



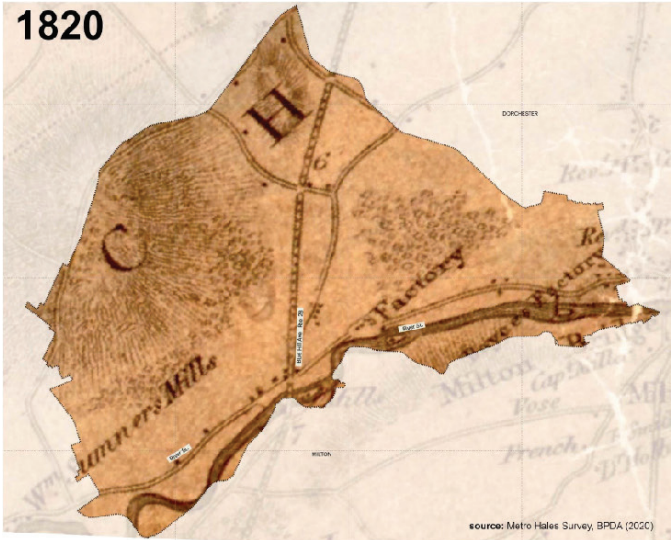
Condiciones existentes en el PLAN: Mattapan

Un apéndice del
PLAN: Mattapan



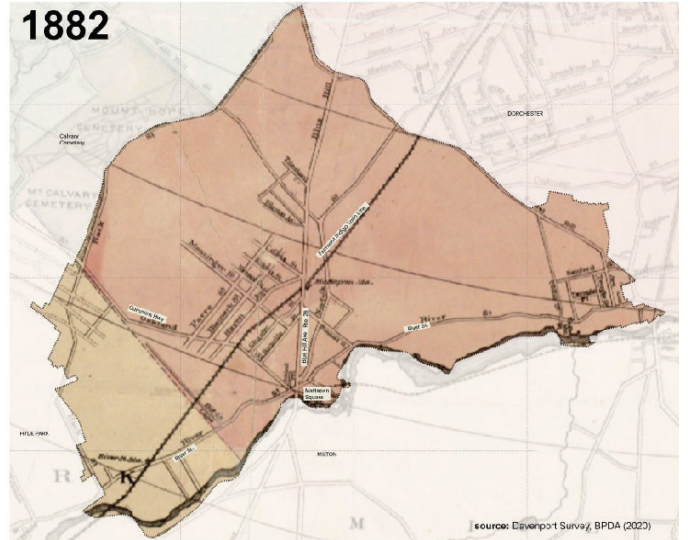
Reseña del PLAN: Mattapan	4	Vivienda	48
Construir sobre la planificación en toda la ciudad	6	Inventario actual de viviendas	50
Los datos y el PLAN: Mattapan	8	Aumento en los costos de la vivienda	52
El pasado y el presente de Mattapan 10		Zonificación residencial	58
“Un buen lugar donde vivir”: colonización		Políticas y programas municipales	61
y crecimiento inicial	12	Empleos y economía	66
Crear un suburbio con tranvías	14	Empleos en Mattapan	68
Cambios demográficos ante el surgimiento de		Nodos y corredores de uso mixto	71
las tensiones raciales	17	Políticas y programas municipales	74
Las inversiones cívicas fortalecen al vecindario	19	Movilidad	76
Personas	22	Viajar en el Mattapan de hoy	78
Los datos demográficos del presente	24	Seguridad y comodidad	81
Grupos familiares en Mattapan	28	Acceso a opciones de viaje	84
Lugar	30	Confiabilidad del transporte público	86
Identidad cultural	32	Políticas y programas municipales y estatales	87
Parques y espacios públicos	33		
Resiliencia comunitaria	40		
Temperaturas extremas	42		
Más inundaciones del agua de tormenta	44		
Resultados en la salud comunitaria	46		

1820



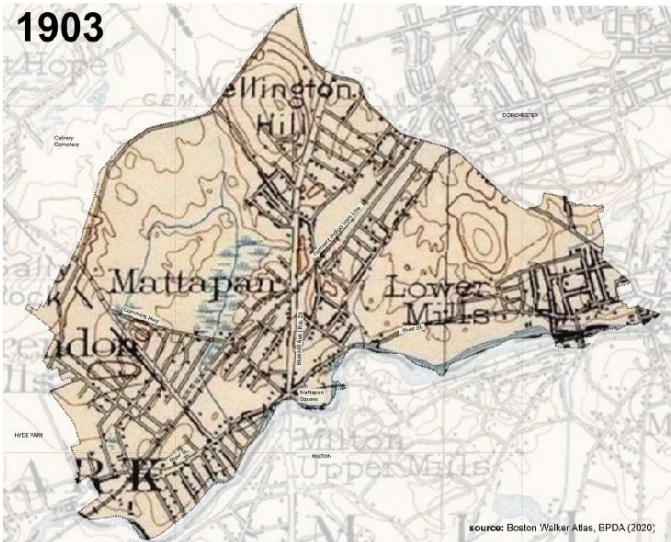
source: Metro Hales Survey, BPDA (2020)

1882



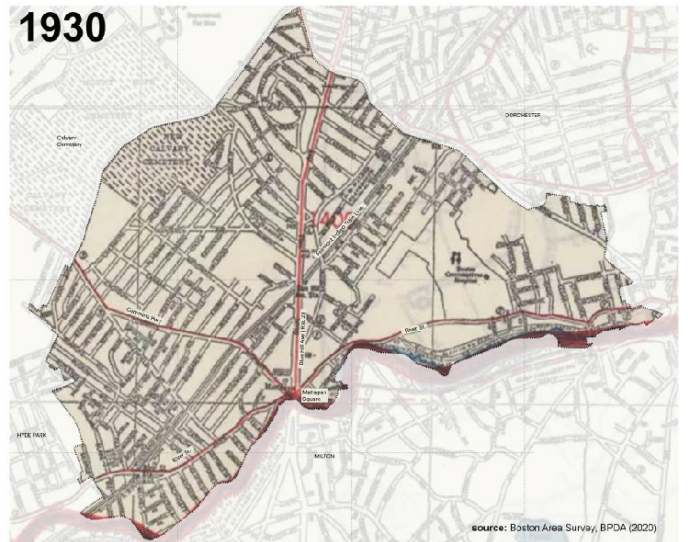
source: Davenport Survey, BPDA (2020)

1903



source: Boston Walker Atlas, EPDA (2020)

1930



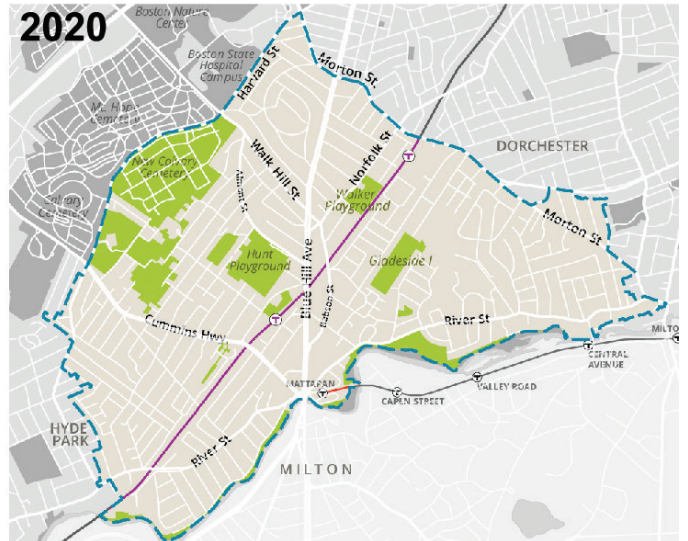
source: Boston Area Survey, BPDA (2020)

1954



source: City Planning, BPDA (2020)

2020



Mattapan se ha transformado desde el comienzo del desarrollo en la década de 1820. Esta serie de mapas históricos muestra la transformación del vecindario comenzando con la construcción a lo largo del Neponset River.

Reseña del PLAN: Mattapan

PLAN: Mattapan es una iniciativa de planificación en todo el vecindario impulsada por la comunidad que comenzó en octubre de 2018. Guiada por Imagine Boston 2030, PLAN: Mattapan trata de asegurar que conservamos inteligentemente, mejoramos equitativamente y crecemos inclusivamente. A través de estos tres principios de “conservar, mejorar y crecer”, el equipo de planificación de la municipalidad ha trabajado y continuará trabajando con la comunidad de Mattapan para crear una visión completa para que el vecindario guíe el crecimiento futuro y la inversión.

En esta sección, más información sobre:

“Construir sobre la planificación en toda la ciudad” en la página 6

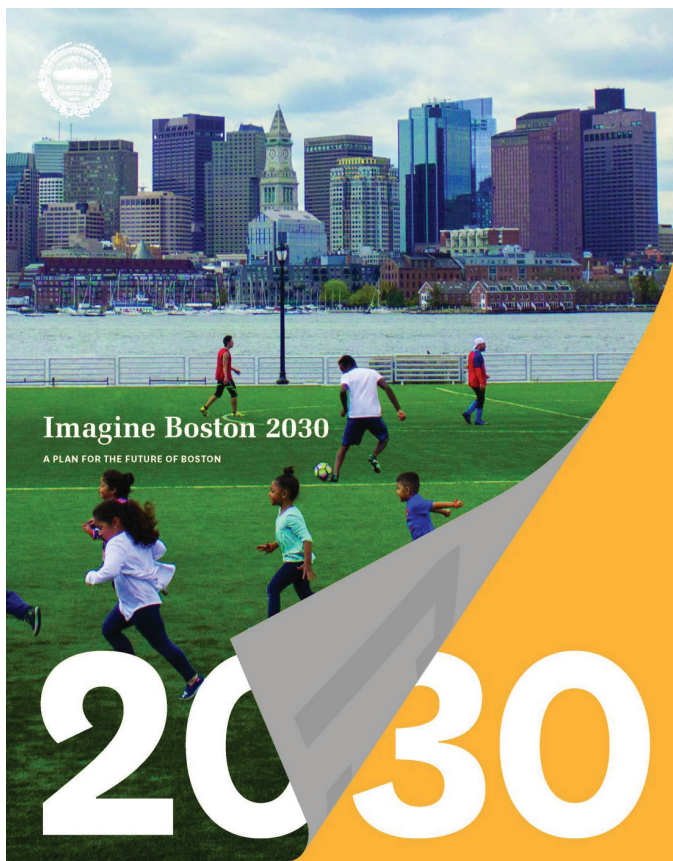
“Los datos y PLAN: Mattapan” en la página 8



Los miembros de la comunidad y el equipo de planificación se reunieron en la Sucursal de Mattapan de la Biblioteca Pública de Boston para conversar sobre cuestiones de planificación en diciembre de 2018.

Construir sobre la planificación en toda la ciudad

PLAN: Mattapan se construye sobre los planes para toda la ciudad y ayuda a incorporar sus metas en el vecindario de Mattapan.



Imagine Boston (Imaginar Boston)

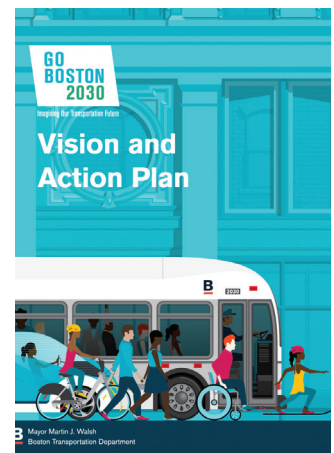
Imagine Boston 2030 es un plan para toda la ciudad de Boston, el primero en 50 años, que holísticamente incorpora iniciativas de planificación en la vivienda, la salud, la educación, la economía, el transporte, la energía y el medio ambiente, la tecnología y las artes y la cultura. El plan apunta a zonas y estrategias de crecimiento para apoyar nuestra economía dinámica, expandir oportunidades para todos los residentes, crear vecindarios apropiados y asegurar que Boston sigue siendo una ciudad costera vibrante para las generaciones venideras. Un documento anterior, Guiar el crecimiento, describe las presiones de la población en expansión y la necesidad de conservar, mejorar y crecer cuidadosamente nuestros vecindarios poniendo énfasis en la asequibilidad de las viviendas y reducir el desalojamiento.



Boston Creates (Boston Crea)

Oficina de Artes y Cultura
del Alcalde 2016

Boston Creates es el primer plan de artes y cultura de la Municipalidad. Creado como respuesta a un mayor interés en nuestra vibrante escena de artes y cultura, así como el conocimiento de la necesidad de mayor atención y apoyo público, el plan reseña metas, estrategias y tácticas para superar las barreras al potencial creativo de Boston. La implementación del plan se concentra en apoyar un ecosistema sostenible de artes y cultura, retener y atraer talento creativo, cultivar el respeto por las muchas formas de expresión cultural, integrar las artes en muchos aspectos de la vida cívica y movilizar asociaciones.



Go Boston 2030

Departamento de Transporte
de Boston 2017

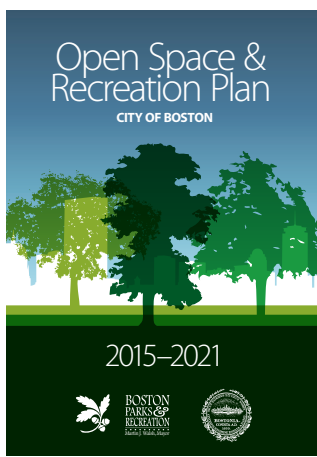
Go Boston 2030 es el plan de transporte comprensivo de la Municipalidad de Boston. Guiado por una mayor equidad, oportunidad económica y respuesta al clima, el plan está compuesto de 58 proyectos y políticas que son diseñados para expandir el acceso a una variedad de opciones de transporte interconectadas, mejorar la seguridad relacionada con el tráfico en las calles de Boston y asegurar la confiabilidad del servicio para los residentes de la ciudad, los viajes intraurbanos y las visitas durante la próxima década y más adelante. Más de la mitad de los 58 proyectos en el Plan de Acción ya han comenzado.



Housing a Changing City: Boston 2030 (La vivienda en una ciudad en cambio: Boston 2030)

Departamento de Desarrollo Vecinal 2014, actualizado en 2018

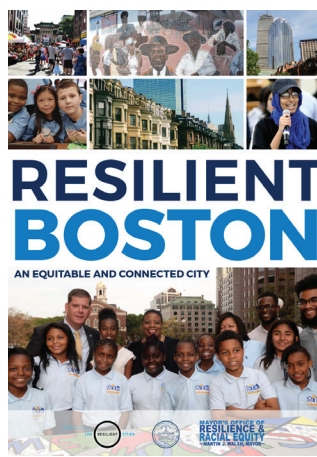
La vivienda en una ciudad en cambio es un plan comprensivo diseñado para atender las necesidades de vivienda de la población en aumento de Boston. En 2018, una evaluación determinó que la población de Boston crecía más rápido que lo esperado, con la expectativa de que 759,000 residentes vivirían en Boston en 2030. La actualización de 2018 fija nuevas metas para la producción de viviendas, aumentando las viviendas con restricciones de ingreso según una gama de ingresos, crecimiento estratégico que conserva y mejora los vecindarios existentes y una concentración en la prevención del desalojo, aumento en los propietarios de viviendas y promoción de un acceso justo y equitativo a la vivienda.



Open Space & Recreation Plan, 2015 - 2021 (Plan de espacio abierto y recreación, 2015 - 2021)

Departamento de Ambiente y Departamento de Parques y Recreación de Boston 2014

La misión del Departamento de Parques y Recreación de Boston se concentra en el acceso, la equidad y la excelencia para que todos los vecindarios sean un lugar de hermosos espacios que sirvan a las personas y al medio ambiente. A través de un profundo análisis e inventario ambiental, el Plan de espacio abierto y recreación reseña un plan de acción que guía los esfuerzos del Departamento de Parques y Recreación de Boston desde 2015 hasta el año 2021. Informa la inversión, programación, operaciones, iniciativas municipales y la evaluación de trabajo continuo en políticas con tres zonas amplias de desafíos presentes en todo el plan: acceso y cantidad de espacio abierto; calidad del espacio abierto; y cambio y resiliencia climática.



Resilient Boston (Boston Resiliente)

Oficina de Resiliencia y Equidad Racial del Alcalde 2017

En 2014, la Ciudad de Boston fue seleccionada para su inclusión en 100 Resilient Cities, cuyo pionero fue la Fundación Rockefeller, una red global que ayuda a las ciudades miembro de todo el mundo a ser más resiliente ante los desafíos físicos, sociales y económicos que son una parte creciente del siglo veintiuno. Resilient Boston es la primera estrategia de la Municipalidad para avanzar la resiliencia y equidad racial. En las próximas décadas, la población de Boston podría exceder más de 800,000 personas. Como Resilient Boston pone en claro, la raza es crítica para el éxito de casi todas las cuestiones de políticas y planificación. A través de las visiones a largo plazo para Boston, el plan explica nuestras aspiraciones colectivas para nuestra ciudad y nuestro futuro y los recursos necesarios para lograrlo.



Small Business Plan (Plan para pequeñas empresas)

Oficina de Desarrollo Económico del Alcalde 2016

El Plan para pequeñas empresas de Boston tiene tres metas primarias: hacer que la economía de las pequeñas empresas se expanda, mejorar el atractivo del vecindario y promover la inclusión y equidad económica y social. Para lograr estas metas, el Plan propone políticas y programas para apoyar un sistema de apoyo eficiente y de alta calidad para todas las pequeñas empresas; crear herramientas, programas y políticas para atender las deficiencias específicas en segmentos claves de las pequeñas empresas que son vitales para el crecimiento económico de la ciudad; y mejorar la habilidad de los empresarios minoritarios, inmigrantes y femeninos a lanzar y expandir exitosamente pequeñas empresas en toda la ciudad.

Los datos y el PLAN: Mattapan

El PLAN: Mattapan se concentra principalmente en la zona delimitada por el código postal MA-02126. Los datos recolectados incluyen información del Censo de EE.UU., así como fuentes de datos municipales y de la BPDA.

El análisis de los datos se basó en los tractos del Censo de EE.UU. que son parte de la Zona de estudio.

