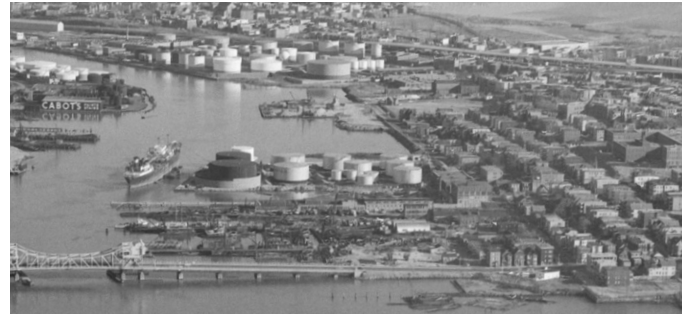
El propósito es avanzar un diseño que reduce daños causados por inundaciones actuales y proyectadas, provee protección a los residentes, infraestructura, utilidades, y estructuras a lo largo de las vías de inundación, y mejora acceso público, conectividad, y espacio abierto a lo largo del frente costal.

El estudio va envolver un grupo de partes interesadas consistiendo de propietarios privados del frente costal, organizaciones de la comunidad, y miembros de la comunidad de East Boston, para avanzar el diseño de estrategias de protección contra inundación cuales fueron estudiadas en el 2017 en el plan *Climate Ready Boston, Soluciones de resiliencia costal para East Boston y Charlestown (Fase 1)*.



# Condor Street y la costanera de la zona baja de Chelsea Creek

Esta subzona incluye propiedades principalmente entre Condor Street y la costa de Chelsea Creek, desde la intersección de Condor Street y Border Street hasta el Puente de Chelsea Street. La costanera de Chelsea Creek fue desarrollada después de y, en realidad, como apoyo a la costanera de la zona interior del puerto. Los usos históricamente incluyeron manufactura e infraestructura energética. Sin embargo, a medida que la economía industrial marítima de East Boston desapareció, también desapareció la demanda por manufactura industrial y al llegar a los años 1930, muchas de estas instalaciones fueron abandonadas y la costa fue transferida a desarmaderos. Un reporte de 1931 presentado por la Boston Port Authority documentó las “serias amenazas a la salud y seguridad de los residentes de East Boston causado por las naves abandonadas a lo largo de Condor Street. Un cuidadoso relevamiento de la situación de cascos revela un total de 79 naves naufragadas en una distancia de tres cuartos de milla más allá del Puente de Meridian Street.” A pesar de que estos cascos fueron eliminados de la costa, los desarmaderos y la infraestructura energética siguen siendo usos comunes. El tipo de construcción en esta parte de la costanera es algo variable, incluyendo un grupo establecido de edificios residenciales de baja escala, varios edificios comerciales históricos de mediana altura y estructuras



**FIG 03-31 COSTANERA DE CONDOR STREET (1962).**

El Puente de Meridian Street (posterior a la reconstrucción) aparece al frente. Las instalaciones de almacenamiento de combustible incluyendo la State Fuel Co. (luego la Hess Oil Co.) aparecen prominentemente. Imagen accedida a través de la Biblioteca de Northeastern University, Archivos y Colecciones Especiales

industriales de baja altura, incluyendo aproximadamente 25 acres de tanques de almacenamiento de combustible. Casi todas las propiedades que no son actualmente espacio abierto se encuentran dentro de la Zona Designada Portuaria de Chelsea Creek y sujetas a reglamentación a nivel del estado.



**FIG 03-32 [ARRIBA A LA IZQUIERDA] CONDOR STREET URBAN WILD (FECHA DESCONOCIDA)**

El espacio abierto es propiedad de la ciudad de Boston y lo mantiene ella. La Iniciativa Urban Wilds transformó esta zona urbana abandonada en un área natural de acceso público en 2003. El sitio restaurado ahora cuenta con senderos para caminar, un paseo marítimo y una plataforma de observación con vistas al río Chelsea, una marisma, praderas y otros elementos del hábitat costero. Imagen obtenida a través del sitio web del proyecto de la ciudad de Boston.

**FIG 03-33 [A LA DERECHA] INTERSECCIÓN DE CONDOR STREET Y BROOKS STREET (2022)**

La imagen muestra un desarrollo de relleno reciente en 101 Condor Street y una propiedad comercial vacía en 100 Condor Street.

**FIG 03-34 [ABAJO A LA IZQUIERDA] CONDOR STREET ACERCÁNDOSE A LA INTERSECCIÓN DE BORDER STREET Y MERIDIAN STREET**

La imagen muestra usos residenciales establecidos a ambos lados de Condor Street. Las propiedades al norte de Condor Street, incluidos estos edificios residenciales de baja escala, están sujetas a la regulación del Área Portuaria Designada de Chelsea Creek.

### **Recomendaciones para el uso de terrenos y tipo de construcción**

La zonificación existente en el área incluye: cuatro subdistritos de manufactura en la costanera (WM), tres de Reserva para Economía Marítima (MER), el único industrial local de East Boston (LI) y un espacio abierto / salvaje urbano (OS-UW). La zonificación debería crear una mejor transición entre la subzona residencial establecida al sur de Condor Street con los usos industriales al norte de Nay Street.

### **Apoyar la nueva utilización de las estructuras existentes.**

Los edificios y la infraestructura industrial son una parte importante de los antepasados industriales de East Boston y deberían ser conservados cuando sea posible. La Comisión Histórica de Massachusetts incluyó 84-92, 100 y 102-140 Condor Street en un relevamiento de la Zona Industrial de Chelsea River en 1997.

### **Convertir el subdistrito industrial local a un subdistrito de uso mixto y de altura mediana en la costanera.**

El subdistrito está separado de los subdistritos de la costanera por Nay Street, una calle con derecho de paso público. Los usos residenciales y una guardería ya existen en el subdistrito y son consistentes con usos en otros lugares a lo largo de Condor Street.

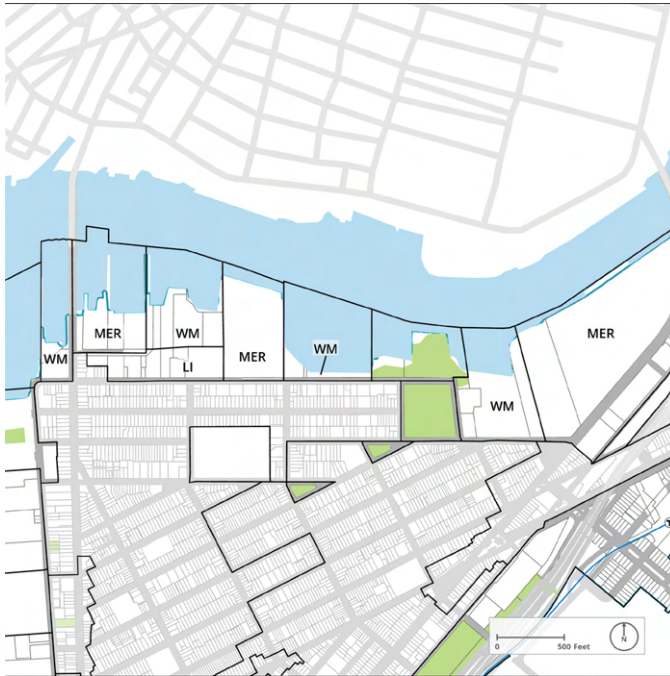
### **Consolidar los límites de los subdistritos de la Reserva para Economía Marítima (MER) y el subdistrito manufactura en la costanera (WM) al oeste de Putnam Street en un solo subdistrito. Simplificar la zonificación industrial de la costanera tiene la intención de “proteger a la costanera que trabaja”.**

Los usos permitidos en el subdistrito manufactura en la costanera (“WM”) no son claros, como la *TABLA C – Distrito del vecindario de East Boston – los subdistritos de manufactura en la costanera, de servicio en la costanera, de comercial en la costanera, y de reserva económica marítima (MER) – Regulaciones del uso* no incluyen una columna para los subdistritos manufactura en la costanera (“WM”). Los requerimientos dimensionales, registrados en la *TABLA H – Distrito del Vecindario de East Boston - subdistritos de Reserva económica marítima (MER), manufactura en la costanera (WM), servicio en la costanera (WS) y comercial en la costanera (WC)* son similares.

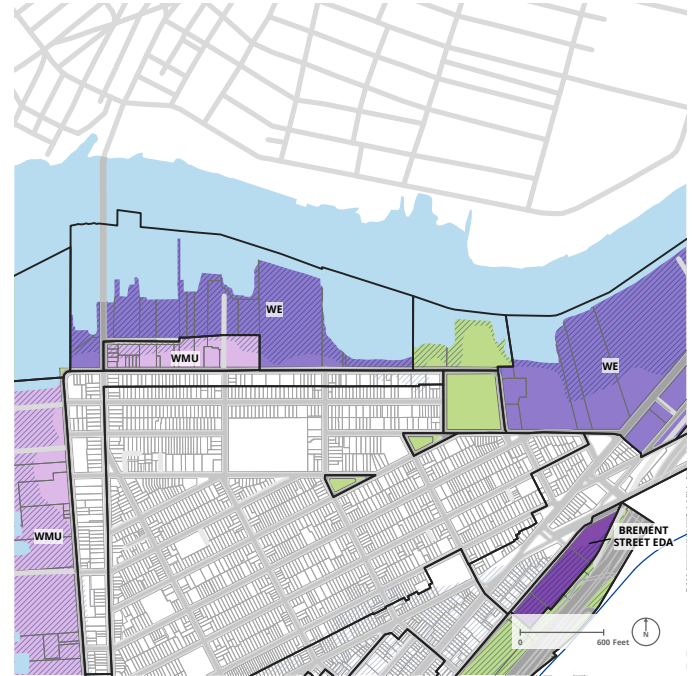
### **Perseguir una evaluación adicional de la Zona Designada Portuaria de Chelsea Creek.**

Gran parte del área está sujeta a una mayor regulación por parte de la Área Portuaria Designada de Chelsea Creek. En 2022, la Administración de la Zona Costera administró una evaluación de límites de la Zona Designada Portuaria de Chelsea Creek y no consideró a propiedades al sur del puente de Chelsea Street.