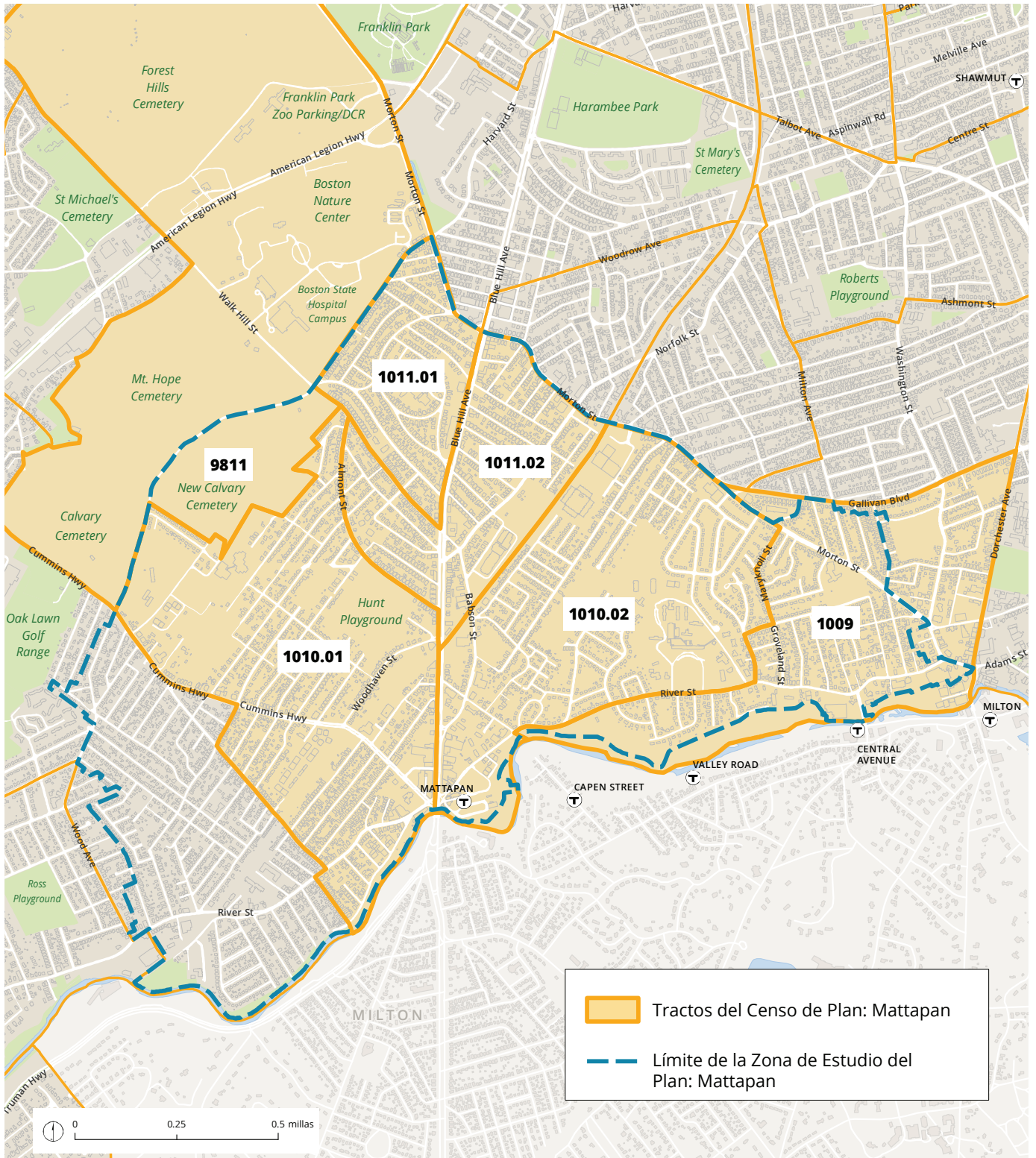
Los límites de la Zona de estudio del Plan: Mattapan sirven como guía para el proceso de planificación donde se implementarán las recomendaciones para el futuro. Para poder asegurar la calidad de los datos, incluyendo la posibilidad de comparar datos a través del tiempo para identificar tendencias, el equipo de planificación usó los tractos del Censo de EE.UU. 9811, 1010.01, 1010.02, 1011.01, y 1011.02 como los más apropiados para la Zona de estudio del PLAN: Mattapan. A la derecha, aparece un mapa que ilustra las diferencias entre la Zona de estudio y los tractos del Censo de EE.UU. que fueron usados para analizar los datos.

Las condiciones existentes ayudan a los planificadores, miembros de la comunidad y otros a entender el contexto de un vecindario.

Las condiciones existentes proveen una línea de base de información sobre la que construir y usar como guía en el proceso de planificación. Las condiciones existentes informan las decisiones y aseguran que el equipo de planificación entiende la importancia de los problemas bajo consideración. También proveen un punto inicial para comparar los datos de la tendencia a través del tiempo y nos permite pensar críticamente sobre los impactos de las soluciones posibles. Tener un entendimiento de dónde comenzamos nos permite medir nuestro éxito en el futuro.

Los datos del censo solamente brindan una perspectiva de la comunidad.

Los datos numéricos (datos del Oficina del Censo o recursos similares) no cuentan toda la historia de la comunidad de Mattapan. Si bien la información numérica provee un buen fundamento, las conversaciones con los residentes y la recolección de datos de sus experiencias ayudan al equipo de planificación a refinar su entendimiento del vecindario.



El pasado y el presente de Mattapan

Antes de 1630, Mattapan había sido una comunidad de la Tribu Mattahunt hasta que comenzó la expansión de la colonización en la zona, llevando a su eventual anexión a Boston en 1870. Una comunidad pastoral con el atractivo de una villa, su ubicación a lo largo del Neponset River impulsó su crecimiento inicial y el surgimiento de los tranvías eléctricos la convirtieron en un suburbio de tranvías. Durante principios de los 1900, Mattapan creció y se convirtió en una comunidad residencial principalmente judía; la actividad comercial se expandió a lo largo de sus calles principales. Luego de años de “blockbusting” y “redlining” en la década de 1960 y 1970, Mattapan se convirtió predominantemente en un vecindario negro. Ahora alberga a una importante población de Haití y del Caribe. En años recientes, los esfuerzos de promoción comunitaria han resultado en varias inversiones públicas, a pesar de que este reporte examina las tendencias y tensiones alrededor de la falta de inversiones privadas en el desarrollo que sigue siendo un desafío en el vecindario de hoy.

En esta sección, información sobre:

“Un buen lugar donde vivir”: colonización y crecimiento inicial” en la página 12

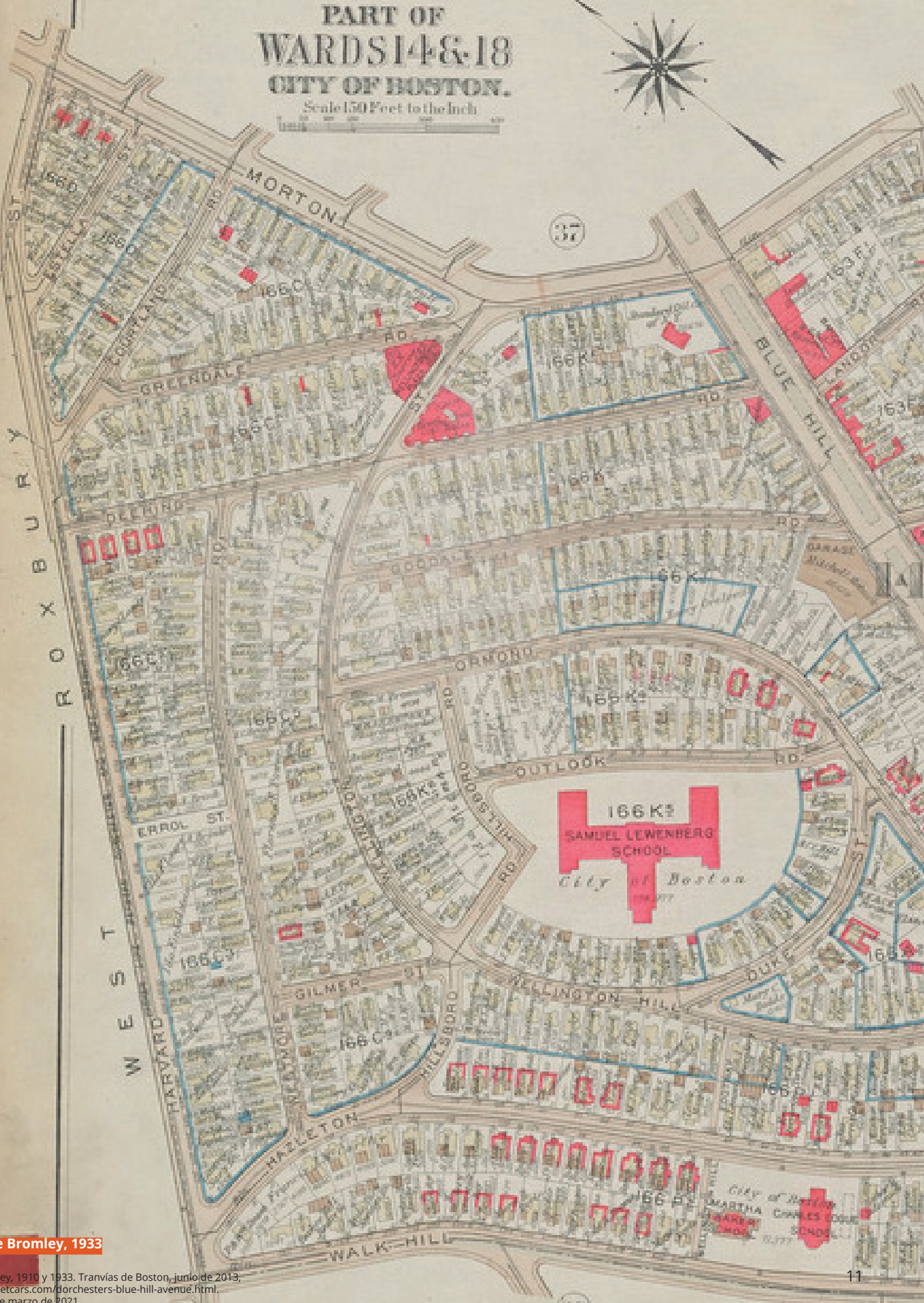
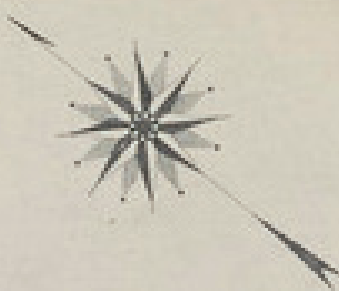
“Crear un suburbio con tranvías” en la página 14

“Cambios demográficos ante el surgimiento de tensiones raciales” en la página 17

“Inversiones cívicas para fortalecer el vecindario” en la página 19

PART OF
WARDS 14 & 18
CITY OF BOSTON.

Scale 150 Feet to the Inch



Mapa de Bromley, 1933

“Un buen lugar donde vivir”: colonización y crecimiento inicial

La proximidad de Mattapan al Neponset River atrajo a sus primeros colonizadores y afectó su crecimiento durante principios del siglo diecinueve.

La zona que es el Mattapan de hoy fue originariamente la tierra de la Tribu Mattahunt, parte de la confederación de indoamericanos de Massachusetts.

Mattapan ha sido interpretado como que significa “un buen lugar donde vivir” o “un buen lugar donde sentarse.” El nombre del vecindario está estrechamente relacionado con su ubicación a lo largo de las cataratas superiores del Neponset River a través de lo que es hoy Milton. La Tribu Mattahunt le dio su nombre a Mattapan porque lo consideraban un buen lugar de descanso (Mattapan quiere decir “lugar de descanso” en el dialecto algonquino). Otra explicación sugiere que Mattapan es una versión abreviada de Mattapanock, que quiere decir “el demonio esparcido por el lugar” y fue usado debido a una epidemia donde murieron muchos indoamericanos en 1617¹.

Los Mattahunt le dieron el nombre de Neponset al río que serpentea la zona, lo que significa “río de la cosecha”, ya que lo usaron para la pesca y una ruta del comercio de pieles con los colonizadores². Otras explicaciones sugieren que “Neponset” quiere decir “un buen otoño” en el dialecto algonquino³.



Fuente: Dorchester Atheneum

Luego de su anexión por Boston, Mattapan se convirtió en su propio vecindario.

Los inmigrantes puritanos ingleses colonizaron Mattapan en junio de 1630. En septiembre de 1630, el Tribunal General de Massachusetts oficialmente cambió el nombre de Mattapan y su zona circundante a Dorchester, nombre del pueblo en Inglaterra desde donde emigraron. Cuando Dorchester fue transferida a Boston en 1870, reapareció el nombre Mattapan y fue aplicado a la zona en que se encontraba Mattapan. Antes de su crecimiento, Mattapan era una comunidad agrícola con cualidades similares a una villa⁴.

1 Dorchester Atheneum. “El significado del nombre Mattapan.”

2 TrailLink. “Neponset River Greenway.”

3 Perry, Simona Lee. “More than one river: local, place-based knowledge and the political ecology of restoration and remediation along the lower Neponset River, Massachusetts” (2009). Open Access Dissertations. Trabajo 117.

4 Dorchester Atheneum. “El significado del nombre Mattapan.”



Mapa de Mattapan, 1890

MATTAPAN,
 MASSACHUSETTS.
 1890.

Fuente: Norman B. Leventhal Map & Education Center, Biblioteca Pública de Boston, dibujo de Mattapan de 1890

El Neponset River impulsó el crecimiento de Mattapan en la era industrial.

El Neponset River brindó la energía a una cantidad de molinos que producían distintas mercaderías, como papel, harina, pólvora y hojas de cobre, tan temprano como en 1630. La economía de los molinos de la zona se expandió durante el siglo diecinueve, con otros tipos de empresas ocupando edificios de dos y tres pisos en Mattapan Square⁵. Con la proliferación de la industria a lo largo del Neponset vino la contaminación y la basura en el río. Hoy, su salud es complicada por la contaminación de sedimentos con PCB (bifenilos policlorados).

Mattapan Square creció hasta convertirse en el núcleo comercial del vecindario.

Mattapan Square originariamente fue el paso entre Dorchester, Quincy, Canton y Dedham. El tráfico en la plaza aumentó un poco cuando la Brush Hill Turnpike Corporation realizó mejoras al puente que conecta a Mattapan y Milton en 1733, y nuevamente cuando la Corporación construyó la Brush Hill Turnpike en 1804, que luego se llamaría Blue Hill Avenue⁶. Estos primeros proyectos de infraestructura llevaron al desarrollo de Mattapan Square, lo que la convirtió en un núcleo de transporte y eventualmente el centro comercial del vecindario.

5 "Recursos históricos." Neponset River Watershed Association.

6 Boston Landmarks Commission. "Dorchester/Mattapan: Exploring Boston's Neighborhoods." (2001)

Crear un suburbio con tranvías

Las rutas de transporte a lo largo de Blue Hill Avenue y otros corredores lograron atraer residentes a Mattapan durante principios hasta mediados del siglo veinte.

El desarrollo de líneas férreas fortaleció la conexión de Mattapan con Boston.

Dos líneas ferroviarias fueron construidas por Mattapan a mediados de los 1800. El ferrocarril de la rama Dorchester y Milton fue incorporado como una rama del ferrocarril Old Colony y funcionaba desde Neponset Village en Dorchester por Milton hacia Mattapan Square. El ferrocarril Old Colony fue completado en 1847. En 1863, la línea del ferrocarril Boston, Hartford & Erie (luego conocida como el ferrocarril de Nueva York y Nueva Inglaterra) fue construido a través de Mattapan con una estación en Blue Hill Avenue¹.

La Blue Hill Avenue es la columna central de Mattapan y con el tiempo, ha sido crítica para dar forma al vecindario.

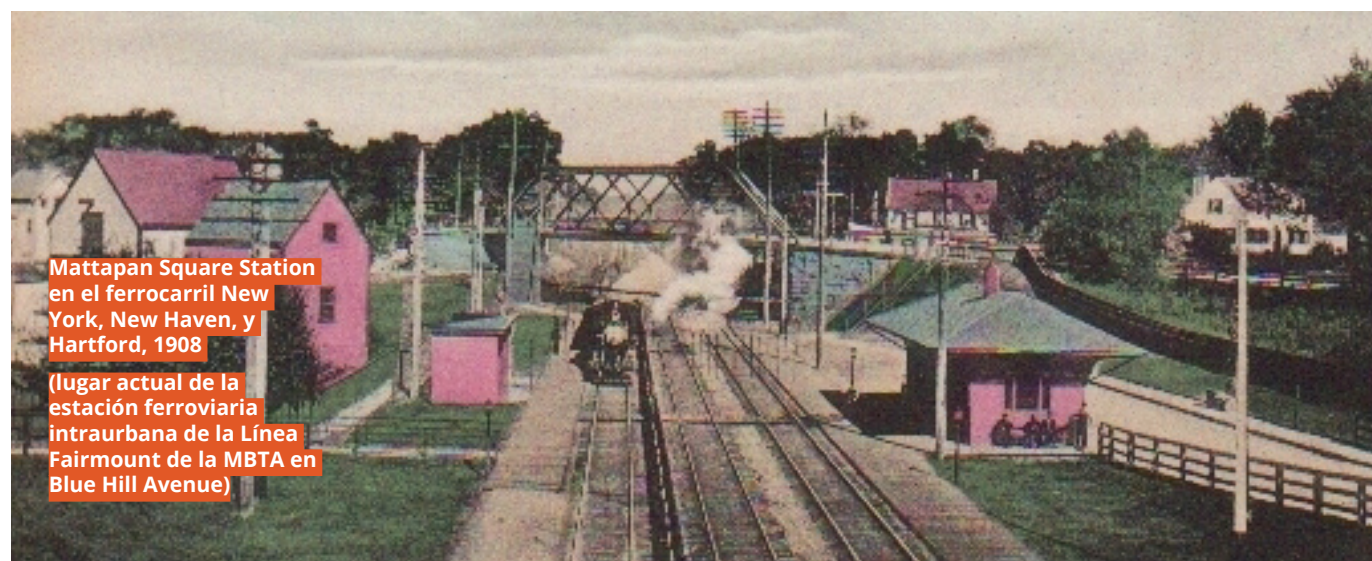
A principios del siglo, tranvías electrificados reemplazaron al tranvía con caballos a lo largo de Blue Hill Avenue. En 1906, las vías de los tranvías eléctricos se extendieron hasta llegar a Mattapan Square. Esta conexión, atendida por el tranvía n.º 29 que funcionaba desde Mattapan Square a Egleston Square, permitió una ruta más simple al

centro de Boston y convirtió a Mattapan en un vecindario más accesible y atractivo. Como respuesta, los propietarios de grandes inmuebles comenzaron a dividir los lotes y a construir viviendas para varias familias y así aprovechar la creciente necesidad de vivienda.

La casa de tres pisos se convirtió en el tipo de vivienda dominante mientras Mattapan se convirtió en una comunidad principalmente judía.

El distrito comercial a lo largo de Blue Hill Avenue se expandió a principios de 1900. En dicho momento, muchas familias judías se mudaron de Chelsea a Mattapan. La casa de tres pisos se convirtió en un tipo popular de vivienda en todo Boston, ya que la estructura de madera hizo que fuera económico construirlas. Las familias judías de Europa oriental vivían en casas de tres pisos en todo Mattapan. En 1930, los vecindarios residenciales se habían expandido entre todas las principales arterias de tránsito como se ilustra en los mapas de la izquierda. Durante este período, empresas locales reconocidas abrieron en la zona, incluyendo a G&G Delicatessen, Blue Hill Cafe, Edwin Electric Light Company, el Franklin Park Theater, y el Oriental Theater.

¹ Sammarco, Anthony Mitchell. Dorchester: Then and Now. Arcadia Publishing, 2005.



Mattapan Square Station en el ferrocarril New York, New Haven, y Hartford, 1908

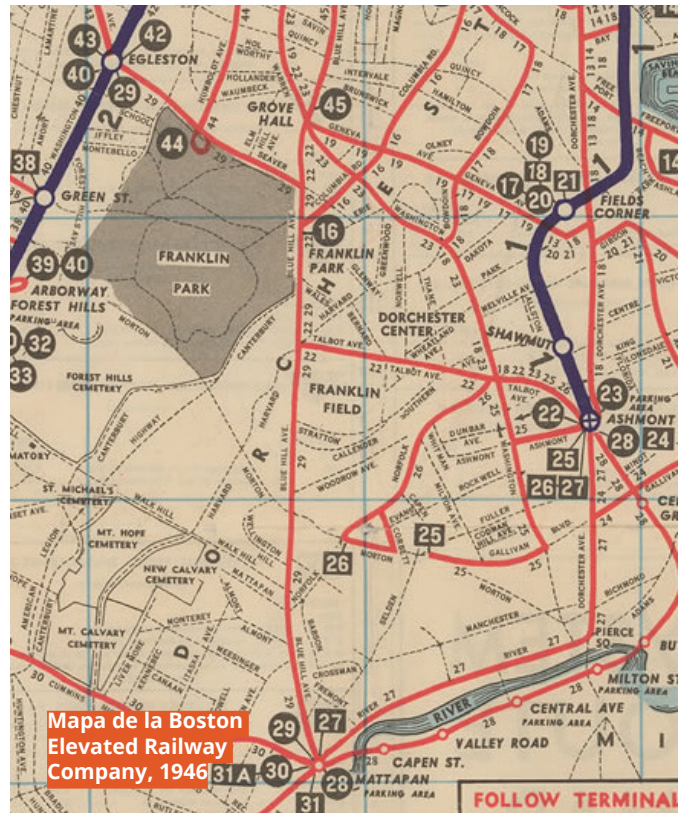
(lugar actual de la estación ferroviaria intraurbana de la Línea Fairmount de la MBTA en Blue Hill Avenue)

Fuente: Dorchester Atheneum

La inauguración de la línea de alta velocidad Ashmont-Mattapan y la American Legion Highway conectó a Mattapan al centro y a otras zonas de la ciudad.

Importantes mejoras al transporte tuvieron lugar en los 1920 y 1930. Quizás la más importante, la línea de alta velocidad Ashmont-Mattapan fue inaugurada en 1929. El tranvía funcionaba en la Línea 28 y usaba tranvías de la PCC en una línea ferroviaria intraurbana convertida para viajeros que solamente cruza calles dos veces durante su ruta de 2.6 millas. Hoy la línea funciona como parte de la Línea Roja de la MBTA.

La American Legion Highway también fue construida a lo largo de Canterbury Brook. La topografía de la zona fue nivelada para permitir la autopista, lo que se convirtió en un camino principal. Cummins Highway y River Street también se convirtieron en corredores muy usados. Estos caminos, con la adición de Blue Hill Avenue, continúan siendo corredores ampliamente usados hoy y crean la estructura primaria de la red de caminos.



Los círculos alrededor de los números de ruta indican líneas de tranvías. Los cuadrados indican líneas de autobuses.

Lufkin, Richard. Mapa de la Boston Elevated Railway Co. System Route, 1946. Tranvías de Boston, junio de 2013, www.bostonstreetcars.com/dorchester-blue-hill-avenue.html. Accedido el 02 de marzo de 2021.



Línea de alta velocidad Ashmont-Mattapan en Ashmont Station, 1936

Cortesía de la Dorchester Historical Society. Fotografía de James A. Parsons.



Tranvía 5738 de la MBTA
en Mattapan Station,
1955

Cortesía de RRPictureArchives.net. Contribuida por Frank Pfuhrer.

A mediados de los 1950, líneas de autobús reemplazaron a los tranvías y los automóviles se volvieron populares.

Los tranvías funcionaron por vías en el medio de Blue Hill Avenue hasta los 1950. A medida que los automóviles se volvieron más económicos y populares, las vías fueron eliminadas para permitir carriles adicionales para automóviles. El tranvía n.º 30 que funcionaba desde Mattapan a Roslindale fue cancelado en abril de 1953 mientras que el tranvía n.º 29 a lo largo de Blue Hill Avenue fue cancelado en septiembre de 1955. Las vías fueron eliminadas para permitir más espacio para automóviles.

La desaparición de la red de tranvías de Boston resultó en un sistema de transporte transformado en Mattapan y otros lugares. El servicio ferroviario de pasajeros en lo que es ahora la Línea Fairmount terminó en la era posterior a la guerra. Los automóviles permitieron el desarrollo suburbano regional, llevando a mayores volúmenes y congestión de tráfico. Los residentes con automóviles que deseaban un estilo de vida más suburbano ahora podían vivir fuera de los límites municipales.



Blue Hill Avenue, 1958

Dirty Old Boston, Facebook, marzo de 2021, facebook.com

Cambios demográficos ante el surgimiento de las tensiones raciales

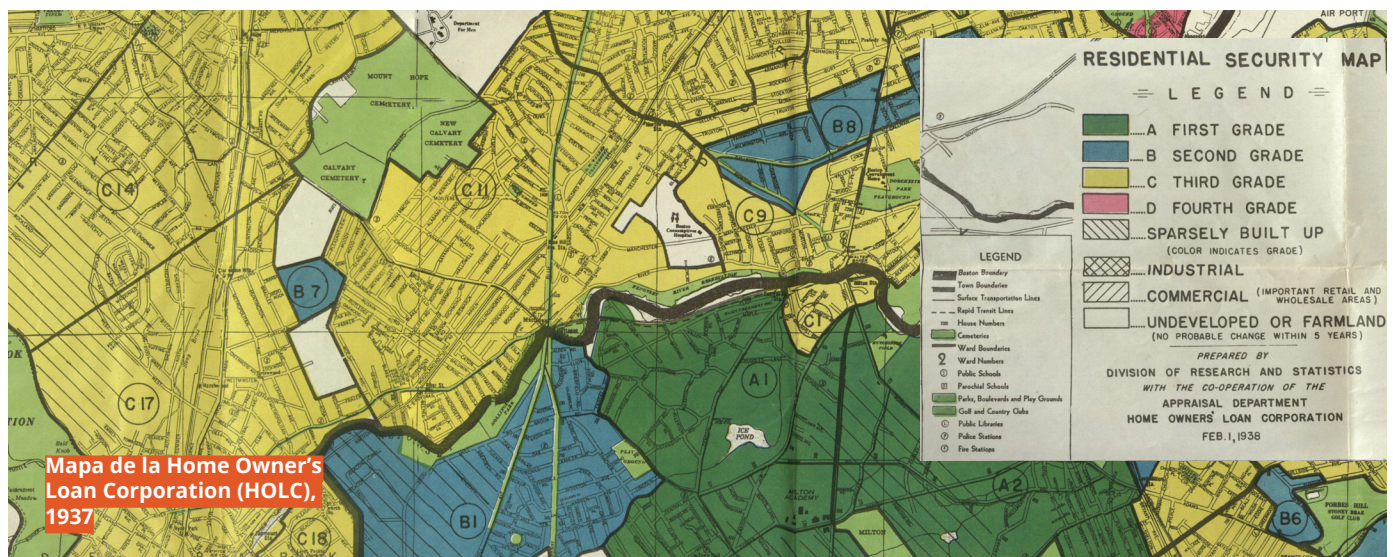
Durante fines de los 1960 y 1970, Mattapan se convirtió predominantemente en un vecindario negro.

Las prácticas discriminatorias en la vivienda llevaron a cambios significativos en la población.

En 1938, el Cram Street Map de la zona de Boston fue creado por agentes de la Home Owners Loan Corporation del gobierno federal. El mapa codificado con colores compiló datos y evaluaciones realizadas por profesionales inmobiliarios locales y calificó a los vecindarios según su "seguridad hipotecaria". La mayoría de Mattapan fue identificada con una calificación C como "tercer grado" lo que significaba que estaba sujeto a la "infiltración de una población de menor grado".

A través del proceso de "redlining", los funcionarios bancarios acordaron solamente otorgar hipotecas aseguradas por la Administración Federal de la Vivienda a personas negras de estos vecindarios. Esta práctica fue facilitada a través del programa Grupo de Renovación Urbana de Bancos de Boston y comenzó en 1968. Corredores inmobiliarios abrieron oficinas en Mattapan y conspiraron para presionar a los propietarios judíos a "vender por pánico" sus propiedades en un proceso conocido como "blockbusting". En 1970, los residentes negros eran un 20% de la población total del vecindario; en 1980, alcanzaban un 70%¹.

¹ BPDA Research Division. "Historical Trends in Boston Neighborhoods since 1950." Diciembre de 2017.



Robert K. Nelson, LaDale Winling, Richard Marciano, Nathan Connolly, et al., "Mapping Inequality," *American Panorama*, ed.; Fuente: Fotografías Bridge and Ferry, colección n.º 5010.004, Archivos de la Municipalidad de Boston, Boston.



Cortesía del Boston Globe. Fotografía de Thomas E. Landers.

La composición racial de Mattapan cambió significativamente durante la década de 1970.

Mientras la mudanza de los blancos afectó al vecindario, el período entre 1968 y 1970 presenció un dramático cambio en la composición racial y étnica de Mattapan. Los líderes institucionales judíos sugirieron que los miles de judíos de la clase trabajadora que vivían en Mattapan y Dorchester se mudaran de los vecindarios. En 1969, la población judía de Dorchester y Mattapan bajó conjuntamente desde 50,000 a 6,000. Las tensiones se agravaron en mayo de 1970 cuando dos sinagogas — Chevra Shas y Agaduth Israel (que ahora es el lugar de la Temple Salem Seventh Day Adventist Church) — fueron atacadas por pirómanos¹.

Mattapan se convirtió en el centro cultural, social y político de la comunidad haitiana de Boston.

La comunidad haitiana comenzó a radicarse en Massachusetts a fines de la década de 1950 y principios de la década de 1960 cuando algunos haitianos abandonaron el régimen del dictador François Duvalier². En la década de 1980, Mattapan Square se había convertido en el ancla de la comunidad haitiana en Boston. Esto contribuyó a la presencia de la vibrante cultura caribeña en Mattapan. Restaurantes caribeños-americanos y el Centro Cultural Caribeño agregaron actividad a lo largo de Blue Hill Avenue. Hoy, Mattapan tiene la población de haitiana más grande de Boston.

¹ Levine, Hillel y Harmon, Lawrence. *The Death of an American Jewish Community: A Tragedy of Good Intentions*. Plunkett Lake Press, 2019.

² [New Bostonian Series, Imagine All the People](#); marzo de 2007, Revisado en junio de 2009 BPDA Research Division Analysis.

Las inversiones cívicas fortalecen al vecindario

Desde la década de 1980, los miembros de la comunidad se han organizado para traer recursos y amenidades cívicas al vecindario en colaboración con entes públicos.



© Robert Benson Photography

Las inversiones en movilidad y seguridad aumentaron en la década de 1980.

Mattapan logró importantes inversiones en el transporte a principios de la década de 1980. La MBTA otorgó \$15 millones para la reconstrucción de la línea de tranvías de alta velocidad Ashmont-Mattapan así como la rama de Dorchester de la Línea Roja. Esto incluyó el reemplazo de 5.2 millas de vías y un túnel. En 1983, la MBTA aumentó el servicio del autobús n.º 29 a lo largo de Blue Hill Avenue³. En 1988, se construyó una comisaría a lo largo de Morton Street en Blue Hill Avenue. La comisaría atiende el Distrito B-3.

En años recientes, se han mejorado los espacios cívicos.

A principios de los años 2000, Mattapan adolecía de amenidades claves para servir a los residentes del vecindario. En 2009, abrió la sucursal Mattapan de la Biblioteca Pública de Boston. Premiada por su diseño arquitectónico e integración de espacios interiores y exteriores, la biblioteca se convirtió en un símbolo de orgullo⁴. Además, en 2012 abrió el Centro de Salud Comunitaria Mattapan. También reconocido por su diseño arquitectónico, se ha convertido en un ancla en la comunidad a través de una sala comunitaria y espacio para negocios minoristas. En 2014, el Boys and Girls Club completó su renovación del edificio de la antigua biblioteca de Mattapan, creando un espacio renovado de avanzada para los adolescentes del vecindario⁵.

³ Boston Streetcars. "Dorchester's Blue Hill Avenue."

⁴ William Rawn Associates, Architects, Inc. "Boston Public Library, Mattapan Branch."

⁵ Boston Preservation Alliance. "Boys & Girls Club of Boston, Mattapan Teen Center."



Cortesía de la MBTA



Cortesía de Adam DeTour



Fotografía © Anton Grassl

Abrieron dos estaciones ferroviarias intraurbanas, conectando a Mattapan con el centro de Boston.

La parada en la estación de Morton Street de la línea ferroviaria para pasajeros intraurbanos Fairmount de la MBTA fue completamente reconstruida e inaugurada en julio de 2007. La estación ferroviaria intraurbana de Blue Hill Avenue se inauguró en febrero de 2019 en la Línea Fairmount entre la estación de Fairmount en Hyde Park y la estación de Morton Street, brindando acceso directo al centro de Boston en menos de media hora¹.

El Neponset River Greenway y la Fowler Clark Epstein Farm han brindado oportunidades para la recreación, promoción de la comunidad y educación.

En 2017, se inauguró un nuevo segmento del Sendero del Neponset River Greenway entre Mattapan Square y Central Avenue en Milton, brindando un camino continuo frente al río desde Dorchester Bay a Blue Hill². El Harvest River Bridge conecta a Mattapan con Milton cerca del Ryan Playground. La Asociación Norteamericana de Planificación en 2019 designó al espacio verde un "excelente lugar en América".

En junio de 2018, la Fowler Clark Epstein Farm abrió al público como un centro de entrenamiento y educación sobre la agricultura urbana³. (Más información en el capítulo "Lugar").

1 WBUR. "Blue Hill Avenue Commuter Rail Station Opens." 25 de febrero de 2019.

2 Smith, Jennifer. "Just Awesome! Latest Greenway link opens to rave reviews." The Dorchester Reporter. 19 de mayo de 2017.

3 Historic Boston Incorporated. "Fowler Clark Epstein Farm."



Desfile de unidad
Haitiano-Americano,
2018

Cortesía del Dorchester Reporter

Hoy, Mattapan es una comunidad resiliente y culturalmente rica.

La diversa población de Mattapan, que consiste en gran medida en inmigrantes del Caribe y afroamericanos, promovió mejoras al vecindario. Muchos de los avances recientes de Mattapan han sido el resultado de años de esfuerzos activos de la comunidad. Sin los líderes comunitarios y grupos vecinales de Mattapan, este cambio no habría sido posible.

Hoy, la fortaleza cultural de Mattapan se puede ver en eventos como el Desfile de Unidad Haitiano-Americano, que ha tenido lugar durante veinte años, y el Festival de Jazz y Unidad, que tuvo lugar en septiembre de 2019 en el césped al frente de las Foley Senior Residences.



Festival de Jazz y Unidad,
2019

Cortesía del Dorchester Reporter

Personas

Construir para
las personas que
están aquí

—Comentario de los Estudios Profundos
sobre la Vivienda de enero de 2020

La población de Mattapan ha sido relativamente estable desde la década de 1950. En dicho momento, el vecindario completó la transición para convertirse en el vecindario diverso y mayoritariamente negro que es en la actualidad.

Estudiar los aspectos demográficos del vecindario puede ayudar a revelar las necesidades de las personas que viven allí, y qué insuficiencias podrían existir en los recursos y planificación actual.

En esta sección, más información sobre:

“Los datos demográficos del presente” en la página 24

“Grupos familiares en Mattapan” en la página 28



Actividad de participación en PLAN: Mattapan en el evento ZipTrip en Almont Park en agosto de 2019.

Los datos demográficos del presente

Los residentes de Mattapan son predominantemente afroamericanos y haitianos y una creciente población latina y que habla español.

Desde 2010, la población de Mattapan ha crecido a más de 25,000 residentes, volviendo a su pico previo de 1970.

Desde 2010 a 2017, la población de Mattapan aumentó un 14 por ciento de 22,500 residentes a 25,586. La tasa de cambio promedio anual en la población de la Ciudad de Boston en dicho período fue del 8 por ciento, por lo tanto, Mattapan logró casi el doble de la tasa anual de crecimiento poblacional de toda la ciudad. Se espera que la población de Boston continúe creciendo en toda la ciudad hasta alcanzar 760,000 en 2030. PLAN: Mattapan persigue acomodar y aprovechar el crecimiento para fortalecer a la comunidad y mejorar la equidad¹.

Un 93 por ciento de la población de Mattapan se identifica como negra, hispana o latina, asiática u otras razas que no son blancas.

En 2017, un 7 por ciento de los residentes de Mattapan se identificaban como blancos, no hispanos o latinos.

Mattapan tiene una proporción más grande de residentes nacidos en Haití, Jamaica, Trinidad y Tobago y Barbados que Boston.

En 2017, un 33 por ciento de la población de Mattapan había nacido en el extranjero², comparado con un 28 por ciento de los residentes de toda la ciudad³. Un 37 por ciento de los residentes de Mattapan nacidos en el extranjero nacieron en Haití. Mattapan es uno de los vecindarios con el más alto porcentaje de población con aptitud limitada en el inglés (LEP por sus siglas en inglés) en aproximadamente un 19 por ciento. Los lenguajes más comunes que se hablan son: Criollo de Haití, español y vietnamés⁴.

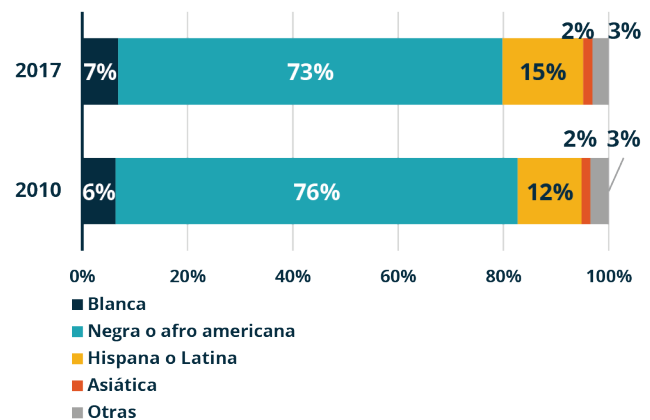
¹ Imagine Boston 2030

² Las poblaciones nacidas en el extranjero incluyen quienes no son ciudadanos de EE.UU. al nacer, a pesar de que podrían convertirse en ciudadanos norteamericanos a través de la naturalización.