**FIG 03-36 PLAN REGULADOR EXISTENTE PARA CONDOR STREET Y EL FRENTE AL MAR DE LOWER CHELSEA CREEK**



**FIG 03-35 PLAN REGULADOR PROPUESTO PARA LA CALLE CONDOR Y EL FRENTE AL MAR DEL LOWER CHELSEA CREEK**

- SUBDISTRITO COMERCIAL EN LA COSTANERA
- SUBDISTRITO ECONOMICO DE LA COSTANERA
- ZONA DE DESARROLLO ECONÓMICO
- ESPACIO ABIERTO
- DISTRITO DE SUPERPOSICIÓN DE RESISTENCIA A LA INUNDACIÓN

### **Recomendaciones para el transporte y espacio público**

El espacio abierto en la zona está concentrado en el extremo este de Condor Street e incluye el American Legion Playground y el espacio silvestre urbano de Condor Street. La red de calles industriales en la zona está sin resolución, lo que requiere que grandes vehículos operen en la principalmente residencial Condor Street.

### **Expandir el espacio silvestre urbano de Condor Street.**

Las parcelas de la costanera que no tienen las dimensiones para el desarrollo podrían presentar oportunidades para expandir el espacio Silvestre Urbano hacia el oeste. Las propiedades municipales podrían presentar oportunidades para expandir el espacio Silvestre Urbano hacia el este.

### **Conectar a East Boston y Chelsea con un carril para bicicletas seguro y apto para familias y atender las preocupaciones sobre la seguridad en la intersección de Meridian Street y Condor Street.**

MassDOT y el Departamento de Obras Públicas de Boston rehabilitará el Puente McArdle en los próximos años. Este proyecto incluirá carriles independientes para bicicletas con una superficie más suave de la plataforma del puente para facilitar el uso de bicicletas de forma más segura y cómoda entre East Boston y Chelsea, y mejorará la intersección de Meridian Street/Border Street/Condor Street, que es uno de los puntos calientes de accidentes de East Boston y un sitio de importantes retrasos de autobuses. Como se señaló, el corredor de Border Street es ideal para infraestructura para bicicletas ideal para familias y la Ciudad explorará oportunidades para conectar las mejoras del Puente McArdle a lo largo de esta calle. Para obtener información adicional, consulte Implementación destacada en la página siguiente.



**FIG 03-37 NAY STREET, HACIA MERIDIAN STREET**

Nay Street hoy opera como un callejón industrial conectado solamente a Meridian Street.

**Formalizar y extender Nay Street con una nueva intersección en Condor Street.** Una extensión de Nay Street podría ayudar a desviar el tráfico de camiones lejos de Condor Street al oeste de Putnam Street, permitiendo el rediseño de Condor Street que esté más de acuerdo con el tipo de calle de un vecindario residencial.

**Rediseñar Eagle Square y Lexington Square desde cero para resolver los desafíos de seguridad y accesibilidad y crear un nuevo ámbito público e infraestructura ecológica.** Eagle Square es atravesada con frecuencia por camiones grandes que pasan o estacionan en la vía pública para dar servicio a sitios industriales contiguos. Lexington Square, una cuadra al oeste, presenta exceso de pavimento y operaciones confusas para todos. En 2022, la Ciudad implementó una solución provisional en Eagle Square antes de las obras de servicios públicos planificadas en el área, que alterarán las calles hasta su finalización en 2025. Esta solución provisional utilizó señales y franjas viales para encaminar East Eagle Street alrededor de los camiones estacionados. Sin embargo, la ciudad desarrollará una solución de diseño holística para ambas plazas para abordar problemas y oportunidades.



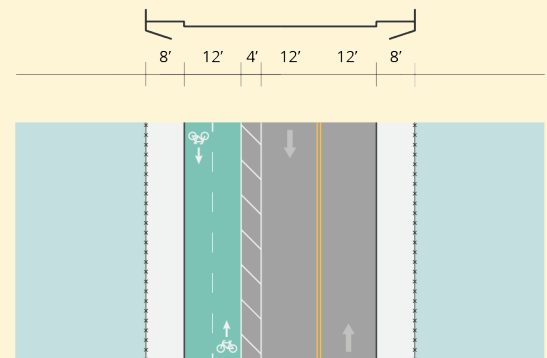
**FIG 03-38**

Dentro de Eagle Square, los camioneros estacionan sus vehículos durante largos períodos de tiempo dentro del derecho de paso público, lo que crea desafíos de seguridad y barreras de accesibilidad. La nueva subestación de policía, adyacente a Eagle Square, se inauguró en 2023.

## Aspectos destacados de la implementación: Rehabilitación del puente McArdle

La Ciudad y MassDOT van a colaborar para rehabilitar el puente McArdle, el cual conecta East Boston a Chelsea a través de la Calle Meridian y la Calle Pearl, respectivamente. La Ciudad es propietario del puente y lo mantiene. El cronograma del proyecto todavía no ha sido definido, pero el trabajo está previsto comenzar antes de 2030. El puente fue construido en 1954 y fue renovado en 2002, actualmente, el puente está en mala condición y requiere reemplazamiento de todo el cubierto del puente y rehabilitación de otros elementos, incluyendo el tramo móvil del puente.

Hoy en día, el cubierto del puente McArdle incluye dos carriles que son suficientemente anchos para acomodar 4 carriles, creando situaciones de incertidumbre y promoviendo prácticas de conducción inseguras. La superficie del tramo móvil del puente está hecha de calificación de metal, lo cual es incómodo para personas andando en bicicleta. El concepto del puente McArdle mantiene dos carriles e incluye un carril separado de dos sentidos para bicicletas en el lado oeste. La propuesta permitirá a los vehículos el acceso en la calle para empleados que necesitan acceder a la casa del puente. El proyecto promueve una oportunidad para abordar el tema de seguridad para personas andando en bicicleta y problemas con retrasos de autobuses que afectan corredores conectados en ambas comunidades. Problemas de seguridad son especialmente pronunciados en la intersección de las calles Meridian, Border, y Condor.





# Zona de Desarrollo Económico de la McClellan Highway y la Costanera de la Parte Superior de Chelsea Creek

Esta subzona incluye las propiedades entre la Ruta 1A y la costa de Chelsea Creek, desde el Puente de Chelsea Street a los límites de Revere y el subdistrito de zonificación Zona de Desarrollo Económico de la Autopista McClellan. La tierra de esta subzona no fue históricamente “tierra” sino un pantano salino intermareal que conecta al Chelsea River (ahora llamada Chelsea Creek) con Winthrop Bay. Con el tiempo, los desechos, incluyendo material de dragado y descargas ilegales de basura doméstica, desconectaron a las dos vías fluviales, lo que resultó, según un artículo en el Boston Globe de 1931, “un muy claro olor a estagnación y putrefacción en ambas secciones” cuando se refería a las costas de Breeds Island y Noddle Island. Poco tiempo después, la Compañía de Desarrollo Portuario de Boston realizó importantes inversiones en la “recuperación” de tierra y desarrollo el lugar para el almacenamiento de combustible. A pesar de que las estructuras de tanques ya no existen en estos sitios, el uso de alto impacto ha tenido efectos nefastos y duraderos, que contribuyen a ciclos posteriores de usos dañinos de la tierra y degradación ecológica. Mucho de la zona continúa siendo desaprovechada, incluyendo varias acres de estacionamiento en la superficie y propiedades vacantes. La actividad de desarrollo ha sido limitada, y, hasta recientemente, estuvo concentrada en la Zona de Desarrollo Económico, incluyendo un proyecto de



**FIG 03-39 PASEO MARÍTIMO DE CHELSEA CREEK A LO LARGO DE LA RUTA 1A / MCCLELLAN HIGHWAY DESDE LAS INSTALACIONES DE MAVERICK COTTON MILLS HASTA ORIENT HEIGHTS (1940).**

La costanera de Chelsea Creek a lo largo de la Ruta 1A / McClellan Highway desde las instalaciones de la Maverick Cotton Mills hacia Orient Heights (1940). La infraestructura de almacenamiento de combustible transformó los paisajes costeros a lo largo de Chelsea Creek.

expansión hotelera en 100 Boardman Street y un proyecto residencial para múltiples familias de altura mediana en 144 Addison Street. Sin embargo, el conjunto de propiedades recientes a lo largo de Chelsea Creek presenta una oportunidad de desarrollo significativa.



**FIG 03-40 [ARRIBA A LA DERECHA] AUTOPISTA WILLIAM F MCCLELLAN (2021).** Estacionamiento de superficie y condiciones inaccesibles de las veredas en el Courtyard Marriott Airport Hotel.

**FIG 03-41 [A LA IZQUIERDA] 605 CHELSEA STREET (2021).** Estacionamiento de superficie, condiciones inaccesibles de las veredas y condiciones en la costa ecológicamente degradadas y públicamente inaccesibles en la histórica East Boston Steam Sewerage Pumping Station.

**FIG 03-42 [ABAJO A LA DERECHA] 144 ADDISON STREET (2020).** Desarrollo residencial para múltiples familias de altura mediana reciente en la Zona de Desarrollo Económico de la Autopista McLellan adyacente a usos residenciales existentes a lo largo de Saratoga Street.



### **Recomendaciones para el uso de terrenos y tipo de construcción**

El desarrollo en la zona presenta una oportunidad significativa para el crecimiento conectado con las necesidades de la comunidad.

### **Flexibilizar los usos permitidos en ambos subdistritos para crear una mayor oportunidad para el desarrollo concentrado en el empleo.**

Las reglamentaciones existentes de uso de muchas de estas zonas identifican usos comerciales como “oficinas generales”, usos educativos como “escuelas profesionales” y “escuelas de oficios”, usos comunitarios como “centro de educación de adultos” y “centro comunitario”, usos culturales como “estudios de producción” y usos de espacio abierto como “instalaciones de recreación” como usos condicionales o prohibidos en ambos subdistritos. Estos usos contribuyen directamente a la actividad económica esencial y deberían estar permitidos por derecho.