³ Fuente: Oficina del Censo de EE.UU., Encuesta Comunitaria Norteamericana 2013-2017, Análisis de la División de Investigación de la BPDA

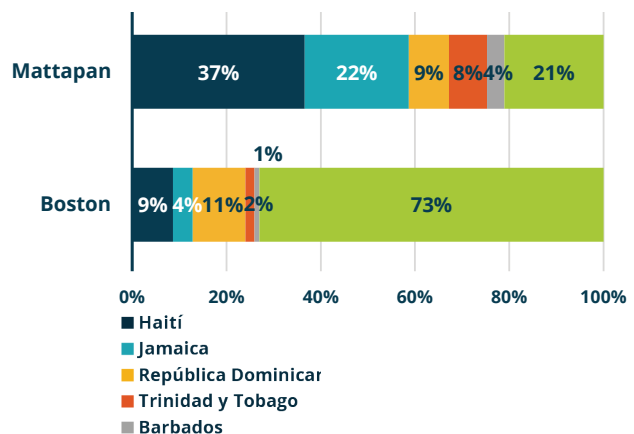
⁴ Encuesta Comunitaria Norteamericana 2012-2016, Muestra de Microdatos del Uso Público (PUMS por sus siglas en inglés), Análisis de la División de Investigación de la BPDA

Raza y etnia
2010, 2017



Fuente: Oficina del Censo de EE.UU., Censo de 2010, Encuesta Comunitaria Norteamericana 2013-2017, Análisis de la División de Investigación de la BDPA

Población nacida en el extranjero
2017



Fuente: Oficina del Censo de EE.UU., Censo de 2010, Encuesta Comunitaria Norteamericana 2013-2017, Análisis de la División de Investigación de la BDPA

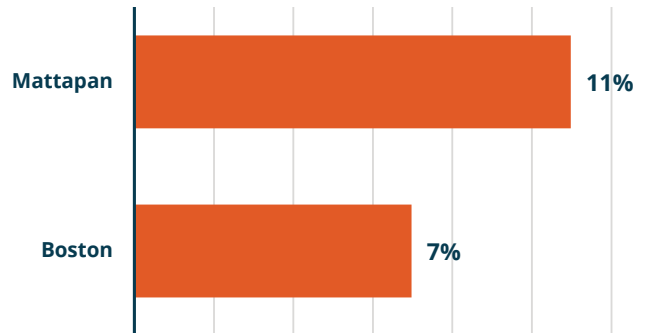


El desfile anual de Unidad Haitiana-Norteamericana a lo largo de Blue Hill Avenue en Mattapan.

Los residentes de Mattapan son más proclives a ser adultos con una discapacidad que los residentes de toda la ciudad de Boston.

En toda la ciudad, un 7 por ciento de los adultos se identifican como que sufren una discapacidad. En Mattapan, dicha cifra es un 11 por ciento. El estatus de discapacidad nos ayuda a entender la cantidad de personas que enfrentan impedimentos adicionales en la vida diaria. El estatus de discapacidad informa la vulnerabilidad de una persona al cambio en el ambiente construido y la accesibilidad a los servicios.

Estatus de la población con discapacidad (20 a 64 años) 2017



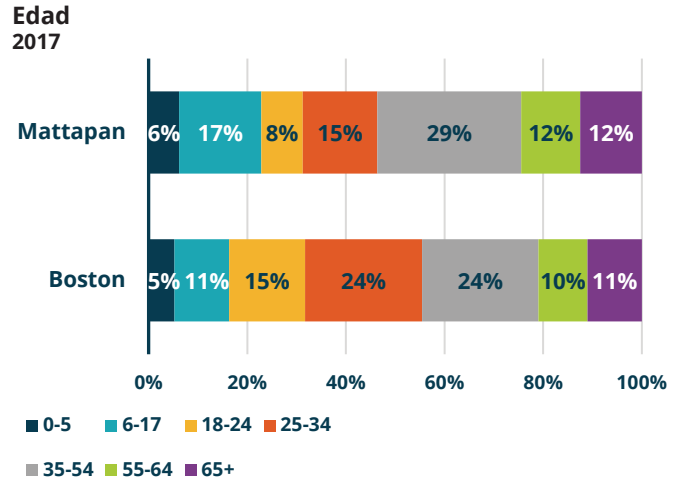
Fuente: Oficina del Censo de EE.UU., Encuesta Comunitaria Norteamericana 2013-2017, Análisis de la División de Investigación de la BDPA



La hora del café del Alcalde, mayo de 2019.

Mattapan tiene una proporción más alta de residentes menores de 18 años y mayores de 35 años que Boston en general.

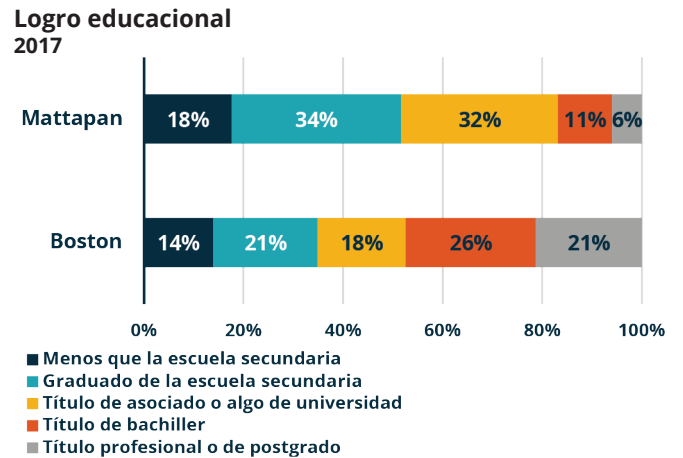
Los niños y adolescentes menores de 18 años son un 23 por ciento de la población de Mattapan, comparado con un 16 por ciento de la población de Boston en general. Mattapan también tiene un porcentaje más alto de adultos mayores de 35 años de edad, lo que representa un 53 por ciento de la población del vecindario comparado con un 45 por ciento de Boston en general. Estas cifras indican que Mattapan tiene un porcentaje más alto de familias que el resto de la ciudad.



Fuente: Oficina del Censo de EE.UU., Encuesta Comunitaria Norteamericana 2013-2017, Análisis de la División de Investigación de la BDPA

La proporción de residentes de Mattapan con por lo menos un título de bachiller ha aumentado con respecto a décadas pasadas.

Si bien las metas educativas han aumentado en el vecindario, Mattapan tiene una proporción más baja de personas que han obtenido el título de bachiller o más comparado con Boston en general. Niveles de educación más altos a menudo se corresponden con ingresos más altos y mayor oportunidad económica pero esta información también ayuda a informar otras necesidades de la fuerza de trabajo.



Fuente: Oficina del Censo de EE.UU., Encuesta Comunitaria Norteamericana 2013-2017, Análisis de la División de Investigación de la BDPA



El personal de planificación de la BPDA en la Biblioteca de Mattapan con un grupo de adolescentes del programa de verano Mothers for Social Justice & Equality (Madres para la justicia social e igualdad), julio de 2019.

Grupos familiares en Mattapan

Mattapan es el lugar de grupos familiares más numerosos, más grupos familiares con padres/madres solteros y más personas con discapacidades que Boston en general.

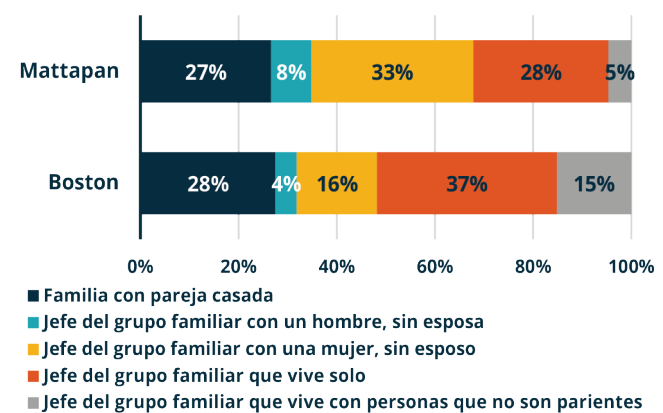
Los grupos familiares de Mattapan están mayormente compuestos por familias.

Hay 8,870 grupos familiares¹ en Mattapan. Los grupos familiares en Mattapan son más a menudo familias (un 68 por ciento) que en la ciudad de Boston en general (48 por ciento). En general, las familias demandan unidades de viviendas con 2 o más dormitorios. Mattapan también tiene más unidades con dos y tres dormitorios que la ciudad en general. El número promedio de dormitorios por unidad en Mattapan es 2.58.

El tamaño promedio del grupo familiar en Mattapan es 2.84 miembros por grupo familiar, lo cual es más alto que el tamaño promedio del grupo familiar de la ciudad de Boston de 2.36 miembros. En general, los tamaños de los grupos familiares de Boston han aumentado levemente desde el 2000, en oposición a tendencias regionales y nacionales. Esto todavía representa un tamaño significativamente más pequeño del tamaño del grupo familiar que en 1950, cuando el tamaño promedio del grupo familiar en Boston era de 3.4².

Uno de cada tres grupos familiares en Mattapan es una familia liderada por una mujer soltera comparado con un cuatro por ciento que son lideradas por un hombre soltero. Mattapan tiene el doble de familias lideradas por un padre soltero que el promedio de Boston. Esto indica que podrían existir necesidades de viviendas que son especiales para los residentes de Mattapan.

Grupos familiares por tipo
(Familia y no familia), 2017



Fuente: Oficina del Censo de EE.UU., Encuesta Comunitaria Norteamericana 2013-2017, Análisis de la División de Investigación de la BDPA

¹ Un grupo familiar incluye a todas las personas que ocupan una unidad de vivienda como su lugar de residencia usual, estén relacionados o no. Las familias incluyen a miembros relacionados por nacimiento, matrimonio o adopción.

² Fuente: Oficina del Censo de EE.UU., Encuesta Comunitaria Norteamericana 2013-2017, Análisis de la División de Investigación de la BDPA

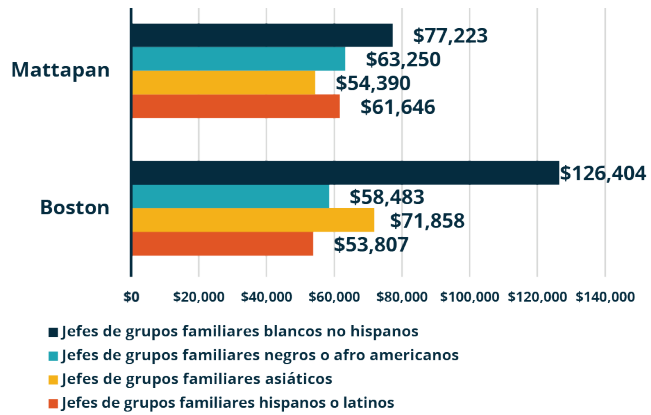
Los grupos familiares negros e hispanos en Mattapan ganan más que el promedio de los grupos familiares negros e hispanos de toda la ciudad, incluso cuando el ingreso del grupo familiar en Mattapan es más bajo que el de Boston en general.

El ingreso medio del grupo familiar³ nos brinda un indicador del estatus socioeconómico del vecindario en comparación con los vecindarios vecinos y la ciudad en general. Mattapan tiene un ingreso medio del grupo familiar más bajo (\$48,000) que Boston en general (\$62,200). El nivel de pobreza federal es \$25,900 por año para un grupo familiar de cuatro personas. Aproximadamente un 21 por ciento, o uno de cada cinco, de los grupos familiares en Mattapan, o uno de cada cinco de los grupos familiares, gana ingresos por debajo del nivel de pobreza; esta proporción es igual al promedio de toda la ciudad.

Los grupos familiares blancos que no son hispanos y asiáticos que viven en Mattapan ganan menos que los grupos familiares similares en toda la ciudad, donde los grupos familiares negros y/o hispanos o latinos que viven en Mattapan ganan más que los grupos familiares similares en toda la ciudad. Los grupos familiares blancos que no son hispanos en Mattapan tienen el ingreso promedio más alto de los grupos familiares, a pesar de que la disparidad es menos que en toda la ciudad. Reducir esta disparidad es un indicador importante para mejorar la equidad en Mattapan.

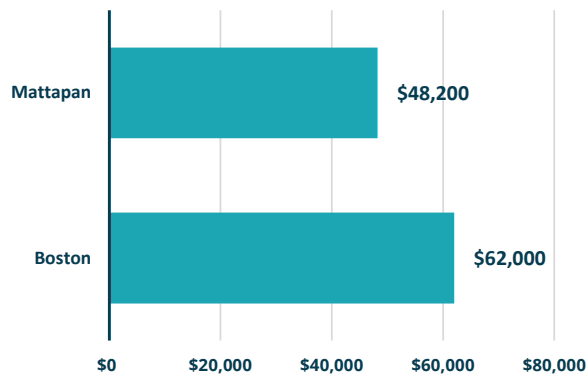
³ El ingreso medio del grupo familiar se refiere al ingreso donde la mitad de los grupos familiares de la zona ganan más y la mitad ganan menos

Ingreso promedio del grupo familiar por raza 2017



Fuente: Oficina del Censo de EE.UU., Encuesta Comunitaria Norteamericana 2017-2017, Análisis de la División de Investigación de la BDPA

Ingreso medio del grupo familiar 2017



Lugar

Los elementos físicos de Mattapan definen el sentido del lugar. Los monumentos históricos y trabajos de arte público funcionan como recordatorios del rico pasado cultural de Mattapan y agregan vitalidad cultural al vecindario. Mattapan también es el lugar de muchos espacios abiertos, tales como el Neponset River Greenway, varios espacios silvestres urbanos y una cantidad de parques y lugares de juegos en el vecindario que sirven con espacios de reunión recreacional y educacional para los residentes del vecindario. Inversiones recientes que promueven una agricultura urbana han fortalecido más la identidad comunitaria de Mattapan.

**En esta sección,
información sobre:**

**“Identidad cultural”
en la página 32**

**“Parques y espacios
públicos” en la
página 33**



Fuente de la imagen: Boston

Casas en Mattapan

Identidad cultural

Los edificios históricos, los monumentos y el arte público brindan a Mattapan una identidad especial dentro de la ciudad.

Los monumentos locales, como el Simco y el lugar del antiguo Teatro Oriental, figuran destacadamente en el paisaje construido de Mattapan.

Mattapan es reconocible según sus monumentos locales. Simco es una institución clásica de Mattapan en Blue Hill Avenue, que es notable por sus perros calientes de un pie y cartel altamente visible con la forma de un helado. Si bien no hay lugar para sentarse, los clientes colocan sus pedidos en una ventana en la calle. También en Blue Hill Avenue, más cerca de Mattapan Square, está el lugar del antiguo Teatro Oriental (ahora Frugal Furniture Outlet).

Las estatuas dan la bienvenida a las visitas a Mattapan Square.

Las piezas de arte público más visibles en Mattapan son dos estatuas de bronce de 19 pies de alto en Blue Hill Avenue en Mattapan Square. Creadas por los antiguos residentes de Mattapan Fern Cunningham y Karen Eutemey en 2005, las estatuas rinden homenaje a la diversa historia cultural de Mattapan y dan la bienvenida a peatones, ciclistas y motoristas a la ciudad¹. Ambas estatuas están ubicadas en islas de tránsito.



Cortesía de Marcus Mello



Cortesía de David Zoning

¹ CultureNOW - Museum Without Walls, "Rise / Gateway to Boston, 2005."

Parques y espacios abiertos

El espacio público consiste en espacio públicamente accesible alrededor, entre y dentro de los edificios. Típicamente, incluye parques, espacios abiertos, plazas y calles.

Las 180 acres de espacio abierto de Mattapan contribuyen a la

identidad cultural del vecindario.

Mattapan es principalmente un vecindario residencial y sus parques y espacios públicos son importantes para la salud de la comunidad. Mattapan tiene una mezcla de zonas activas y pasivas, zonas naturales y acceso a un sendero ribereño. Agencias públicas producen el espacio abierto, y cada vez más, en colaboración con nuevos desarrollos privados.

De las 180 acres de espacio abierto de Mattapan, un 51 por ciento está protegido y un 49 por ciento no tiene protección². Esta distinción es importante porque la titularidad y el acceso afectan las maneras en que se diseñan, habitan e integran los espacios abiertos a un vecindario. Los terrenos sin protección generalmente incluyen campus académicos y religiosos, canchas deportivas, cementerios y terrenos vacantes. Si bien todos los terrenos protegidos son públicamente accesibles (con la excepción del Clark/Cooper Community Garden y Kennedy Garden), aproximadamente un 92 por ciento de los terrenos sin protección son públicamente accesibles.



Cortesía del Dorchester Reporter

Entidades públicas y privadas contribuyen a la creación y mantenimiento del espacio abierto público en el vecindario.

La titularidad pública de los inmuebles con espacios abiertos incluye el Departamento de Parques y Recreación de la Municipalidad de Boston y el Departamento de Conservación y Recreación (DCR por sus siglas en inglés) de la Commonwealth of Massachusetts. Parte de los espacios abiertos privados de Mattapan, como el Boston Nature Center y Fairlawn Green, son públicamente accesibles con algunas restricciones en el uso y horario de operación. Varios sitios de desarrollo potencial vasto e inutilizado en Mattapan proveen oportunidades para aumentar la cantidad de espacios abiertos en el vecindario para los residentes futuros.

Los parques y lugares de juegos proveen un espacio abierto activo al vecindario.

La zona de estudio incluye un total de cuatro espacios abiertos que incluyen parques recreacionales y/o lugares de juegos (Almont Park/Hunt Playground, Walker Playground, Kennedy Playground, y Monseñor Francis A. Ryan Park). Conjuntamente contienen seis canchas de baloncesto, seis canchas de tenis de tamaño reglamentario y tres canchas deportivas de múltiples usos, todas en espacio abierto protegido. Las canchas deportivas de múltiples usos se usan para actividades como fútbol, béisbol y críquet. La zona del estudio también contiene cuatro lugares de juegos, dos lugares de juegos en escuelas y cuatro con rociadores de agua.

² Datos de la Municipalidad de Boston, Departamento de Parques y Recreación de Boston

Walker Playground ha sido usado como un espacio de reunión para eventos culturales y deportivos.