### **Aumentar la altura y la densidad permitidas para las Zonas de Desarrollo Planificado en la Zona de Desarrollo Económico de la Autopista McClellan.**

El propósito indicado del establecimiento de zonas dentro de las cuales se podría permitir una PDA es “proveer una ley de zonificación más flexible”, sin embargo, las reglamentaciones dimensionales en la Sección 53-45 limitan el FAR permitido para PDA a 2.0, que es el mismo que el FAR permitido en el subdistrito subyacente. Se necesita flexibilidad para aprovechar el desarrollo privado para la entrega de mejoras públicas tales como infraestructura de inundación a escala del distrito, derechos de paso públicos y amenidades del espacio abierto.

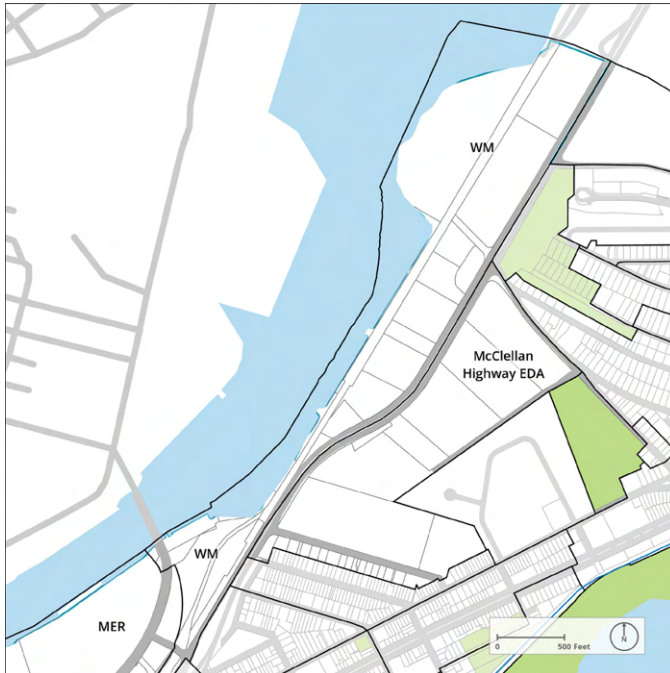
### **Estudiar oportunidades y los impactos potenciales del crecimiento residencial en la Zona de Desarrollo Económico de la Autopista McClellan.**

La Zona de Desarrollo Económico (EDA por sus siglas en inglés) de la McClellan Highway fue establecida para animar un crecimiento económico “ambientalmente sólido” y el “desarrollo de usos minoristas, de oficinas, investigación y desarrollo y de manufactura e industrial liviano que se beneficie de la proximidad de la zona a la Ciudad, el aeropuerto internacional y acceso a importantes autopistas”. El subdistrito no fue planificado para uso residencial y una inversión significativa en la infraestructura pública, incluyendo la protección contra inundaciones a escala del distrito y la creación de una red de calles locales sería necesaria para permitir dichos usos. Sin embargo, la subzona presenta una importante oportunidad para atender la demanda de viviendas mientras que se conecta con zonas residenciales establecidas.

### **Estudiar los “usos temporarios” y “usos que apoyen la DPA” potenciales en la Zona Designada Portuaria de Chelsea Creek.**

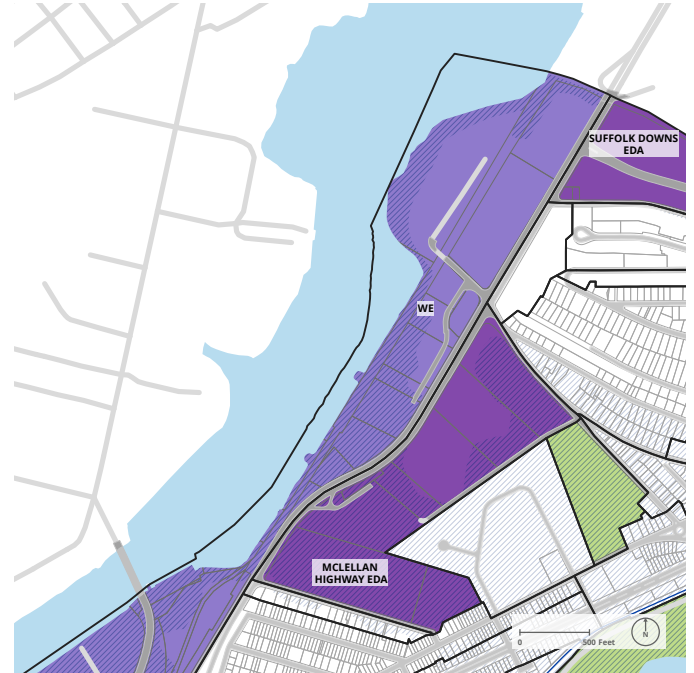
En 2022, la Administración de Zonas Costeras administró una evaluación de límites de la Zona Designada Portuaria en Chelsea Creek y eliminó aproximadamente 23 acres de la DPA de Chelsea Creek. La propiedad está ahora sujeta solamente a las reglamentaciones y zonificación del Capítulo 91. Aproximadamente 51 acres de terreno siguen estando sujetas a reglamentaciones adicionales de la DPA que requiere “uso industrial dependiente del agua” según se define en las Reglamentaciones de Vías Fluviales (Sección 9.12(2)(b) del Capítulo 310 del Código de Reglamentaciones de Massachusetts. Un Plan Maestro para DPA podría brindar una excepción limitada a dicho requerimiento al identificar “usos que apoyen a DPA” y “usos temporarios”.





**FIG 03-43 PLAN REGULADOR EXISTENTE PARA LA ZONA DE DESARROLLO ECONÓMICO DE LA MCCLELLAN HIGHWAY Y LA COSTANERA DE LA PARTE SUPERIOR DE CHELSEA CREEK**

La zonificación existente en la zona incluye dos subdistritos grandes – el subdistrito de manufactura en la costanera en la parte superior de Chelsea Creek y el subdistrito de la Zona de Desarrollo Económico en la Autopista McClellan. Una parte del subdistrito de manufactura en la costanera en la parte superior de Chelsea Creek sigue estando sujeta a reglamentaciones adicionales por la Zona Designada Portuaria de Chelsea Creek.



**FIG 03-44 PLAN REGULADOR PROPUESTO PARA LA ZONA DE DESARROLLO ECONÓMICO DE LA MCCLELLAN HIGHWAY Y LA COSTANERA DE LA PARTE SUPERIOR DE CHELSEA CREEK**

Conservar los subdistritos separados es apropiado. Consistente con el cambio de límites recomendado propuesto en la sección Residencial del Vecindario, la parte de la EDA de la McClellan Highway que se extiende a través de Addison Street debería ser removida de la EDA e incluida en un subdistrito de zonificación residencial del vecindario.

- SUBDISTRITO COMERCIAL EN LA COSTANERA
- SUBDISTRITO ECONOMICO DE LA COSTANERA
- ZONA DE DESARROLLO ECONÓMICO
- ESPACIO ABIERTO
- DISTRITO DE SUPERPOSICIÓN DE RESISTENCIA A LA INUNDACIÓN

### Recomendaciones para el transporte y espacio público

La subzona adolece de espacios abiertos públicamente accesibles y acceso público a la costanera. La zona también adolece de infraestructura básica, está aislada del vecindario y no se puede llegar con el transporte público. Está dividida por la Ruta 1A, una importante barrera con tráfico regional de alta velocidad, pobres veredas y pocos cruces.

**Se necesita una nueva red de calles locales en ambos lados de la Ruta 1A para conectar a las calles existentes del vecindario, facilitar el acceso a la costanera y crear una estructura de cuadras peatonales que apoyen la evolución de los usos compatibles con el núcleo de East Boston.**

**Rediseñar la Ruta 1A como “McClellan Boulevard” para reducir las velocidades y expandir el acceso al transporte público.**

Debería incluir intersecciones a nivel del suelo y oportunidades de cruces a intervalos regulares y carriles del transporte público dedicados que permitan un nuevo servicio de autobús con mayor frecuencia para servir directamente a las zonas de crecimiento y aliviar a la Línea Azul y las rutas locales de autobús.

**La Ciudad, la Ciudad de Chelsea, MassDOT y la MBTA deberían avanzar la introducción de carriles para bicicletas cómodos y seguros en el Puente de la Calle Chelsea.**

*Go Boston 2030* y el concepto de la visión de Day Square visualizan una conexión ciclista para familias en el Puente de la Calle Chelsea para conectar al Mary Ellen Welch Greenway y el Chelsea Greenway. La ciudad de Boston y la ciudad de Chelsea han solicitado subvenciones para



**FIG 03-45 [ARRIBA] CRUCE PEATONAL EN LA RUTA 1A EN LA INTERSECCIÓN CON ADDISON STREET.** La intersección no tiene señales.

**FIG 03-46 [ARRIBA, PAGINA OPUESTA] SECCIÓN EXISTENTE DEL CORREDOR DE LA RUTA 1A EN ADDISON STREET.** El Corredor de la Ruta 1A está más restringido por Chelsea Creek y los usos de los terrenos adyacentes cerca de su intersección con Addison Street. El derecho de paso paralelo de la McClellan Highway y las parcelas ferroviarias convergen en este lugar para crear un derecho de paso combinado de XX pies.