Walker Playground organiza una variedad de eventos que contribuyen a la vitalidad cultural y recreacional de Mattapan. La Liga Vecinal de Baloncesto de Boston, la liga municipal de baloncesto más antigua del país, usa las canchas de baloncesto del Walker Playground, y el equipo de fútbol americano de la Mildred Avenue Middle School ha usado a Walker Playground para prácticas después de la escuela. Más recientemente, durante el verano de 2019, Walker Playground organizó una noche de cine como parte de las Noches de Cine del Alcalde del programa PartARTS del Departamento de Parques y una comida al aire libre del Fin del Verano organizada por la Oficina del Alcalde de Salud y Servicios Humanos.



Cortesía del Dorchester Reporter



Municipalidad de Boston



Mattapan incluye cuatro espacios silvestres urbanos: Mattahunt Woods, Gladeside, Willowwood, y Woodhaven.

La Iniciativa Urban Wilds (Espacios Silvestres Urbanos) de Boston trata de proteger los espacios silvestres públicos de la Municipalidad y asegura el acceso y apreciación de estos tesoros naturales. Los cuatro espacios silvestres urbanos de Mattapan ofrecen a los residentes refugio de las calles municipales y expanden el rango de experiencias por encima de los parques de Boston. Juntos, Mattahunt Woods, Gladeside, Willowwood, y Woodhaven también enriquecen la educación ambiental al servir como aulas al aire libre para niños y adultos que estudian la naturaleza.

Además de proveer a la gente imágenes del mundo natural, los espacios silvestres urbanos de Mattapan ofrecen una variedad de beneficios ambientales.

Más que apenas lugares de recreación pasiva, los espacios silvestres urbanos de Mattapan brindan una cantidad de servicios ecológicos al vecindario, tales como el almacenamiento de agua de inundaciones, la producción de oxígeno, la reducción del efecto isla urbana de calor y la filtración de agua de tormentas.



Puente Harvest River

Fotografía © Anton Grassl

El Neponset River Greenway es un enlace crítico en la red de senderos de la región.

El Neponset River Greenway corre por casi cinco millas desde Joseph Finnegan Park en Port Norfolk en Dorchester a través de Adams Village y Lower Mills hacia Mattapan Square. La vía para peatones y ciclistas continúa hacia Fowl Meadow en la Blue Hills Reservation. El Neponset River es un tesoro histórico. Los indoamericanos usaron el Neponset (que significa “río de cosecha”) para la pesca y como una ruta de comercio de pieles con los colonizadores europeos que llegaron en los años 1600¹.

El puente Harvest River se inauguró en mayo de 2017, para conectar los costados de Milton y Mattapan del río Neponset cerca de Ryan Playground. El puente creó una vía para varios modos de transporte desde el Joseph Finnegan Park en Port Norfolk hacia Mattapan Square². Además, los proyectos Cummins Highway y American Legion Healthy Streets conectan al Neponset Greenway con el Southwest Corridor.

¹ “Neponset River Greenway Description.” *TrailInk*.

² Smith, Jennifer. “Latest Greenway link opens to rave reviews.” *Dorchester Reporter*. Mayo del 2017.



Neponset River Greenway

Fotografía © Anton Grassl



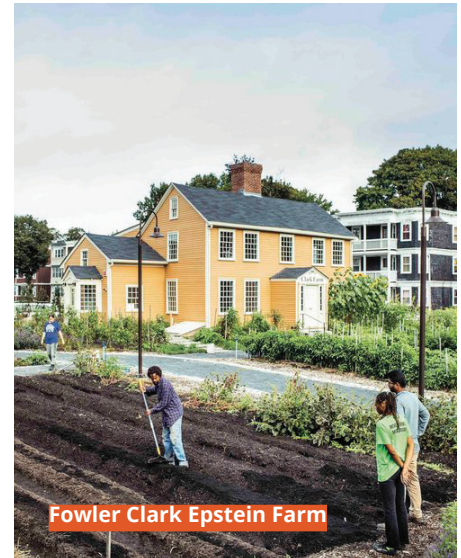
Nativos de la ciudad

Cortesía de Jordan Takvorian

Fowler Clark Epstein Farm es la granja urbana más antigua de Mattapan.

La Fowler Clark Epstein Farm abrió en el verano de 2018 como una granja de entrenamiento y centro agrícola luego de una renovación de \$3.7 millones de dólares realizada por Historical Boston, Inc. y dos socios del Urban Farming Institute: el Trust for Public Land y la North Bennet Street School¹. El proyecto incluyó la restauración de la casa y granero original en un espacio que contiene una cocina de demostración y oficinas para la Urban Farming Institution, y apoya programas de entrenamiento y educación.

¹ Gardner, Laura. "A Real Piece of Dirt." *Braindeis Magazine*. Verano 2018.



Fowler Clark Epstein Farm

Cortesía de Adam DeTour

Otras iniciativas de agricultura urbana han fortalecido a Mattapan en años recientes.

El Urban Farming Institute of Boston presentó una solicitud a la BPDA para una Evaluación Agrícola Completa en marzo de 2019 para redesarrollar un gran terreno abandonado en Flint Street en el Astoria Quarter Acre Farm. El lugar fue usado como una granja transitoria con lugares elevados para plantas en 2017 y fue elegido por la Youth Build Boston para su Día de Servicio del décimo aniversario en 2018. La granja entrenará a residentes locales y brindará una fuente de alimentos frescos a la zona.

Como vivero de plantas nativas de los Trustees of Reservations, y un centro de aprendizaje sobre la horticultura, City Natives produce plantas nativas del clima local para zonas comunes de jardines comunitarios y proyectos de restauración y también realiza ventas de plantas. El invernadero funciona como un aula sobre la jardinería para programas educativos y para el entrenamiento de voluntarios. City Natives está ubicada cerca del Kennedy Playground Community Garden.



Puntaje de necesidad de parques

Fuente: Parques y Recreación de Boston

- Espacio abierto públicamente accesible
- Otros espacios abiertos
- Menor necesidad
- Mayor necesidad



Zonas del servicio de parques

Fuente: Parques y Recreación de Boston, Plan de Recreación y Espacios Abiertos 2015-2021, enero de 2015

- Espacio abierto públicamente accesible
- Otros espacios abiertos
- Zonas del servicio de parques
- Límites del PLAN: Mattapan

La necesidad de parques en Mattapan es mayor cerca del límite superior de la zona de estudio, a lo largo de partes de Morton Street y Blue Hill Avenue.

El Departamento de Parques y Recreación de Boston publicó su Plan de Recreación y Espacios Abiertos en 2015. Si bien Mattapan satisface por lo menos uno de los criterios del estado sobre una población con justicia ambiental¹, los puntajes de necesidad de parques² no son tan altos en este vecindario, debido a la más baja densidad de Mattapan³. La infraestructura de la Línea Fairmount, en particular, limita la conectividad del vecindario dentro de la tela comunitaria. Mejorar el carácter de los caminos de Mattapan podría ayudar a que la infraestructura ecológica del vecindario sea más cohesiva.

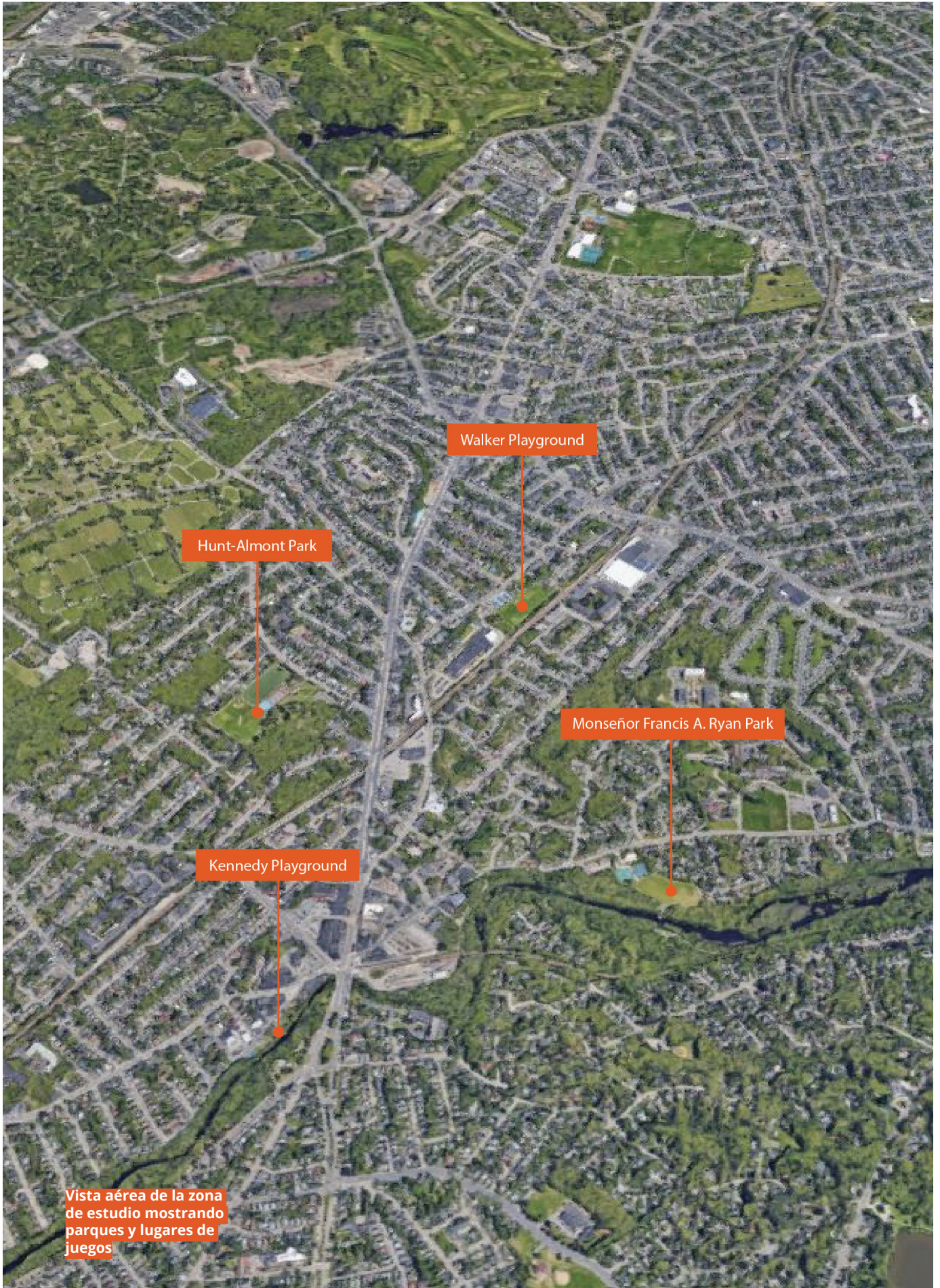
El acceso al río es una oportunidad no aprovechada en Mattapan.

Actualmente, solamente Ryan Park y Kennedy Playground ofrecen acceso al Neponset River; es inaccesible desde otras partes de Mattapan. La BPDA y el Departamento de Conservación y Recreación han reconocido la importancia de la conexión entre Mattapan Square y el Neponset River en el Plan Maestro de la Reservación Neponset River. Dicha conexión optimizaría la accesibilidad para peatones y ciclistas en esta parte de Mattapan y mejoraría el atractivo de Mattapan Square como un destino comercial.

1 Massachusetts identifica a comunidades de Justicia Ambiental con una o más de las siguientes características: Un grupo de manzanas donde el ingreso anual medio del grupo familiar es igual o menos del 65 por ciento de la mediana del estado; o un 25 por ciento o más de los residentes se identifican con una raza que no sea blanca; o un 25 por ciento o más de los grupos familiares no tienen a nadie mayor de 14 años que solamente habla inglés o lo habla muy bien.

2 Un puntaje de necesidad de parques es un análisis subjetivo que considera la densidad de población de un vecindario, el porcentaje de población menor de 18 años de edad, grupos de manzanas designadas como de Bajo Ingreso usando el criterio de Justicia Ambiental del Estado de Massachusetts, grupos de manzanas designadas como Minoritarias usando el criterio de Justicia Ambiental del Estado de Massachusetts, grupos de manzanas designados como Aisladas del Idioma Inglés usando el criterio de Justicia Ambiental del Estado de Massachusetts, y porcentaje de la población con más de 69 años de edad.

3 Municipalidad de Boston, Departamento de Parques y Recreación de Boston, "Plan de Recreación y Espacios Abiertos 2015-2021," enero de 2015, 277.



Vista aérea de la zona de estudio mostrando parques y lugares de juegos

Resiliencia comunitaria

Durante los próximos 100 años, Boston experimentará un aumento en las temperaturas promedio. También experimentaremos un aumento en la frecuencia, la duración y la intensidad de olas peligrosas de calor. Mattapan Square y Blue Hill Avenue serán algunos de los lugares más calientes en Mattapan.

**En esta sección,
información sobre:**

**“Temperaturas
extremas” en la
página 42**

**“Más inundaciones
del agua de
tormenta” en la
página 44**

**“Resultados de salud
comunitaria” en la
página 46**

**“Políticas y
programas
municipales” en
la página 47**



Fowler Clark Epstein Farm

Photo by Debra L. Brown

Temperaturas extremas

El calor extremo será más común, durará más tiempo y será más intenso.

Boston ya ha experimentado un aumento en el número promedio de días en un año cuando la temperatura se eleva por encima de los 90 grados. Con la continuación del cambio climático, más días por encima de los 90 grados son más factibles. El reporte Climate Ready Boston de la Municipalidad de Boston indica que “en 2050, los veranos de Boston podrían ser tan calientes como los veranos son hoy en Washington, DC; al final del siglo, podrían ser más calientes que los veranos de hoy en Birmingham, Alabama” (CRB 2014).

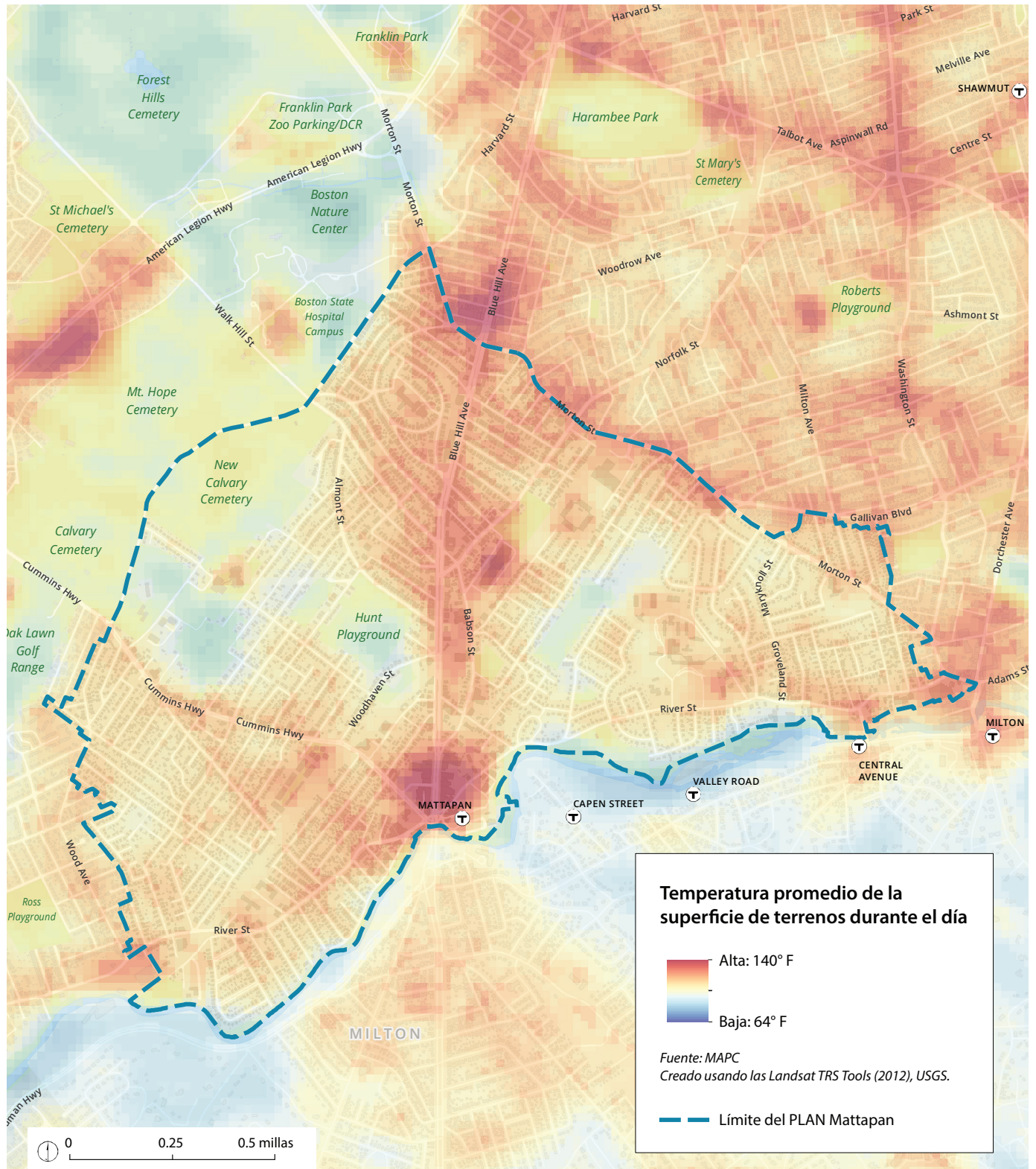
El calor extremo impacta a las ciudades más que las zonas suburbanas debido al efecto de la Isla Urbana de Calor. Las zonas urbanas tienden a ser más calientes que los pueblos y comunidades que las rodean que son más suburbanas o rurales. Esto se debe a que las zonas urbanas tienen más superficies que retienen calor, como lugares para estacionamiento, entradas pavimentadas a garajes y caminos, mientras que las zonas suburbanas o rurales tienen más terrenos permeables y más vegetación (CRM - Resumen Ejecutivo, pág. 10).

El calor extremo será más notable en lugares como Mattapan Square y Blue Hill Avenue.

Debido al efecto de la isla de calor, las temperaturas más calientes de las superficies se encontrarán a lo largo de Blue Hill Avenue y en Mattapan Square, mientras que las temperaturas más frescas existen en espacios verdes tales como a lo largo del Neponset River o en lugares con alta cantidad de árboles de copa (ver el mapa en la página adyacente). Los planes y diseños futuros para la infraestructura, espacio público y desarrollo en Mattapan, particularmente en los lugares más calientes deberían incluir árboles de copa, sombra, techos frescos y otras características que ayuden a disipar el efecto de la isla de calor. La sombra y otras características refrescantes serán particularmente importantes para viajeros del servicio de transporte quienes necesitarán esperar al aire libre en estos lugares durante el calor extremo.

El calor extremo, empeorado por la contaminación del aire, aumenta los riesgos a la salud en Mattapan.