**FIG 03-47 [ABAJO, PAGINA OPUESTA] SECCIÓN PROPUESTA DEL CORREDOR DE LA RUTA 1A EN ADDISON STREET.** “McClellan Boulevard” mantendría la capacidad existente de la McClellan Highway pero sería rediseñado con el límite de velocidad usual municipal de 25 mph. Los derechos de vía paralelos para McClellan Highway y las parcelas ferroviarias convergen en este lugar para un derecho de vía combinado de aproximadamente 140 pies. Los derechos de vía paralelos para McClellan Highway y las parcelas ferroviarias convergen en este lugar para un derecho de vía combinado de aproximadamente 140 pies.. Con el generoso derecho de paso, McClellan Boulevard incluiría veredas accesibles, infraestructura verde y árboles en las calles, intersecciones adicionales con oportunidades para cruzar, un carril independiente para bicicletas en ambas direcciones y un carril independiente para el transporte público para el servicio de autobús de alta frecuencia que cruce la ciudad. Podrían ser necesarias las distancias mínimas a lo largo de las propiedades cercanas al norte de Addison Street donde el derecho de paso de la McClellan Highway y las parcelas ferroviarias se separan.

**FIG 03-48 [ABAJO, OPUESTO]** The Greening the Chelsea Creek Waterfront Project will better connect East Boston and Chelsea with walking, biking, and transit improvements. The project would evaluate options and design a preferred alternative for a family-friendly greenway connecting the Mary Ellen Welch Greenway and the Chelsea Greenway via the Chelsea Street Bridge and connecting streets

promover este concepto. Para obtener más información, consulte el Foco de implementación del proyecto Greening The Chelsea Creek Waterfront.

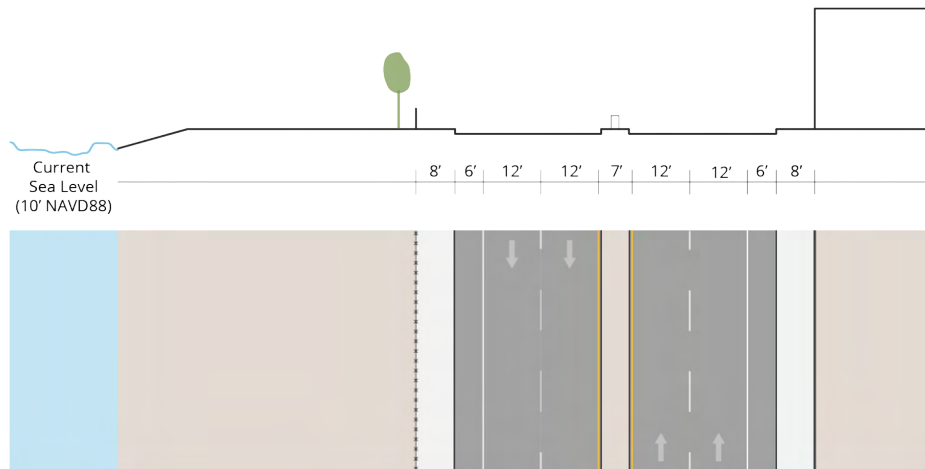


FIG 47 - SECCIÓN EXISTENTE DEL CORREDOR DE LA RUTA 1A EN ADDISON STREET

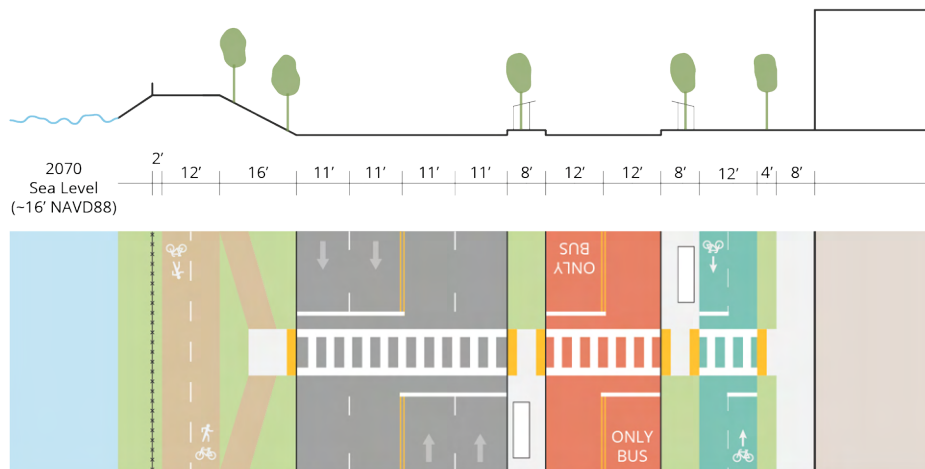


FIG 47 - SECCIÓN PROPUESTA DEL CORREDOR DE LA RUTA 1A EN ADDISON

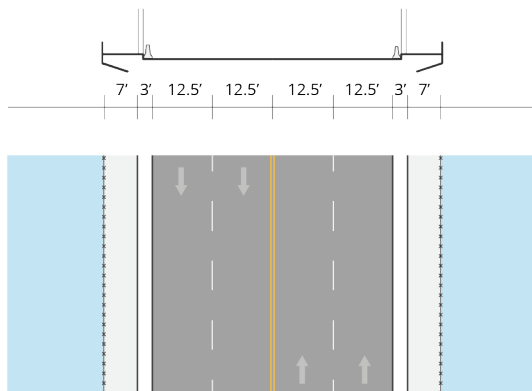


FIG 48 - PUENTE DE CHELSEA STREET - CONDICIÓN EXISTENTE

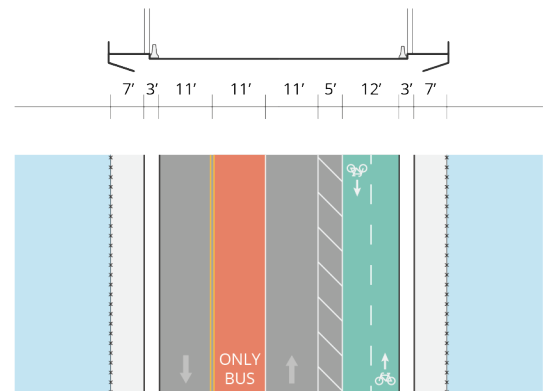


FIG 48 - PUENTE DE LA CHELSEA STREET - CONDICIÓN PROPUESTA



# Consideraciones sobre la política para el Corredor de la Ruta 1A

**La infraestructura regional es una barrera física para East Boston pero también una oportunidad para invertir en nuevos empleos, opciones de movilidad y una costanera accesible y resiliente en Chelsea Creek.**

Durante generaciones, la planificación de la costanera de East Boston ha otorgado prioridad a las necesidades regionales de la industria y la infraestructura. La McClellan Highway, construida en 1938 para el desplazamiento de los residentes de la Costa Norte hacia y desde Boston, es hoy usada por cientos de miles de conductores todos los días. El derecho de paso ferroviario adyacente sin usar está siendo evaluado por el *Estudio del Corredor de la Ruta 1A* de la MassDOT para operaciones solamente con camiones para permitir los depósitos de cargas propuestos y usos de estacionamiento fuera del aeropuerto. La inversión pública y privada en el Corredor de la Ruta 1A, incluyendo la McClellan Highway y el derecho de paso ferroviario, deberían apoyar el desarrollo de nuevas oportunidades de empleo, expansión de redes de transporte sostenibles y una costanera resiliente y públicamente accesible.

## **Eliminar el “desierto de tránsito” de McClellan Highway EDA y Upper Chelsea Creek Waterfront.**

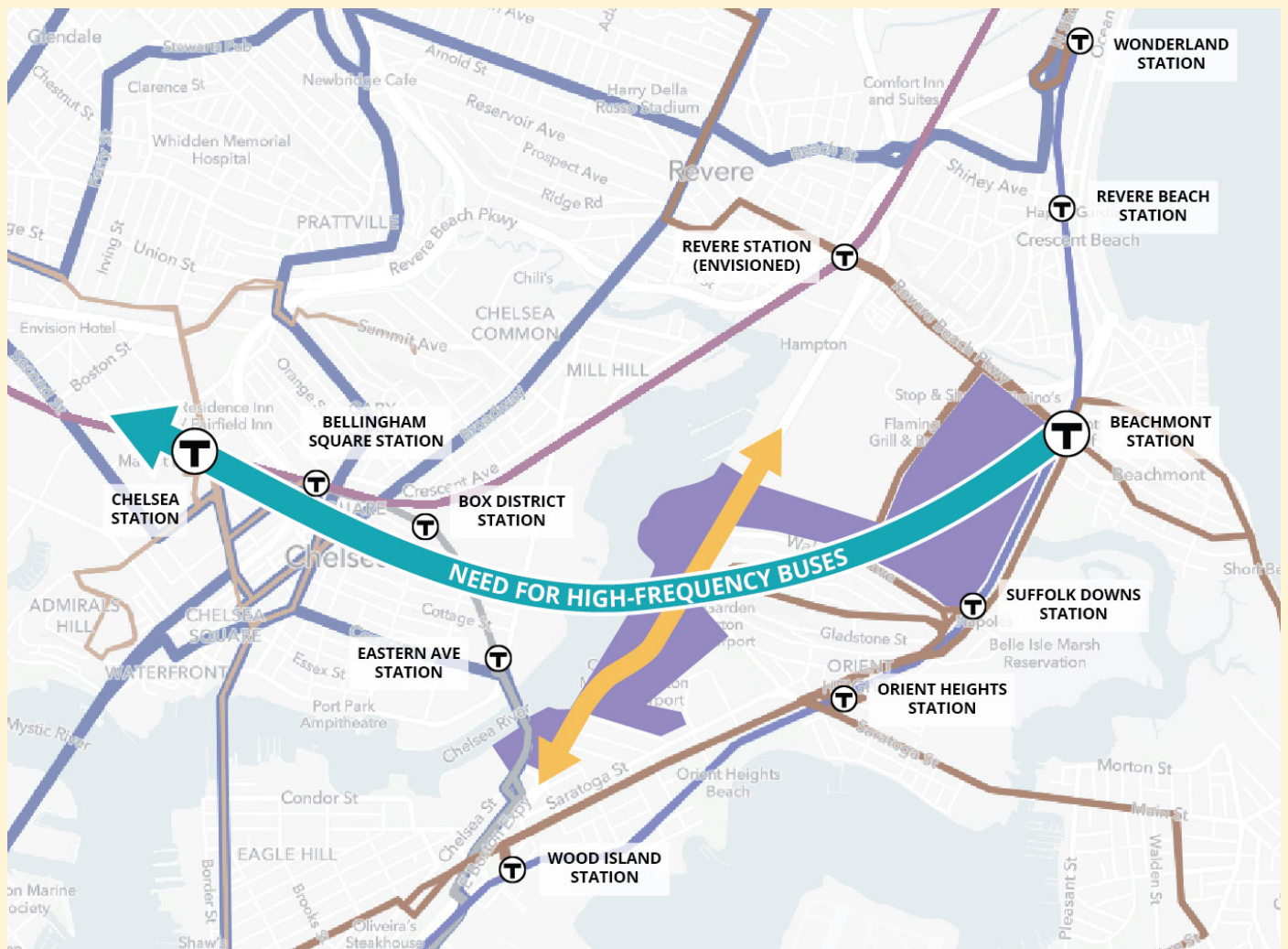
Se necesitan un servicio de autobús de alta capacidad que cruce la ciudad y ferroviario regional para reducir las conexiones, limitar el congestionamiento adicional en la McClellan Highway y las calles de East Boston y apoyar zonas de crecimiento a lo largo y cerca del Corredor de la Ruta 1A, que incluye 16.2 millones de pies cuadrados de usos para residencias, oficinas, laboratorios, negocios