Mattapan incluye a muchos residentes que son más vulnerables al impacto climático relacionado con el calor. Se puede encontrar más información sobre la salud comunitaria en las páginas siguientes.



Fuente: MAPC, creado usando las Landsat TRS Tools (2012), USGS.

Más inundaciones del agua de tormenta

A medida que el clima se calienta, se evapora más agua del océano en el aire, y aire más caliente retiene más humedad, lleva a tormentas más intensas que inundan las zonas más bajas de Mattapan.

Boston y el noreste ya han experimentado un gran aumento en la intensidad de precipitación extrema.

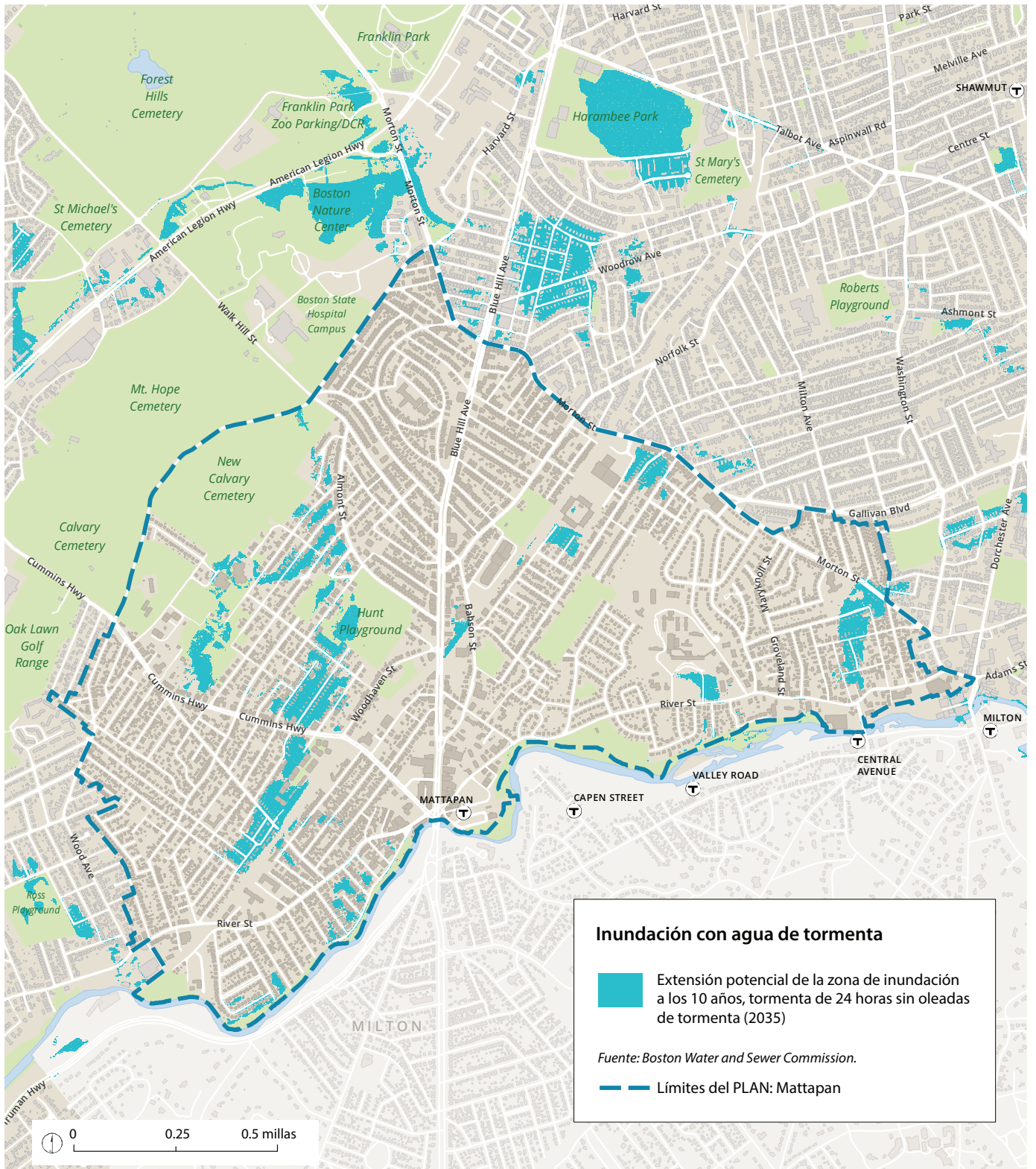
Desde 1958 a 2010, ocurrió un aumento del 70 por ciento en la cantidad de precipitación que cayó en los días con mayor precipitación (CRB, Resumen Ejecutivo, pág. 13). El 22 de abril de 2019, Boston recibió 2.3 pulgadas de lluvia, lo que rompió un récord establecido 82 años antes (Actualización del Plan de Acción Climático 2019). Se espera que continúe la tendencia hacia tormentas más intensas que incluyen más lluvias en pequeñas cantidades de tiempo mientras el clima se calienta y más humedad se evapora y es retenida en aire más caliente.

Un ocho por ciento de Mattapan será vulnerable a las inundaciones con agua de tormenta en el futuro cercano y la inundación con agua de tormenta empeorará con el tiempo.

Debido a que se espera que Boston experimente más precipitación, las zonas que ya experimentan inundaciones con agua de tormenta muy probablemente verán inundaciones más frecuentes y más severas en el futuro. Las inundaciones con agua de tormenta se concentran en zonas bajas y en zonas con poca capacidad de almacenamiento, tales como superficies impermeables (VA, pág. 41). Esto incluye corredores de transporte, lugares de estacionamiento y otras zonas cubiertas con materiales como asfalto que limitan la absorción de agua.

En Mattapan, la inundación con agua de tormenta está concentrada en los lugares bajos del vecindario, donde se acumula el agua de tormenta. Esto incluye lugares a lo largo de Woodrow Avenue, Cummins Highway, Walk Hill, y otros vecindarios (ver el mapa en la página adyacente). Algunas zonas son espacios de parques que podrían permitir la inundación periódica, pero otras representan calles, veredas, viviendas y comercios vulnerables a la inundación. Aproximadamente un 8 por ciento de la superficie de Mattapan, o 125 acres, es vulnerable a la inundación con agua de tormenta en el futuro cercano de 2030-2050. Si el cambio climático continúa, aún más zonas de Mattapan podrían volverse vulnerables a la inundación con agua de tormenta (CRB Resumen Ejecutivo – pág. 20).

El sistema existente de drenaje del agua de tormenta de Boston ya es superado por lluvias bastante frecuentes. PLAN: Mattapan incorporará estrategias para reducir el impacto del agua de tormenta en el desarrollo, infraestructura y proyectos en espacios públicos para ayudar a fortalecer el sistema. Los proyectos en zonas vulnerables a la inundación con agua de tormenta deberían incluir características de diseño, que incluyen plantas bajas elevadas, que ayuden a mitigar los efectos de la inundación.



Fuente: Boston Water and Sewer Commission.

Resultados en la salud comunitaria

Muchos residentes de Mattapan tienen determinantes sociales de salud que aumentan su vulnerabilidad al cambio climático y otros desafíos de salud.

El cambio climático impacta a las personas de manera diferente.

El cambio climático contribuye directa e indirectamente a los resultados en la salud comunitaria. A pesar de que la experiencia del cambio climático es compartida por toda la población, otros factores contribuyen al impacto que el cambio climático puede tener en la salud individual. Como se explicó en el reporte “Salud de Boston 2016-2017”, las olas de calor afectan desproporcionalmente a individuos que son adultos mayores (mayores de 65), personas con bajo o ningún ingreso, personas de color, personas con aptitud limitada en el inglés, personas con condiciones preexistentes, y los que viven en vecindarios con acceso limitado a espacios verdes. Estos factores son conocidos como los determinantes sociales de la salud e incluyen el ambiente físico de un individuo, la estabilidad económica, el contexto comunitario y social, el acceso a alimentos, educación y atención médica de calidad. Los impactos del cambio climático son agravados cuando estas identidades y circunstancias están relacionadas.

Dada la mayor vulnerabilidad de muchos residentes de Mattapan, el PLAN: Mattapan debe responder a los efectos desproporcionados del cambio climático a través de la planificación y el diseño.

Residentes de Mattapan con mayor vulnerabilidad

La población de residentes que forman parte de estas identidades se listan a continuación:

93% personas de color

52.5% mujeres

23% jóvenes

11% personas con discapacidades

12% adultos mayores (65 o más)

33% nacidos en el extranjero – 19% grupo con acceso al lenguaje

21% grupos familiares con bajo o sin ingreso

Fuente: Oficina del Censo de EE.UU., Censo de 2010, Encuesta Comunitaria Norteamericana 2013-2017; Oficina del Censo de EE.UU., 2014-2018 Encuesta Comunitaria Norteamericana de 5 años, Encuesta Comunitaria Norteamericana 2012-2016, Muestra de Microdatos de Uso Público (PUMS por sus siglas en inglés), Análisis de la División de Investigación de la BPDA.

Políticas y programas municipales

La preparación para el cambio climático ha sido una prioridad para asegurar que Boston continúe el desarrollo como una ciudad vibrante y sostenible. Durante la última década, se han realizado una cantidad de esfuerzos para responder al cambio climático a través de la reducción de la contaminación con carbono y el fortalecimiento de nuestra resiliencia a sus impactos. Las políticas e iniciativas para controlar los riesgos del cambio climático han sido creadas a través del uso de la ciencia, las políticas y la participación de la comunidad.

El artículo 37 del Código de Zonificación de Boston, Política de Resiliencia y Edificios Verdes

El artículo 37 requiere que todos los proyectos logren como mínimo el nivel “certificable” utilizando el Sistema de Calificación del Liderazgo en Diseño Ambiental y Energía (LEED por sus siglas en inglés) del Consejo de Edificios Verdes de EE.UU. Los proyectos deben identificar estrategias de construcción que eliminen, reduzcan y mitiguen el impacto adverso que incluye los que ocurren debido al cambio en condiciones climáticas.

Directrices de diseño para la resiliencia de inundaciones costeras y distrito de zonificación

Uno de los objetivos primarios de Climate Ready Boston es promover edificios y normas de zonificación que ayuden a proteger a las viviendas y las empresas contra las olas de tormentas costeras y la elevación del nivel del mar. En septiembre de 2019, la Municipalidad adoptó las Directrices de Diseño de Resiliencia a Inundaciones Costeras, que sirven como un recurso para traducir las estrategias de diseño de edificios resistentes a las inundaciones en nuevos proyectos y reacondicionamiento de edificios. La Municipalidad también ha creado un Distrito de Superposición de Zonificación de Resistencia a las Inundaciones Costeras, que corresponderá con zonas de Boston que podrían ser potencialmente inundadas durante una gran tormenta costera y un aumento en el nivel del mar de 40 pulgadas.

Normas y directrices del diseño resiliente al clima

Las Normas y directrices del diseño resiliente al clima del Departamento de Obras Públicas de la Municipalidad responden a la inundación aguda y crónica debido al aumento del nivel del mar y olas de tormenta para proteger a caminos públicos, veredas y parques. Las directrices proveen ajustes al diseño climático para el diseño de barreras a la inundación y un proceso para evaluar el diseño de ingeniería,

operaciones, mantenimiento y consideraciones sobre el costo. Incluyen ejemplos de arces elevados con vegetación, caminos elevados, barreras en la bahía y medidas usadas para limitar la intrusión del agua de tormenta. La Comisión de Mejoras Públicas de la Municipalidad usa actualmente las Directrices en la evaluación de proyectos que podrían impactar el derecho de paso público.

Plan de Acción Climático

El primer Plan de Acción Climático de la Municipalidad fue publicado en 2007 y ha sido actualizado con regularidad con nuevos objetivos y estrategias para mitigar las emisiones del gas efecto invernadero y mejorar nuestra capacidad de gestionar el impacto del cambio climático. La actualización de 2019 del Plan de Acción Climático detalla las medidas específicas que tomará la Municipalidad durante los próximos cinco años para reducir significativamente las emisiones en todos los sectores de la vida municipal, para poder lograr la meta final de neutralidad del carbono en 2050. El plan identifica 18 estrategias para aumentar las reducciones de carbono de nuestros edificios y el sector de transporte. Las metas del plan también incluyen esfuerzos continuos para la preparación ante los impactos del cambio climático, convertirse en una comunidad con cero desperdicios y proteger los recursos naturales de Boston.

Cero Desperdicios Boston

El primer plan de cero desperdicios en la historia es diseñado para convertir a Boston en una ciudad con cero desperdicios. Las recomendaciones incluyen 30 estrategias de corto y largo plazo para la reducción del consumo de recursos naturales y las emisiones del gas efecto invernadero.

Vivienda

La vivienda y las zonas residenciales son a menudo lo que piensa la gente cuando piensan en un vecindario. En Mattapan, la vivienda no solamente es un aspecto importante para los residentes sino que también afecta el ambiente físico general. Entender las condiciones que rodean a la disponibilidad de vivienda, dónde tipos diferentes de viviendas tienen permitido existir y quién vive en la vivienda es importante para la iniciativa de planificación general.

En esta sección, más información sobre:

“Inventario actual de viviendas” en la página 50

“Aumento en los costos de la vivienda” en la página 52

“Zonificación residencial” en la página 58

“Políticas y programas municipales” en la página 61



El vecindario Wellington Hill mirando hacia el sur.

Agencia de Planificación y Desarrollo de Boston

Inventario actual de viviendas

La mayoría del inventario de vivienda en Mattapan está compuesto por viviendas para una, dos y tres familias.

Existen restricciones en el inventario de viviendas en Boston.

La Municipalidad de Boston sigue de cerca el crecimiento de la población, los costos de la vivienda y la creación de nuevas viviendas para entender mejor la demanda de viviendas. En 2014, la Municipalidad lanzó Albergar una ciudad en cambio: Boston 2030, el plan actual de la municipalidad sobre la vivienda. Basado en el crecimiento proyectado en la población de Boston hasta llegar a 709,000 personas en 2030, la Municipalidad fijó la meta de crear 53,000 nuevas unidades antes de 2030. Con más de 30,000 unidades aprobadas o completadas, Boston ha superado la meta del Alcalde Walsh fijada en 2014. A pesar de estos éxitos, la población de Boston crece con mayor rapidez que la esperada. Usando los mejores datos demográficos disponibles, se proyecta que la población de Boston 2030 llegará a casi 760,000 personas. Para albergar a este aumento en la población, la Municipalidad aumentó la meta de producción de viviendas desde 53,000 unidades a 69,000 unidades en 2030.

En toda la ciudad, el suministro de unidades de vivienda disponibles para el alquiler o la venta sigue siendo limitado. La tasa de ocupación de alquileres en toda la ciudad, el número de unidades disponibles para el alquiler como parte de las unidades de vivienda disponibles para el alquiler o actualmente alquiladas, fue del 2.8 por ciento en 2017. La tasa de vacantes en los alquileres para Mattapan fue el 4.3 por ciento en 2017. Este bajo nivel de vacantes crea presiones para que aumenten los alquileres.

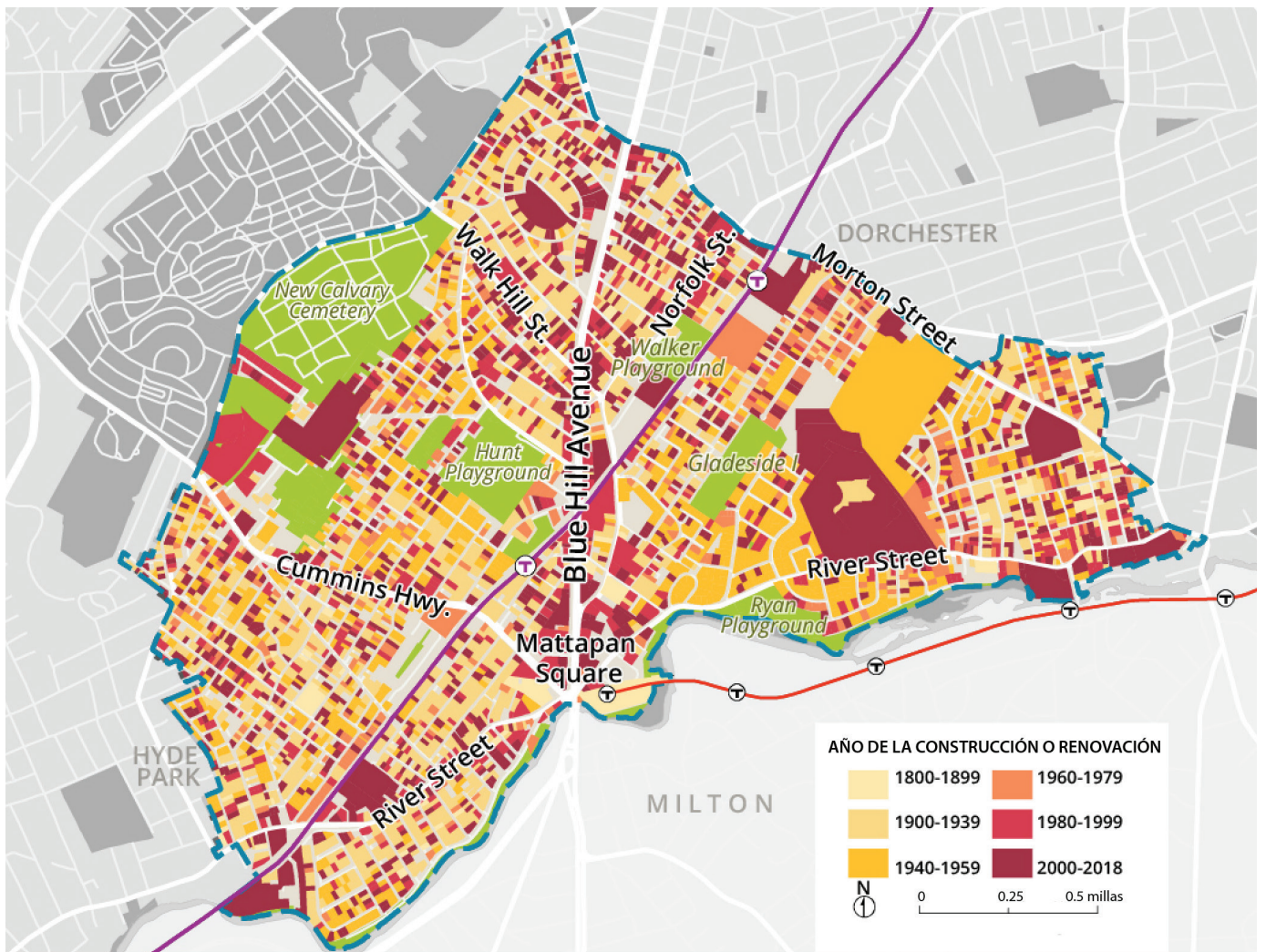
Se esperan nuevos desarrollos de viviendas en Mattapan.

A medida que el crecimiento de la población ha superado el desarrollo de viviendas en toda la ciudad, zonas como Mattapan son cada vez más atractivas para quienes compran nuevas viviendas y desarrolladores. Un 71 por ciento de las viviendas en Mattapan están valuadas por debajo de \$400,000, comparado con un 40 por ciento en toda la ciudad.

El inventario de viviendas de Mattapan fue construido desde principios hasta la mitad de los años 1900.

Un inventario de viviendas antiguas requiere más mantenimiento para estar en buenas y habitables condiciones. Dichas viviendas pueden ser un problema para los propietarios y aumentan significativamente el costo de mantener una vivienda. Al mismo tiempo, construir nuevas viviendas puede ser costoso. Se necesitan nuevas viviendas, para mantener los alquileres y precios de las viviendas en un nivel alcanzable, y se requiere un desarrollo con mayor densidad.

El mapa de la página siguiente muestra que la mayoría de los desarrollos de los últimos 20 años han estado concentrados a lo largo de los principales corredores en Mattapan. Dadas sus condiciones, los corredores y nodos son capaces de aceptar más altura y densidad. Mientras tanto, la mayoría de las nuevas viviendas o renovaciones en el núcleo del vecindario es ampliada de manera apropiada.



Aumento en los costos de la vivienda

Los precios de las viviendas son más bajos en Mattapan que en Boston, pero el vecindario no está libre de las presiones que aumentan la demanda y los precios.

La tasa de ocupación de propietarios es más alta en Mattapan que el promedio de toda la ciudad. Aproximadamente un 36 por ciento de los grupos familiares negros son dueños de sus viviendas.

En 2017, la tasa de ocupación de propietarios de Mattapan era del 38 por ciento, un poco más que el 35 por ciento del año 2000. Como contraste, la tasa de ocupación de propietarios de toda la ciudad es 35 por ciento en 2017. Entender la tasa de propietarios brinda una idea general del riesgo del desplazamiento de la vivienda. Además, ser propietarios es una fuente primaria de creación de riqueza en los Estados Unidos, lo que puede llevar a crear riqueza generacional de largo plazo. Las disparidades raciales en los niveles de propietarios son evidentes en toda la ciudad, incluyendo en Mattapan.

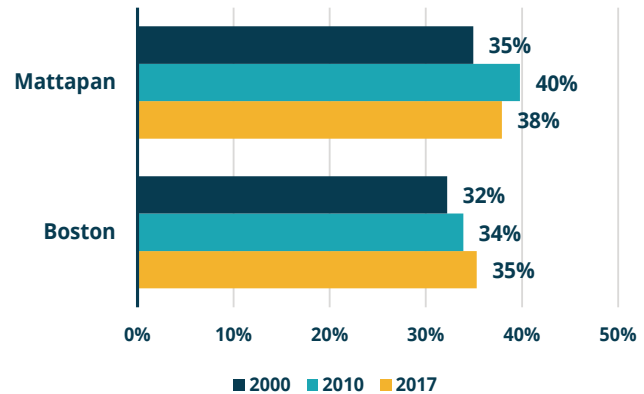
La tasa de vacantes en los alquileres en Mattapan es más alta que el promedio de toda la ciudad, pero por debajo de lo que se considera estable.

La tasa de vacantes promedio de toda la ciudad es un 2.8 por ciento; Mattapan llega al 4.3 por ciento. Sin embargo, ambas están por debajo de la tasa de vacantes buscada por la Municipalidad del 7 por ciento. Una cantidad razonable de vacantes es importante para la prevención del desplazamiento y para que la vivienda sea más accesible a una variedad de niveles de ingreso. A medida que los costos y la demanda de vivienda aumentan en el vecindario, el riesgo de desplazamiento de los residentes existentes también aumenta, lo que se refleja en una baja tasa de vacantes. Por lo tanto, aumentar la cantidad de viviendas en Mattapan y la ciudad en su totalidad es importante para asegurar que los residentes actuales corran un riesgo menor de desplazamiento.

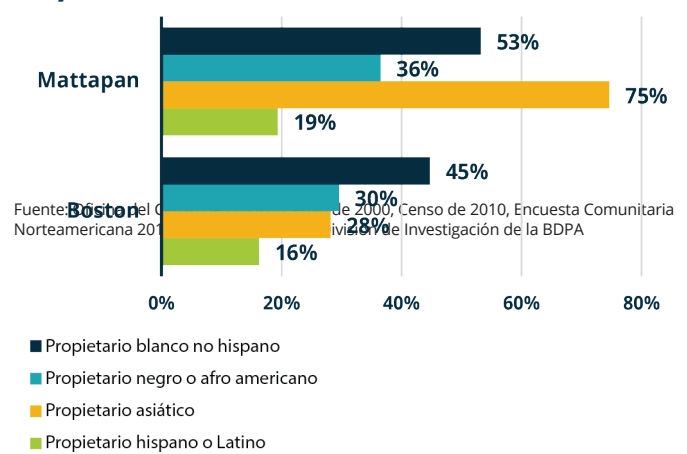
El alquiler promedio en Mattapan es un 17 por ciento menos que el promedio de toda la ciudad.

En 2017, el alquiler bruto mensual promedio (alquiler y servicios combinados) en Mattapan fue \$1,194, comparado con \$1,439 en toda la ciudad. Como comparación, el alquiler bruto mensual que fue considerado asequible (30 por

Tasa de ocupación de propietarios 2000, 2010, 2017



Tasa de ocupación de propietarios por raza 2017



Fuente: Oficina del Censo de EE.UU., Censo de 2010, Encuesta Comunitaria Norteamericana 2013-2017, Análisis de la División de Investigación de la BDPA

ciento del ingreso del grupo familiar) en 2017 fue \$1,205. Un 38 por ciento de los grupos familiares de Mattapan pagan \$1,500 o más en alquiler mensual bruto, comparado con un 47 por ciento de los grupos familiares de Boston.

Las tasaciones de las viviendas también son más bajas en Mattapan que en Boston.

Un setenta y uno por ciento de las viviendas en Mattapan están tasadas en menos de \$400,000, comparado con un 41 por ciento en todo Boston. De la misma manera, un 42 por ciento de las viviendas están tasadas en menos de \$300,000 en Mattapan, comparado con un 20 por ciento en todo Boston. A medida que la ciudad continúa creciendo, alquileres y tasaciones más bajas de las viviendas en ciertas zonas pueden ser una oportunidad para encontrar viviendas que son “naturalmente asequibles.” Además, tasaciones más bajas de las viviendas presentan una oportunidad para que algunos residentes de Mattapan sean propietarios de sus viviendas y comiencen a agregar riqueza. Los propietarios son menos proclives a ser afectados por el costo de la vivienda, lo que significa que existe un menor riesgo de desplazamiento.

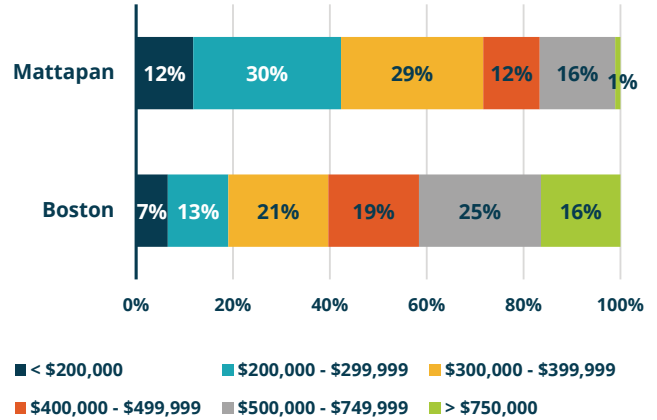
Si bien alquileres y tasaciones más bajas de la vivienda pueden ser algo positivo para los residentes actuales, también pueden indicar a inversionistas y desarrolladores que es una zona lista para nuevos desarrollos. Esto crea tensión entre los residentes actuales y los desarrolladores. Los desarrolladores y otros constructores que usan inversionistas tienen más poder de compra y medios para adquirir nuevos terrenos que la mayoría de los residentes de Mattapan. Las diferentes prioridades de los residentes y los desarrolladores crean el riesgo de desplazamiento.

Existen cuestiones significativas que afectan el costo en Mattapan.

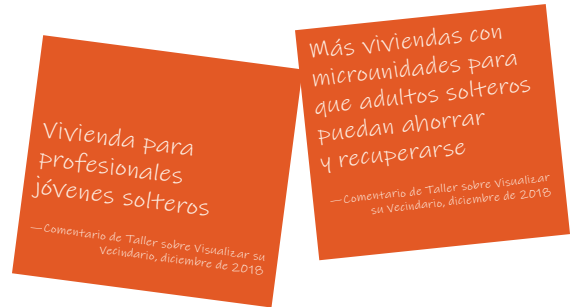
El peso del costo de la vivienda mide cuánto se usa del ingreso de un grupo familiar para pagar los costos de vivienda, como alquiler o hipoteca. El Departamento de la Vivienda y Desarrollo Urbano de EE.UU. (HUD) considera a un grupo familiar “presionado por el costo de la vivienda” cuando paga más del 30 por ciento de su ingreso en los costos de la vivienda. Un grupo familiar es considerado “severamente presionado” cuando los gastos de la vivienda exceden más del 50 por ciento del ingreso de un grupo familiar. En Mattapan, un 36 por ciento de los grupos familiares que alquilan y un 24 por ciento de los grupos familiares que son propietarios están severamente presionados.

El análisis del peso del costo de la vivienda puede ser usado para evaluar el riesgo de desplazamiento. Los grupos familiares que están presionados por el costo o severamente presionados por la vivienda son más susceptibles a los aumentos del alquiler o aumento en los impuestos a la propiedad debido a nuevos desarrollos u otras condiciones del mercado.

Tasaciones de las viviendas 2017



Fuente: Oficina del Censo de EE.UU., Encuesta Comunitaria Norteamericana 2013-2017, Análisis de la División de Investigación de la BDPA



Casi un 33 por ciento de los propietarios y casi un 40 por ciento de los inquilinos en Mattapan corren un riesgo elevado de desplazamiento.

Sin evaluar las circunstancias de los grupos familiares individuales, es difícil decir exactamente cuántos grupos familiares corren el riesgo del desplazamiento si aumenta el alquiler o los costos de la vivienda. En cambio, podemos considerar otras mediciones: los datos de los grupos familiares que actualmente están presionados por el costo de la vivienda, datos sobre los ingresos y una evaluación de cuántos son propietarios, titulares de vales o viven en viviendas con restricciones de ingreso.

Propietarios

Si bien ser propietario de una vivienda brinda más estabilidad a los grupos familiares porque no tienen que pagar alquiler, los propietarios que ganan menos de \$50,000 por año corren un riesgo más alto de ser desalojados. Uno de tres (33 por ciento) de los propietarios en Mattapan cae en esta elevada categoría de riesgo. Esto representa un 12 por ciento de todos los grupos familiares en Mattapan.

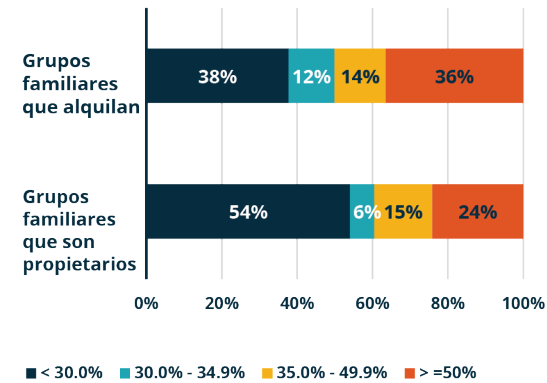
Inquilinos en viviendas con tasa del mercado

Un cincuenta y cinco por ciento de los inquilinos viven en viviendas con tasa del mercado y corren un riesgo moderado o elevado de desplazamiento debido al aumento del alquiler. Los inquilinos que ganan menos de \$75,000 y viven en una unidad con tasa del mercado corren un riesgo elevado de ser desplazados si el alquiler aumenta demasiado. Casi cuatro de diez (39 por ciento) de los inquilinos en Mattapan son parte de esta categoría de riesgo elevado.

Inquilinos que viven en viviendas con restricciones de ingreso y titulares de vales

Los titulares de vales están de alguna manera protegidos contra el desplazamiento pero debido a que sus alquileres también pueden aumentar, son considerados en un riesgo moderado de desplazamiento. Casi dos de diez (22 por ciento) de los inquilinos tienen vales de vivienda. Los inquilinos en viviendas con restricciones de ingreso son los que corren menos riesgo de desplazamiento debido al aumento en los costos de la vivienda porque sus alquileres son fijados como un porcentaje de su ingreso o como un monto fijo. Casi uno de cuatro (23 por ciento) de los inquilinos viven en viviendas con restricciones de ingreso.

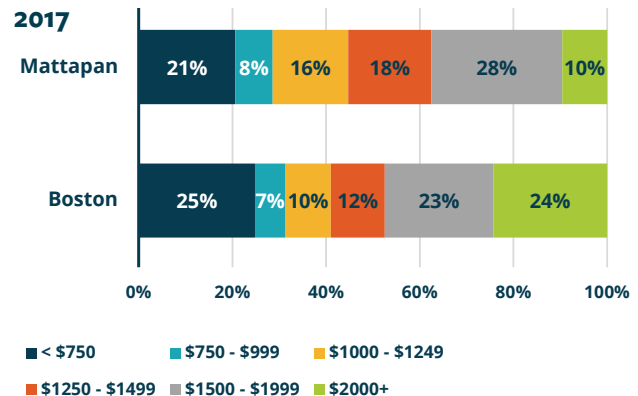
Porcentaje del ingreso que se usa para los costos de vivienda, Mattapan, 2017



Fuente: Oficina del Censo de EE.UU., Encuesta Comunitaria Norteamericana 2013-2017, Análisis de la División de Investigación de la BDPA

Algunos grupos familiares categorizados como "sin calcular" no se incluyen en este cuadro.

Distribución del alquiler bruto mensual 2017



Fuente: Oficina del Censo de EE.UU., Encuesta Comunitaria Norteamericana 2013-2017, Análisis de la División de Investigación de la BDPA

Desde 2017-2018, el número total de unidades de viviendas aumentó un 9 por ciento.

Entre 2017 y 2018, el número de unidades con restricciones de ingreso bajo evaluación o aprobado por la BPDA eran un 37 por ciento de todas las unidades bajo evaluación o aprobadas dentro de la zona de Mattapan. Proyectos como Cote Ford, Mattapan Station y 150 River Street fueron los más grandes contribuyentes al porcentaje de viviendas con restricciones de ingreso. Luego de la terminación de estos proyectos y una cantidad de proyectos más pequeños, el número de unidades de vivienda habrá aumentado un 9 por ciento y un 15 por ciento de todas las unidades de viviendas serán con restricciones de ingreso.

Boston tiene el porcentaje más alto de viviendas con restricciones de ingreso en los EE.UU.

En 2017, un total de 1,285 de unidades de vivienda en Mattapan tenía restricciones de ingreso, logrando un 13 por ciento de todas las unidades de vivienda en la zona del estudio. Casi un 20 por ciento del inventario de viviendas de Boston tiene restricciones de ingreso. Es imperativo mantener un sólido inventario de viviendas con restricciones de ingreso. La mayoría (66 por ciento) de las unidades con restricciones de ingreso en toda la ciudad son asequibles para los grupos familiares que ganan menos de un 50 por ciento del Ingreso Medio de la Zona (AMI por sus siglas en inglés). Un 24 por ciento de las unidades con restricciones de ingreso son consideradas grupos familiares de ancianos (de 64 años o mayores) y un 3 por ciento de las unidades con restricciones de ingreso son apartadas para quienes experimentan el desamparo. Un 77 por ciento de las unidades con restricciones de ingreso son privadas, un 22.5 por ciento son propiedades públicas, y el resto son propiedad de sociedades públicas y privadas.

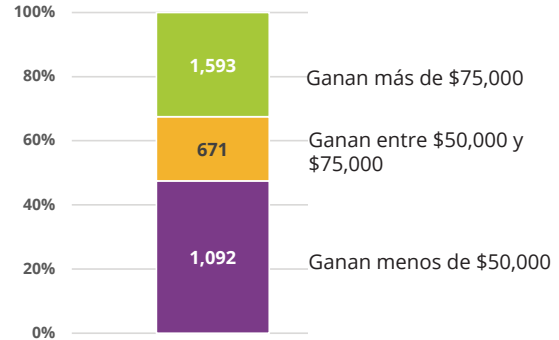
Niveles de riesgo de desplazamiento

Las tres categorías de riesgo de desplazamiento debido a la suba del alquiler y el riesgo de desalojo son:

- Riesgo bajo
- Riesgo moderado
- Riesgo elevado

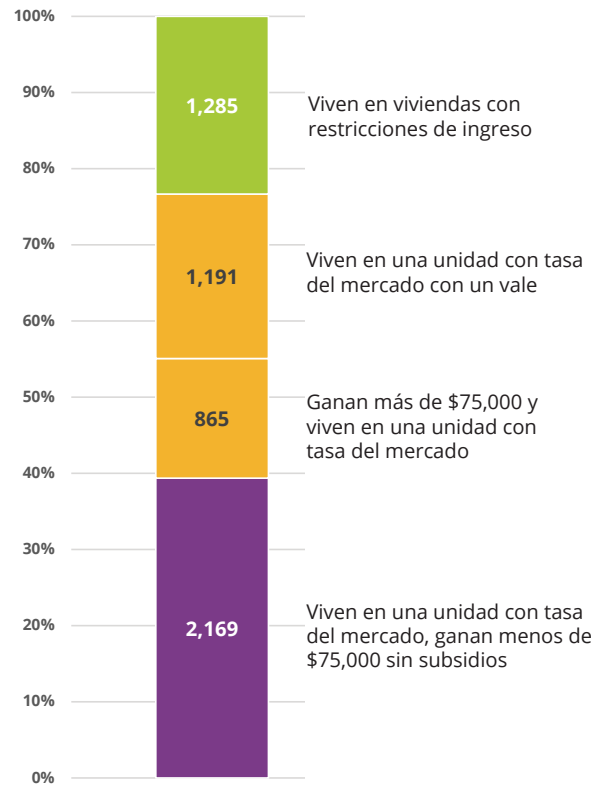
Propietarios - 3,356

Estimados organizados por indicadores claves de riesgo de desplazamiento



Inquilinos - 5,510

Estimados organizados por indicadores claves de riesgo de desplazamiento



Fuente: Inventario de Viviendas con Restricciones de Ingreso (al 31 de diciembre de 2018), Departamento de Desarrollo de Vecindarios, Encuesta Comunitaria Norteamericana 2017, cifras estimadas de 5 años (Tabla B25118), datos de Vales para Elección de la Vivienda de HUD (actualizado en diciembre de 2017)

El costo del desarrollo sigue subiendo.