minoristas y comunitarios planeados en el Redesarrollo de Suffolk Downs. *El Rediseño de la Red de Autobuses de la MBTA*, sin embargo, no propuso nuevas conexiones de tránsito que usen el Corredor de la Ruta 1A.

## **Centro Ruta 1A Inversiones del corredor en justicia ambiental y resiliencia costera.**

Los residentes de East Boston soportan la carga de la contaminación excesiva, el exceso de velocidad, los choques y las barreras físicas asociadas con la configuración actual de la autopista McClellan. Inversiones en el Corredor de la Ruta 1A deberían ser consideradas a través de la perspectiva de la justicia ambiental y deberían tratar de reducir la dependencia en vehículos automotores, reducir la contaminación y las emisiones del gas efecto invernadero y aumentar el acceso a caminar, usar bicicletas y opciones de transporte público. Aumentar el número de carriles a lo largo de la McClellan Highway, un compromiso del proyecto de Redesarrollo de Suffolk Downs, empeoraría los problemas existentes de equidad y salud pública e impedirían otros usos multimodales que podrían responder a mejor a zonas de crecimiento mientras también mitigan sus impactos en la red de transporte.

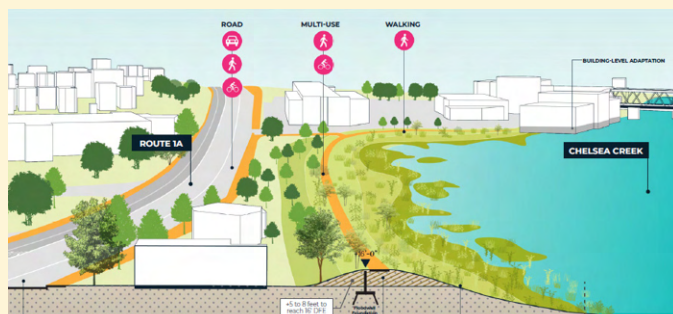
Chelsea Creek ya es vulnerable a la inundación costera y las inundaciones a corto plazo están proyectadas a cruzar



el Corredor de la Ruta 1A en los años 2030. Climate Ready supone un acceso público a la costanera, restauración ecológica de la costa, y protección contra inundaciones costeras logradas a través de la implementación de un arcén a lo largo de la costanera de Chelsea Creek. El acceso a la costanera de los residentes de East Boston puede aumentarse con nuevas conexiones peatonales norte/sur que sean seguras, cómodas y se conecten directamente con los senderos y las calles existentes.

- DEMANDA DE TRANSITO ATRAVES DE LA CIUDAD
- MCCLELLAN HIGHWAY (ROUTE 1A)
- EL SUBDISTRITO INDUSTRIAL/DEL WATERFRONT
- SERVICIO DE AUTOBÚS MBTA PROPUESTO: CADA 15 MINUTOS O MEJOR
- SERVICIO DE AUTOBÚS MBTA PROPUESTO: CADA 30 MINUTOS O MEJOR
- SERVICIO DE AUTOBÚS MBTA PROPUESTO: CADA 60 MINUTOS O MEJOR

**FIG 03-49 [ARRIBA]** La vía de tránsito prevista “McClellan Boulevard” permitiría un nuevo servicio de autobuses de alta frecuencia que cruce la ciudad para conectar mejor las áreas de alto crecimiento en East Boston, Chelsea y Everett, incluido Suffolk Downs. Una nueva estación de tren regional en Revere se conectaría con la ruta de autobús 119 que cruza la ciudad propuesta por MBTA y la red de caminos de uso compartido prevista de Chelsea Creek.



**FIG 03-50 [ABAJO]** Idea conceptual de la Ruta 1A y la costanera de Chelsea Creek en el reporte Soluciones de Resiliencia Costera para East Boston & Charlestown (Fase II) de Climate Ready (2021)

# Zona de Desarrollo Económico de Saratoga Street y la costanera de Belle Isle Marsh

La Zona de Desarrollo Económico de Saratoga Street se extiende desde Saratoga Street cerca del límite de Winthrop a Bennington Street. Se extiende por Walley Street y Bennington Street hasta el límite de la EDA de Suffolk Downs. La zona tiene un frente significativo a lo largo de Belle Isle Marsh, el pantano salitre más grande que queda en Boston, compuesto de 275 acres de praderas de sal, espacios de la marea y otros hábitats críticos. Como en toda la costanera de East Boston, el terreno en esta subzona es principalmente el producto del relleno artificial que alteró significativamente la geografía e hidrología de la Belle Isle Marsh desde fines de los años 1800. Los planes para extender los terrenos aptos para la construcción a Beachmont demandaron un relleno mucho más significativo que fue finalmente iniciado y luego abandonado en algún momento después de 1922. La subzona incluye principalmente terrenos que son propiedad de la MBTA, incluyendo la estación de la MBTA de Orient Heights, lugares de estacionamiento de superficie y talleres ferroviarios pero también incluye a edificios de industria liviana y edificios comerciales de baja densidad.

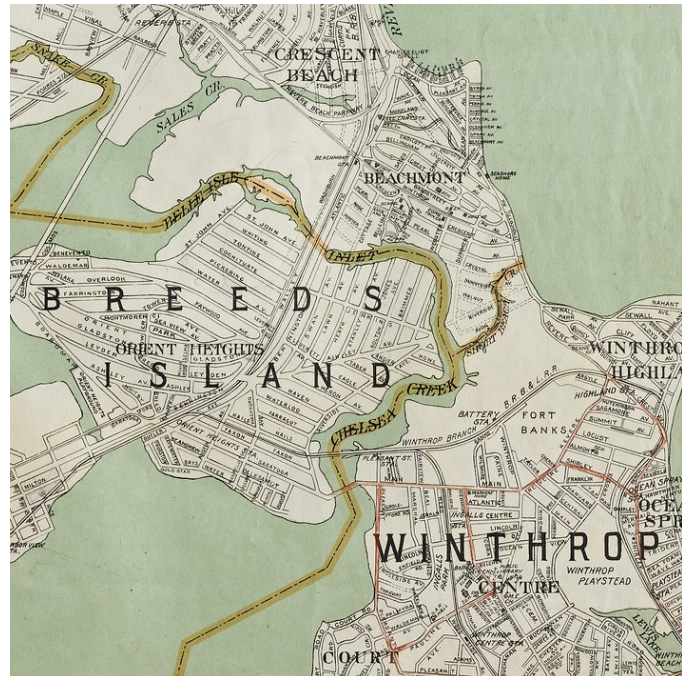


FIG 03-51 TOMADO DE UN MAPA PRODUCIDO POR LA WALK LITHOGRAPH & PUBLISHING COMPANY (1922).

Imagen accedida a través de la Biblioteca del Estado de Massachusetts.





**FIG 03-52 [ARRIBA A LA IZQUIERDA] 1141 BENNINGTON STREET (2012)**  
New England Casket Company (antiguamente la empresa de carruajes BRB&I) y las vías de la Línea Azul antes de que las instalaciones fueran destruidas en un incendio y posteriormente demolidas en 2019. Imagen accedida a través de Wikimedia Commons.

**FIG 03-53 [ARRIBA A LA DERECHA] 1188 - 1208 BENNINGTON STREET (2023)**

**FIG 03-54 [ABAJO A LA IZQUIERDA] BELLE ISLE MARSH (2023)**

**FIG 03-55 [ABAJO A LA DERECHA] 2 SHAWSHEEN ROAD (2023)**



### **Recomendaciones para el uso de terrenos y tipo de construcción**

Del Artículo 53-24 *Establecimiento de Zonas de Desarrollo Económico*, la Zona de Desarrollo Económico de Saratoga fue pensado como un “foco para un crecimiento económico ambientalmente sano y el desarrollo de usos para minoristas, oficinas, investigación y desarrollo e industriales y de manufactura liviana”. Sin embargo, pocos de estos usos existen hoy en el subdistrito.

### **Permitir los usos residenciales en la Zona de Desarrollo Económico de Saratoga Street.**

La zona está bien atendida por el transporte público y está inmediatamente al lado de zonas residenciales establecidas. Existen relativamente pocas parcelas para desarrollar (la MBTA es el propietario más significativo en el subdistrito) por lo que permitir usos residenciales por derecho tendría un impacto acumulativo más limitado cuando se lo compara con las oportunidades de crecimiento residencial en las Zonas de Desarrollo Económico de McClellan o Suffolk Downs.

### **Ajustar las reglamentaciones dimensionales relacionadas con las Zonas de Desarrollo Económico en la Zona de Desarrollo Económico de Saratoga Street.**

Las propuestas de desarrollo en parcelas con más de un acre y ubicadas en la Zona de Desarrollo Económico de Saratoga Street son elegibles para perseguir la aprobación de zonificación a través de la Zona de Desarrollo Planificado. Sin embargo, a pesar del propósito declarado de establecer zonas dentro de las cuales se puedan permitir Zonas de Desarrollo Planificado para “proveer una ley de zonificación más flexible,” las reglamentaciones dimensionales de las Zonas de Desarrollo Planificado en la Zona de Desarrollo Económico de Saratoga Street

(Sección 53-45 Tabla 3) son casi las mismas que las reglamentaciones dimensionales subyacentes en el subdistrito (Tabla L). Por ejemplo, la altura permitida en la Zona de Desarrollo Planificado en el subdistrito es 45 pies lo cual es solamente 10 pies más alto que lo que se permite en el requerimiento dimensional subyacente. Es necesaria la flexibilidad para aprovechar el desarrollo privado para la entrega de mejoras públicas tales como infraestructura contra inundación en todo el distrito y mejoras a la red de calles locales.

### **El desarrollo debería facilitar conexiones visuales, y donde sea posible, físicas a Belle Isle Marsh.**

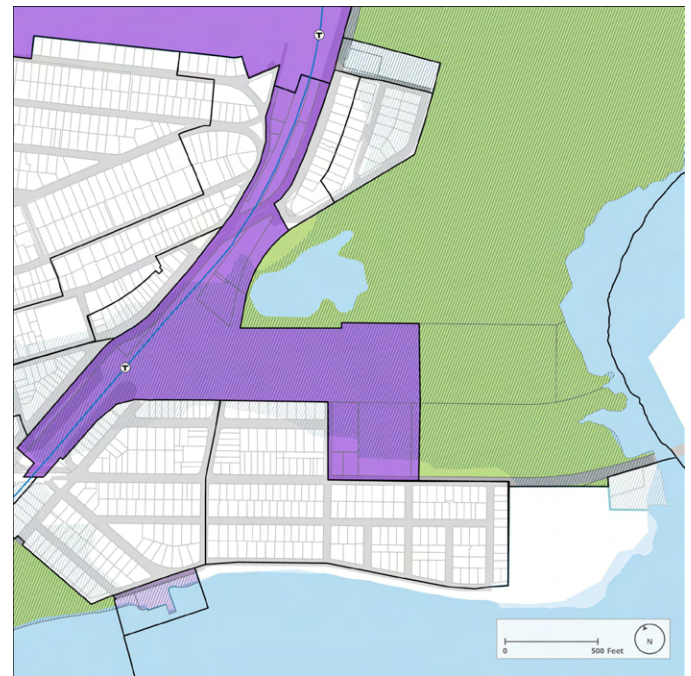
El subdistrito es en realidad un distrito con costanera (a pesar de que la nomenclatura de la Zona de Desarrollo Económico no reconoce esta condición). Las prioridades relevantes de Diseño Urbano del Artículo 53-19 *Evaluación del Desarrollo en la Costanera* incluyen pero no se limitan a:

- » Edificios y espacios a dirigir vistas y el movimiento de peatones hacia el agua.
- » Edificios internos reforzarían el patrón de calles de la Municipalidad y evitarían paredes continuas paralelas a la costa al mantener corredores con vistas y acceso, especialmente en los cruces callejeros.
- » Los elementos de la construcción en una obra generalmente se reducirán en altura hacia la costa.





**FIG 03-57 PLAN REGULADOR EXISTENTE PARA LA ZONA DE DESARROLLO ECONÓMICO DE SARATOGA STREET Y LA COSTANERA DE BELLE ISLE MARSH**



**FIG 03-56 PLAN REGULADOR PROPUESTO PARA LA ZONA DE DESARROLLO ECONÓMICO DE SARATOGA STREET Y LA COSTANERA DE BELLE ISLE MARSH**

- SUBDISTRITO COMERCIAL EN LA COSTANERA
- SUBDISTRITO ECONOMICO DE LA COSTANERA
- ZONA DE DESARROLLO ECONÓMICO
- ESPACIO ABIERTO
- DISTRITO DE SUPERPOSICIÓN DE RESISTENCIA A LA INUNDACIÓN



### **Recomendaciones para el transporte y espacio público**

Propiedad de y administrado por el Departamento de Conservación y Recreación de Massachusetts (DCR por sus siglas en inglés), el Belle Isle Marsh es un importante recurso natural y espacio de recreación para East Boston y las comunidades circundantes. Dada la amenaza que impone el cambio climático y el aumento del nivel del mar, las intervenciones para restaurar el Belle Isle Marsh serán necesarias para proteger la salud del pantano y los beneficios que provee a la región.

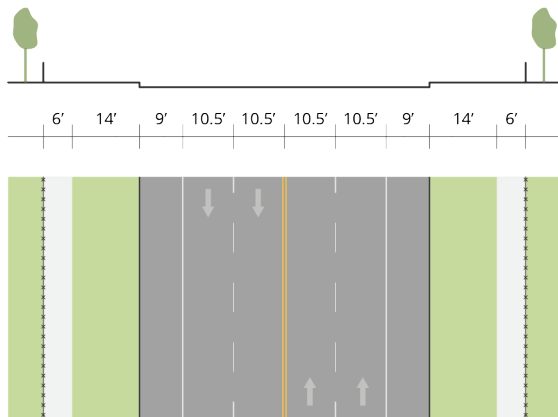
### **Implementar la infraestructura de protección contra inundaciones identificada por Climate Ready en todo el distrito.**

Las Soluciones de Resiliencia Costera para East Boston y Charlestown (Fase II) prevén una infraestructura resiliente centrada en el lado sureste de Bennington Street a lo largo de Belle Isle Marsh, la marisma salada más grande que queda en el puerto de Boston y un área de preocupación ecológica crítica. La marisma está sufriendo factores estresantes ambientales cada vez mayores, lo que afecta negativamente a su salud y longevidad, y el cambio climático amenaza con exacerbar estos riesgos. La ciudad de Boston y los socios estatales, municipales y partes interesadas han iniciado una colaboración regional para abordar las vulnerabilidades climáticas a corto plazo a lo largo de Belle Isle Marsh en East Boston y Revere. Para obtener más información, consulte Implementación destacada en la página siguiente.

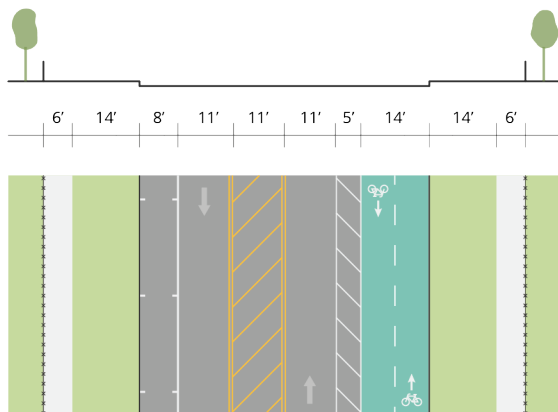
### **La Ciudad, la MBTA y Trails Team, una iniciativa entre agencias de MassDOT, DCR y la Oficina Ejecutiva de Energía y Asuntos Ambientales, deberían avanzar el diseño y la implementación de la conexión del Mary Ellen Welch Greenway y el Winthrop Greenway dentro de la zona de la estación de Orient Heights.**

La zona es considerada como el nexo de senderos de uso compartido. Las alineaciones de los senderos propuestas en el Plan Maestro de East Boston (2000) fueron refinadas en los conceptos de la visión de Orient Heights Square y Suffolk Downs Square, según se presentan en el capítulo Plazas y corredores. La visión incorpora la alineación preferida del Winthrop Greenway a lo largo del estacionamiento de Orient Heights Station así como mejoras de seguridad y vías verdes a Bennington Street.

El rediseño de la red de autobuses de la MBTA propone que las rutas de autobuses con destino a Winthrop se extiendan hasta East Boston y Revere. Dado que estas rutas ya no terminan en la estación Orient Heights, el circuito redundante de autobuses sur paralelo a Barnes Avenue debe reutilizarse para conectar Mary Ellen Welch Greenway y Winthrop Greenway y con la Línea Azul. La implementación de una instalación Pedal & Park y una estación de bicicletas compartidas ampliaría las opciones de acceso a la estación para los pasajeros de MBTA.



**FIG 03-60 TRAMO DE BENNINGTON STREET A LO LARGO DE BELLE ISLE MARSH EXISTENTE**



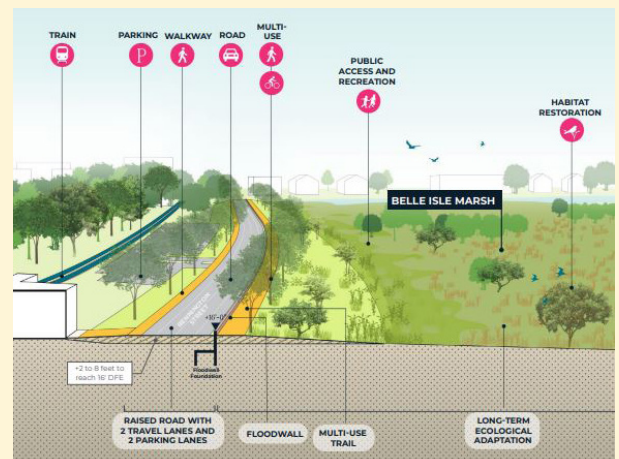
**FIG 03-59 TRAMO PLANIFICADO DEL PILOTO DE MEJORAS DE SEGURIDAD DE BENNINGTON STREET A LO LARGO DE BELLE ISLE MARSH EN EAST BOSTON**

En la primavera de 2024, MassDOT, en asociación con la ciudad de Boston, la ciudad de Revere y DCR, probará cambios en Bennington Street entre Leverett Avenue en East Boston y Crescent Avenue en Revere para reducir el exceso de velocidad, mejorar los cruces de peatones y cerrar las brechas en Visión de la red de senderos prioritarios del Commonwealth. Este proyecto probará una configuración para Bennington Street prevista por Climate Ready, ya que se requiere una calle más estrecha para crear espacio para la solución de infraestructura resiliente preferida a lo largo de Belle Isle Marsh. El proyecto piloto de la carretera conectará mejor East Boston con Belle Isle Marsh y las inversiones en curso para caminar y andar en bicicleta en Beachmont, a lo largo de Ocean Avenue y Revere Beach Boardwalk. Para obtener más información, consulte el Foco de implementación piloto de mejoras de seguridad específicas de Bennington Street.

### Aspectos destacados de la implementación: Belle Isle Marsh: Evaluación de soluciones basadas en la naturaleza para proteger las comunidades colindantes y el hábitat crítico de aves playeras de las inundaciones costeras

En 2024, la ciudad de Boston, la ciudad de Revere, la ciudad de Winthrop, DCR, MassDOT, MBTA, The Nature Conservancy, Friends of the Belle Isle Marsh, Mystic River Watershed Association, Woods Hole Group y HYM Investments comenzarán una iniciativa multi-estudio de un año de Belle Isle Marsh para avanzar en el diseño de estrategias de resiliencia costera que se extienden a lo largo de Bennington Street en East Boston y Frederick's Park en Revere. El estudio está financiado por el programa de Subvenciones de Acción de Preparación para la Vulnerabilidad Municipal del Estado.

Climate Ready prevé una infraestructura resiliente centrada en el lado este de Bennington Street a lo largo de Belle Isle Marsh. El concepto preferido sería elevar Bennington Street e implementar una berma inclinada, un dique vivo o una pasarela sustentada por pilotes para lograr la restauración ecológica del pantano y protegerlo de las inundaciones costeras. Estas mejoras brindarían oportunidades para el acceso público y priorizarían los usos del transporte activo.



**FIG 03-58 IDEA CONCEPTUAL DE BENNINGTON STREET INCLUIDA EN LAS SOLUCIONES DE RESILIENCIA COSTERA PARA EL REPORTE DE LA FASE II DE EAST BOSTON Y CHARLESTOWN (CIUDAD DE BOSTON, 2022)**

# Consideraciones sobre la política para la transformación de la Línea Azul

**La naturaleza esencial de la Línea Azul puede llevar al amontonamiento. A pesar de ser la columna de la red de transporte público de East Boston, la Línea Azul es la línea de transporte público rápido menos conectada a otros servicios de transporte público rápido y ferroviarios para viajar a trabajar.**

Antes de la pandemia del COVID-19, los trenes de la Línea Azul excedían la capacidad de pasajeros en horarios pico y tarde a la noche. El crecimiento en East Boston, notablemente en las Zonas de Desarrollo Económico y de la costanera, aumentará la necesidad de mayor capacidad de la Línea Azul con el tiempo. El Redesarrollo de Suffolk Downs aumentaría los viajeros totales diarios en la Línea Azul en más de un 40 por ciento comparado con los niveles de 2019.

## **Iniciar un programa de “Transformación de la Línea Azul” para aumentar el servicio y la capacidad de pasajeros.**

Los vagones de la Línea Azul son pequeños, lo que acentúa el amontonamiento. Cada vagón de la Línea Naranja y Roja pueden aceptar respectivamente entre un 64 por ciento y un 90 por ciento más personas que un vagón de la Línea Azul. Su tamaño está limitado por el histórico túnel de East Boston y el túnel de Downtown.

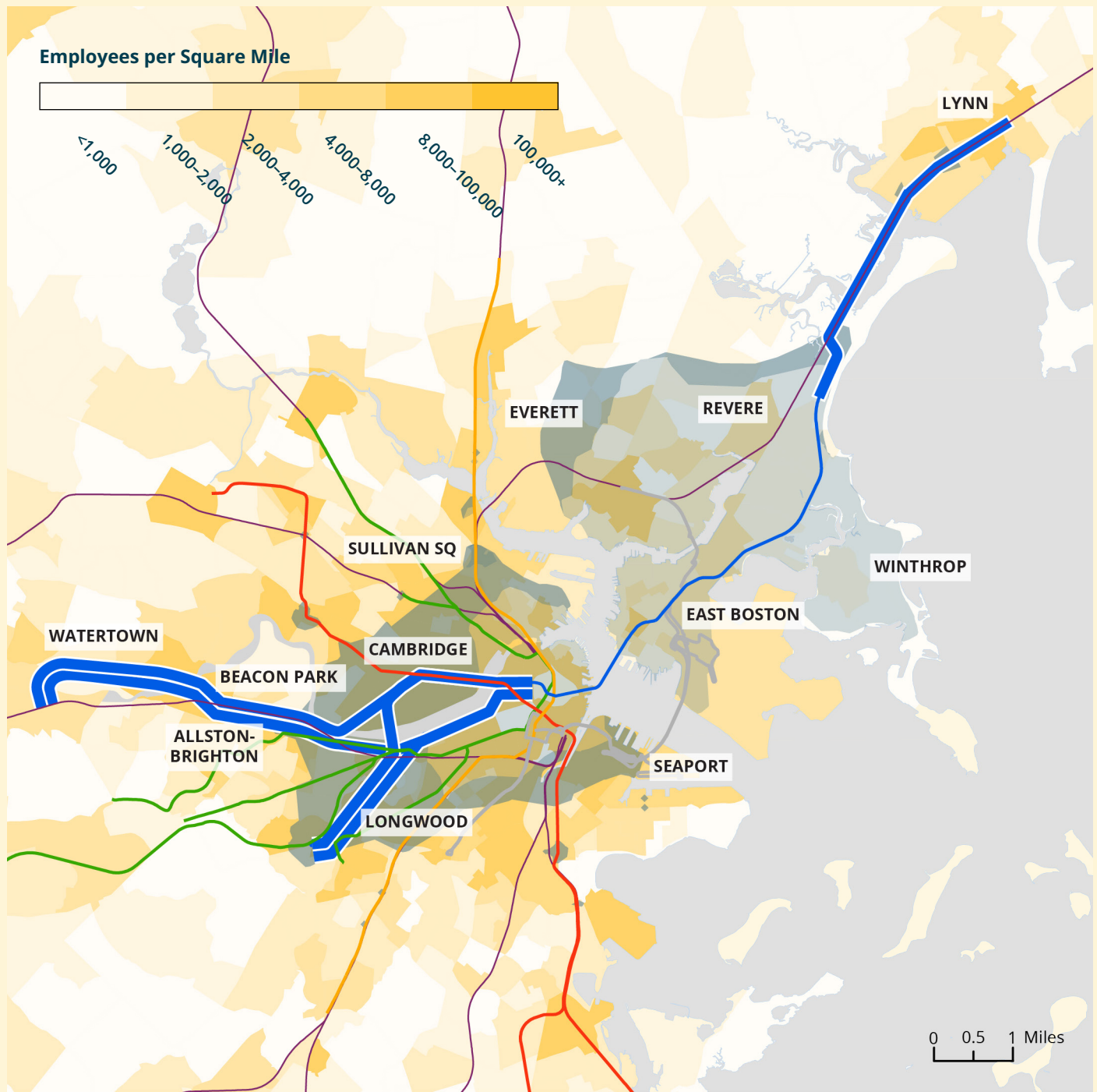
A corto plazo, un programa de transformación debería otorgar prioridad a la expansión de la flota de la Línea Azul a través de la procuración de trenes adicionales, la contratación de más operarios y la expansión de la Orient Heights Yard. A largo plazo, un programa de transformación debería identificar y atender los cambios físicos en las vías, túneles, estaciones y sistemas de señales y energía para permitir vagones más largos, similar al programa de transformación de la Línea Verde. Idealmente, vagones más grandes en la

Línea Azul serían idénticos a los vagones de la Línea Naranja para simplificar la procuración y el mantenimiento.

**Ampliar la Línea Azul para permitir que los pasajeros lleguen a más destinos—y para que la región llegue a East Boston—de manera confiable y con menos transferencias.** Incluso con más capacidad, los residentes todavía tendrán un acceso limitado a la Longwood Medical Area, Lynn y otros centros de empleo a través de transporte público rápido. La Línea Azul no se conecta con la Línea Roja, Commuter Rail, o un servicio confiable de autobús que cruce la ciudad, lo que resulta en largos períodos de viajes que a menudo requieren múltiples conexiones.

La MBTA ha propuesto el “Conector Rojo-Azul” para conectar directamente las Líneas Roja y Azul en la Charles/MGH Station. Como mínimo, el diseño de esta extensión debería incluir oportunidades futuras para extensiones de la Línea Azul hacia el oeste. Focus 40, el plan de inversión de la MBTA para 2040, recomienda avanzar la extensión de la Línea Azul considerada durante mucho tiempo a Lynn y estudiar una extensión a la Longwood Medical Area. Dicho estudio debería evaluar destinos adicionales para el servicio de la Línea Azul, por ejemplo, Allston-Brighton y Watertown, para conectar estaciones existentes del servicio de transporte público rápido o de trenes para ir a trabajar y para servir a las zonas de empleo en expansión.





Si se extendiera la Línea Azul, ¿cuántos empleos más podría alcanzar un residente de East Boston en el tiempo promedio de viaje de 31 minutos?

+ 25% más empleos con una extensión a Lynn

+ 31% más trabajos con el Conector Rojo-Azul (RBX)

+ 43 % más de empleos con la extensión RBX y a Allston/Brighton/ Watertown

+ 55 % más empleos con la extensión RBX y a Longwood/Brookline Village. El crecimiento en los centros de empleo emergentes, como Sullivan Sq, Beacon Park Yard y Watertown, y los centros de empleo establecidos aumentarán estos porcentajes.

ACCESO AL TRANSPORTE PÚBLICO EXISTENTE EN 31 MINUTOS

ACCESO AL TRANSPORTE PÚBLICO EN 31 MINUTOS CON EXTENSIONES DE LA LÍNEA AZUL

LA LÍNEA AZUL EXISTENTE

EXTENSIÓN DE LA LÍNEA AZUL

# Consideraciones sobre la política para permitir cruces equitativos en el puerto

**Más de un tercio de las familias de East Boston no tienen acceso a un vehículo, sin embargo la infraestructura directa, de todo el día y el año para cruzar el puerto de Boston está solamente a disposición de quienes viajan en automóvil.**

East Boston y las municipalidades conectadas necesitan una gama más amplia de opciones de transporte para apoyar las conexiones para cruzar el puerto.

**Ampliar el horario de servicio de la Línea Azul y trabajar para logrando un servicio durante todo el día.** Más de un tercio de la población que trabaja de East Boston viaja durante horarios no tradicionales cuando el servicio de la MBTA no es frecuente o no funciona. Como reconocimiento de la naturaleza esencial de la Línea Azul, la MBTA debería identificar una vía factible hacia lograr el servicio de la Línea Azul todo el día.

A pesar de que el servicio tarde a la noche ha sido probado en el pasado, la geografía de East Boston y la presencia del Aeropuerto Internacional Logan crean una necesidad especial y apremiante de un servicio de transporte directo que funcione todo el día y todo el año.

**Pilotar carriles compartidos exclusivos para autobuses y vehículos de alta ocupación en el túnel Ted Williams.** Las rutas del servicio de transporte limitan cómo los residentes de East Boston pueden llegar a la costanera de South Boston. La SL3 a menudo no es confiable con larga duración de los viajes debido a que funciona en tráfico mixto. Carriles solamente para autobuses dentro del Túnel Ted William, deberían ser considerados para permitir un servicio más rápido y más confiable de autobus para la Silver Line y promover el uso compartido del coche.

**Explorar las reducciones en las tarifas de transporte público para East Boston residentes para crear paridad entre los modos de viaje.** Los precios existentes del servicio de transporte y del peaje no están alineados y crean accesos desiguales para las personas que cruzan el puerto de Boston. Por viaje, la Línea Azul cuesta a los residentes de East Boston hasta 12 veces más que el peaje de un túnel. Los servicios de ferry cuestan a los residentes de East Boston casi 50 veces más que el peaje de un túnel. Con tarifas reducidas para los residentes de East Boston, el servicio de transporte con tarifas reducidas que también debe ser explorado.

**Ampliar el servicio de ferry y estudiar la viabilidad de un túnel interior para caminar y andar en bicicleta en el puerto.** Caminar o usar una bicicleta entre East Boston y Downtown requiere un desvío de seis millas por Chelsea, Everett y Charlestown. El número de viajes locales y regionales en bicicleta que terminan en el Mary Ellen Welch Greenway crecerá con inversiones que expandan y conecten la red de carriles para bicicletas y senderos de North Shore. Pero estos viajes seguirán careciendo de una forma confiable y directa de cruzar el puerto una vez que lleguen al punto final de la Greenway frente al mar. La ampliación del servicio de ferry ayudaría a corto plazo. Para obtener información sobre recomendaciones de servicios de ferry, consulte la sección Consideraciones de política para un servicio de ferry equitativo. La Ciudad y MassDOT deberían estudiar opciones de más largo plazo para crear una conexión para caminar y usar una bicicleta a través del puerto, por ejemplo, un túnel dedicado.

FIG 03-70 COMPARACIÓN DEL TÚNEL PARA CAMINAR Y ANDAR EN BICICLETA DE INNER HARBOR CON EJEMPLOS NACIONALES E INTERNACIONALES

TUNNEL	LOCATION	LENGTH (FT)	CROSSING	ACCESS TYPE	NOTES
Boston	Inner Harbor	2,000-3,000	Ocean	To be determined	To be determined
San Sebastian Bicycle Tunnel	San Sebastian, Spain	2,800	Terrain	At-grade portal	Refurbished rail tunnel
Tweede Heinenoordtunnel	Heinenoord, Netherlands	3,000	River	At-grade portal, escalator, elevator	Created with tunnel boring machine
Maastunnel	Rotterdam, Netherlands	1,900	River	Escalator, elevator, stairs	Two levels for bicycle and pedestrian use alongside two vehicle tunnels
Fyllingsdalstunnelen	Bergen, Norway	9,500	Terrain	At-grade portal	Includes art installations, security cameras and phones, and benches
Sint-Annatunnel	Antwerp, Belgium	1,900	River	Escalator, elevator	Pedestrian and bike tunnel
Mount Baker Tunnel	Seattle, WA	1,300	Terrain	At-grade portal	Parallel to Interstate tunnel through mountain
Staple Bend Tunnel	Mineral Point, PA	900	Terrain	At-grade portal	Repurposed rail tunnel



**FIG 03-72 [ARRIBA A LA IZQUIERDA]** Maastunnel, Rotterdam, Países Bajos. Imagen accedida por Jaris, CC BY-SA 4.0  
**FIG 03-73 [ARRIBA A LA DERECHA]** Mount Baker Tunnel, Seattle, Washington. Imagen accedida por Robert Ashworth, CC BY 2.0  
**FIG 03-74 [ABAJO A LA IZQUIERDA]** Escaleras mecánicas para acceder al Tweede Heinenoordtunnel en Heinenoord, Países Bajos. Imagen accedida por Steven Lek, CC BY-SA 4.0  
**FIG 03-75 [ABAJO A LA DERECHA]** Sint-Annatunnel, Amberes, Bélgica. Imagen accedida por Paul Hermans, CC BY-SA 4.0

**FIG 03-71 PEJEMPLOS DE TÚNELES PARA PEATONES Y BICICLETAS.** Un túnel para peatones y bicicletas en Inner Harbor sería comparable en longitud, profundidad y alcance a los túneles para peatones y bicicletas existentes en los Estados Unidos y en el extranjero que fueron diseñados para atravesar vías fluviales y terrenos empinados. Entre East Boston y el centro de la ciudad, un túnel podría tener entre 2000 y 3000 pies de longitud. Un túnel podría tener tan solo 1,400 pies si conecta East Boston con Charlestown. El túnel alcanzaría una profundidad de unos 100 pies bajo la superficie. Podría utilizar ascensores y escaleras mecánicas para el acceso, lo que permitiría a los usuarios evitar rampas largas y empinadas y reducir el alcance y los costos generales del proyecto.



# Consideraciones de política para un servicio de ferry equitativo

**Más de un tercio de los hogares de East Boston no tienen acceso a un vehículo motorizado, pero la infraestructura directa, disponible durante todo el año y durante todo el día para cruzar el Inner Harbor, solo está disponible para quienes viajan en automóvil.**

Históricamente, el servicio de ferry ha funcionado como un método de transporte vital que conecta East Boston con los municipios circundantes. A partir de 1830, los ferries ofrecieron la única conexión con Boston Continental hasta que se abrió el primer túnel subterráneo de la ciudad al centro en 1905. En consonancia con los objetivos de la ciudad y el estado, un servicio de ferry ampliado para todo el año puede ayudar a llenar la brecha de acceso que existe actualmente entre East Boston y comunidades y destinos costeros.

## **Trabajar para implementar el servicio de ferry propuesto Inner Harbor Connector.**

Originalmente concebido como un programa piloto estacional, el ferry de East Boston conectó con éxito Lewis Mall y el centro durante los cierres del túnel Sumner y la Línea Azul en 2023. Considerando el éxito del programa, la MBTA y la legislatura estatal deberían asegurar fondos para convertirlo en un ruta permanente y abierta todo el año entre East Boston, el centro y el paseo marítimo de South Boston para personas que caminan y andan en bicicleta. Boston Harbor Now, en coordinación con MassDOT y Massport y en alineación con Go Boston 2030, ha propuesto el Inner Harbor Connector, un nuevo servicio de ferry para mejor conectar lugares cercanos pero con acceso difícil. En apoyo de ambas visiones, la nueva terminal Lewis Mall y el servicio de ferry estacional a East Boston son solo el primer paso hacia la implementación completa del Inner Harbor Connector

## **Estudiar una red de ferry ampliada.**

Para una red de ferry más sólida, se necesitan terminales y rutas de ferry adicionales en East Boston. Actualmente, East Boston solo tiene una terminal de ferry abierta durante todo el año y otra de temporada. La Ciudad y MBTA deberían estudiar ubicaciones adicionales para terminales de ferry en East Boston, como Liberty Plaza/Central Square, para llegar a Charlestown y otras comunidades a lo largo de Chelsea Creek y Mystic River con conexiones de tránsito difíciles o indirectas. Los principales destinos cercanos con acceso deficiente desde East Boston incluyen Charlestown Navy Yard, el casino Encore Boston Harbor y, si se aprueba, un estadio propuesto New England Revolution en Everett.

## **Avanzar en la infraestructura de resiliencia costera y la expansión de los transbordadores al mismo tiempo.**

Sin intervenciones, el aumento del nivel del mar y las marejadas ciclónicas amenazan la costa de East Boston. Se necesita infraestructura de resiliencia costera para proteger el ámbito público y privado a lo largo de la costa, como lo establecen los planes Climate Ready Boston y Coastal Resilience for East Boston de la ciudad. Las inversiones en infraestructura de ferry deben realizarse al mismo tiempo, comenzando con una terminal ampliada y permanente en Lewis Mall, Liberty Plaza/Central Square y cualquier destino adicional sugerido por un estudio ampliado de Inner Harbor, Chelsea Creek y Mystic River.



**FIG 03-78 RUTA DE FERRY PROPUESTA PARA INNER HARBOR CONNECTOR**

El servicio de ferry propuesto Inner Harbor Connector conectaría Lewis Mall con Navy Yard, Long Wharf y Fan Pier cada 15 a 20 minutos de 6:30 a. m. a 10:00 p. m. todos los días, los siete días de la semana. Diagrama creado por Boston Harbor Now.