El costo del desarrollo en el gran Boston es alto y ha aumentado. Nacionalmente, el costo de la construcción aumentó un 57 por ciento desde 2000 a 2016. Un estudio de la BDPA que analizó los costos de desarrollo descubrió que, para la construcción de mediana altura, los costos totales de desarrollo están alrededor de \$575 por pie cuadrado, lo que significa que la unidad de nueva construcción promedio costaría más de \$500,000. De los costos, más de la mitad son costos directos de construcción, que han aumentado como promedio entre un 7 y un 8 por ciento por año desde 2011.

La escala importa.

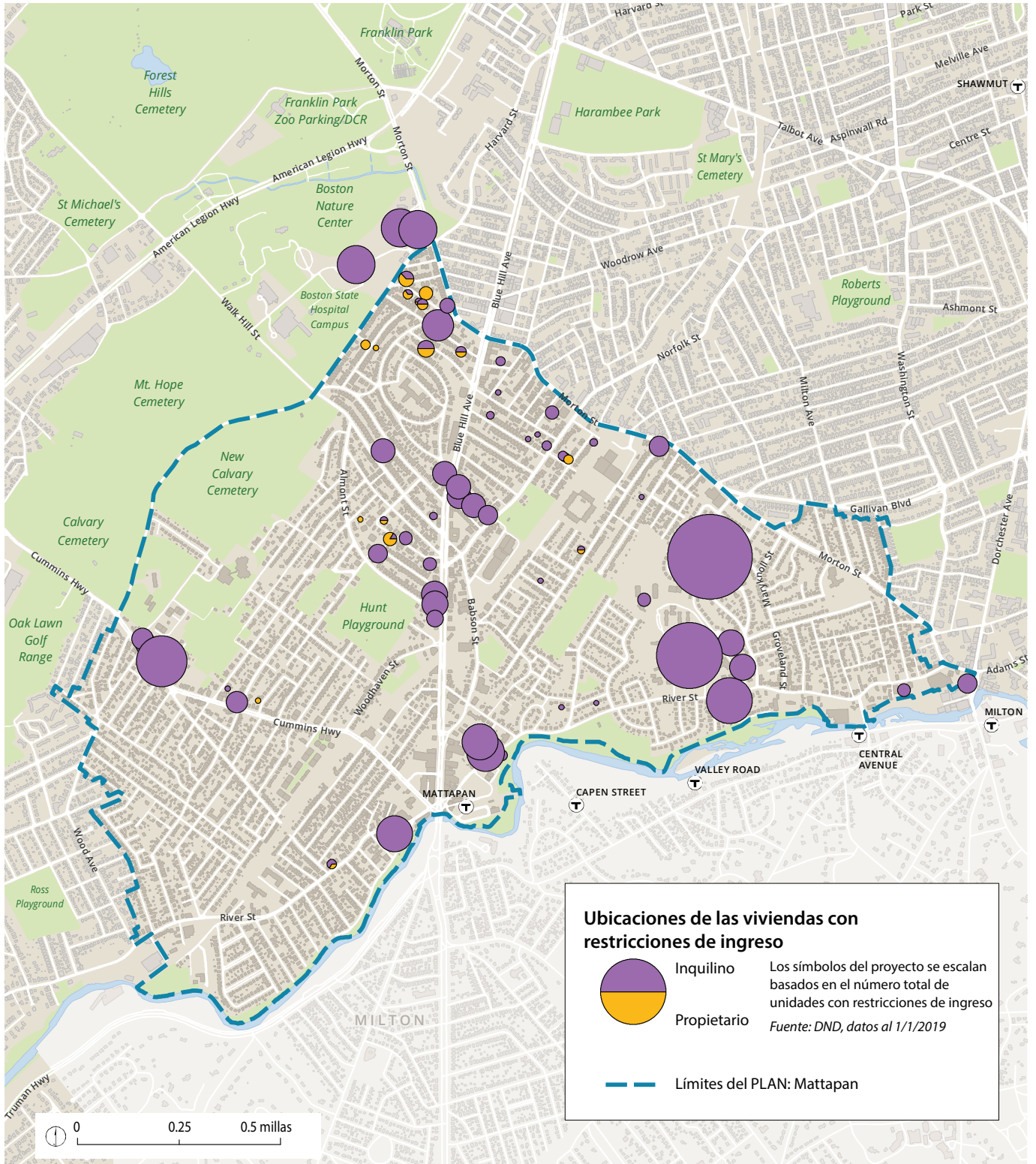
Un factor principal en el aumento de los costos totales de desarrollo de la vivienda urbana ha sido el aumento en los costos de adquisición del terreno. En toda la zona del Gran Boston, los costos de los terrenos aumentaron un 42 por ciento de las cifras medidas en 2004-2008 y 2011-2015. Desarrollos de viviendas de mayor escala, particularmente los que tienen mayor altura y densidad, podrían reducir los costos totales por pie cuadrado.

Los espacios de estacionamiento no usados son un costo innecesario.

Un análisis reciente del Consejo de Planificación de la Zona Metropolitana (MAPC por sus siglas en inglés) encontró que muchos nuevos desarrollos en la zona de Boston han construido demasiado estacionamiento. El edificio promedio de 50 unidades con 50 lugares de estacionamiento tenía 14 espacios vacíos. Eso significa un uso del 72 por ciento. Si bien el uso en Mattapan podría ser diferente al promedio del Gran Boston, todavía sigue siendo importante entender cómo el estacionamiento puede inhibir el desarrollo futuro. Como lo explica el MAPC, "no solamente la excesiva construcción de estacionamiento en desarrollos residenciales desperdicia una tremenda cantidad de dinero y espacio útil; la provisión de abundante estacionamiento también podría ser contraproducente para las metas de transporte local de tránsito y sostenibilidad. Los desarrollos cercanos al tránsito que proveen un fácil estacionamiento están menos orientados hacia el tránsito de lo que parece".

	Existente (2017)	Nuevo: Completado o en construcción	Nuevo: En evaluación o aprobado	Total de unidades proyectadas (existentes + nuevas)	Porcentaje de cambio con respecto a lo existente
Con restricciones de ingreso	1,285	68	230	1,583	23%
Tasa del mercado	8,353	172	390	8,915	7%
Unidades totales	9,638	240	620	10,498	9%
Porcentaje con restricciones de ingreso	13%	28%	37%	15%	

Fuente: Inventario de Viviendas con Restricciones de Ingreso (al 31 de diciembre de 2018), Departamento de Desarrollo de Vecindarios, Encuesta Comunitaria Norteamericana 2017, cifras estimadas de 5 años (Tabla B25118), datos de Vales para Elección de la Vivienda de HUD (actualizado en diciembre de 2017)



Mapa de unidades existentes con restricciones de ingreso en y alrededor de Mattapan.

Mapa creado por: Oficina de Sistemas de Información Geográfica y Cartografía Digital de la BPDA

Zonificación residencial

El artículo 60 del Código de Zonificación controla los usos de los terrenos en Mattapan. El Código de Zonificación determina qué tipos de viviendas se pueden construir.

El artículo 60 del Código de Zonificación de Boston guía las reglamentaciones del uso de la tierra en Mattapan.

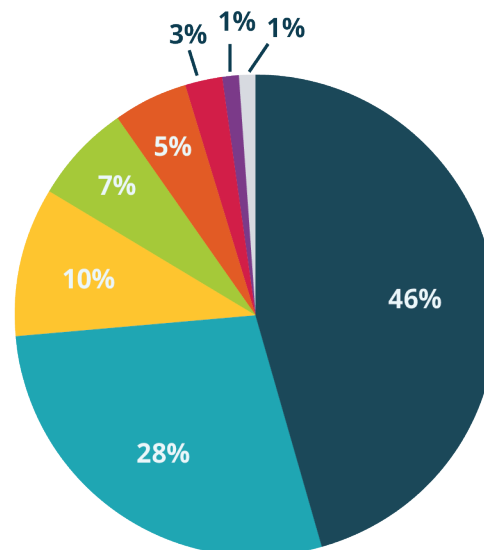
La zonificación es un mecanismo legal que regula lo que pueden hacer o no los propietarios con sus inmuebles. La zonificación mantiene unidas cosas compatibles, como tipos de función o tamaños y formas de los edificios. Según la zonificación existente, las reglamentaciones se dividen en tres categorías: geografía; uso, identificando qué clases de actividades o servicios están permitidos; y normas dimensionales. El artículo 60 fue insertado en el Código de Zonificación de Febrero de 1997. PLAN: Mattapan propondrá actualizaciones al artículo 60, las cuales serán informadas por las condiciones existentes del vecindario y visiones de la comunidad para el vecindario.

La zona residencial de Mattapan es principalmente de baja densidad.

Un 46 por ciento de la zona total de terrenos de Mattapan se dedica a viviendas para una familia mientras que solamente un 6 por ciento del vecindario tiene edificios con 4 unidades o más (que son consideradas viviendas para múltiples familias). Según el código existente de zonificación del vecindario, el artículo 60, los subdistritos para una familia (1F), dos familias (2F) y tres familias (3F) prohíben usos como tiendas en las esquinas, cafés, tintorerías y otros pequeños negocios así como residencias para múltiples familias.

El mapa de la página siguiente muestra la zonificación de los terrenos residenciales en Mattapan y los puntos indican lo que se ha construido en dicho terreno. Hay dos ejemplos existentes de uso que no cumplen los requisitos en estos distritos, por ejemplo, más de un 9 por ciento de las parcelas en las zonas para dos familias (2F) de Mattapan contienen viviendas para tres familias. Sin embargo, también hay otras zonas donde una parcela de terreno tiene permitida tener por lo menos una unidad de vivienda más.

Uso residencial por porcentaje
2017

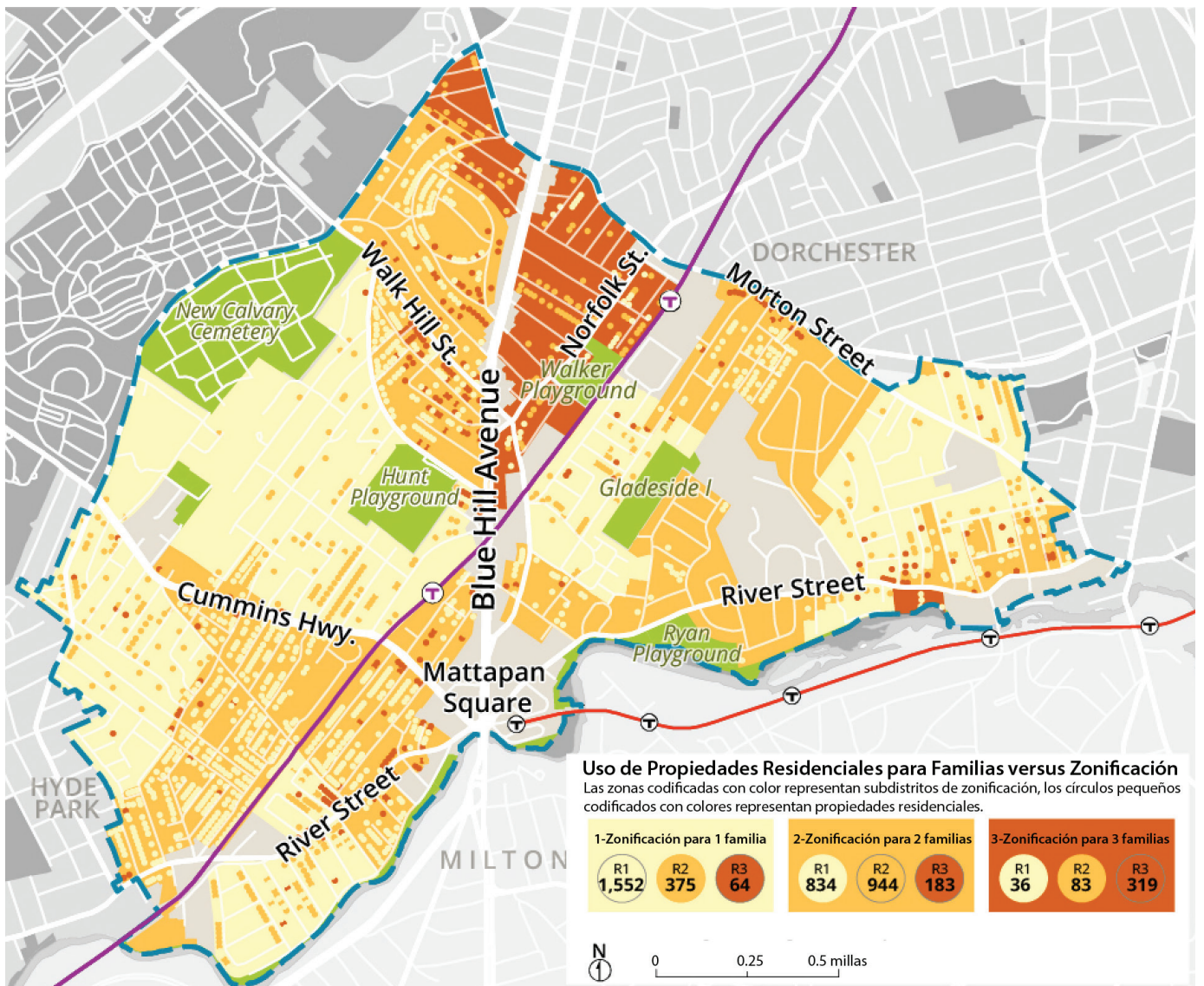


- Residencial 1 familia
- Residencial 2 familias
- Residencial 3 familias
- Terreno residencial
- Apartamento (7 o más unidades)
- Condominio principal
- Residencial 4 familias
- Uso mixto (residencial y comercial)

Zonificación residencial y uso de la propiedad
2017

	Número de propiedades y uso de la propiedad		
	Casa con una unidad	Casa con dos unidades	Casa con tres unidades
Zona 1F (una familia)	1,552	375	64
Zona 2F (dos familias)	834	944	183
Zona 3F (tres familias)	36	83	319

Fuente: Zonificación, Evaluación del Año Fiscal 18 (al 1 de enero de 2017), Análisis del Sistema de Información Geográfica de la BPDA



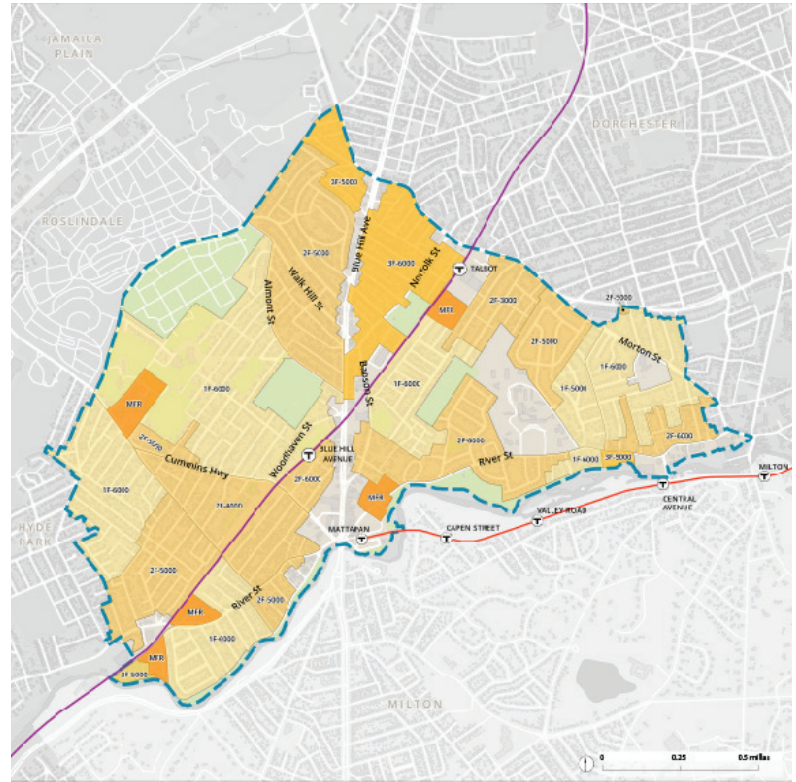
Los subdistritos con zonificación residencial para múltiples familias están principalmente distribuidos a lo largo de corredores y ubicados cerca de subdistritos comerciales de la comunidad o para compras del vecindario.

Los subdistritos residenciales para múltiples familias (MFR por sus siglas en inglés) permiten viviendas para múltiples familias con más alta densidad además de viviendas para una, dos y tres familias. Los edificios residenciales para múltiples familias pueden usar la forma de viviendas en hileras, casas adosadas, y edificios residenciales de gran escala. Como en los distritos 1F, 2F y 3F, están prohibidos la mayoría de los usos comerciales. Según la zonificación existente, un cuatro por ciento de la superficie total de terrenos de Mattapan permiten unidades residenciales para múltiples familias. Las viviendas para múltiples familias en distritos del vecindario se definen como edificios que contienen cuatro o más unidades.

Las unidades de tamaño familiar no siempre están ocupadas por familias.

Un estudio reciente del Consejo de Planificación de la Zona Metropolitana (MAPC), “Crowded In and Priced Out: Why It’s So Hard to Find a Family-Sized Unit in Greater Boston”, encontró que una mayoría de las unidades de tamaño “familiar” (generalmente definidas como de dos o más dormitorios) en el Gran Boston no están ocupadas por familias con niños. Al estudiar a Boston y a 12 ciudades y pueblos cercanos, el estudio encontró que solamente un 39 por ciento de las viviendas con tres o más dormitorios están ocupadas por una familia con un niño menor de 18 años. Un 14 por ciento están ocupadas por una persona soltera, un 24 por ciento alberga a dos adultos sin niños y un 23 por ciento a tres o más adultos sin niños. Muchas de las unidades sin niños están ocupadas por personas con el nido vacío con dormitorios adicionales: Un 25 por ciento de todas las unidades con tres o más dormitorios, más de 50,000 viviendas, están ocupadas por una o dos personas mayores de 55 años. Las unidades de alquiler son más proclives a estar ocupadas por grupos familiares con niños (un 43 por ciento de todos los alquileres) o tres o más adultos (34 por ciento). En Boston mismo, un 57 por ciento de los grupos familiares con niños viven en viviendas con 3 o más dormitorios.

El estudio sugiere que no existe una sola causa por la falta de viviendas familiares. Los desafíos que enfrentan las familias que buscan una vivienda reflejan una falta de unidades de viviendas más amplia, que incluye a todos los tipos, niveles de precios y comunidades. Si bien Mattapan está predominantemente compuesta por familias, las unidades de edificios para una variedad de situaciones de vida es importante para asegurar que las unidades familiares existentes puedan seguir siendo usadas por familias.



Subdistritos de zonificación residencial en la zona del estudio
Fuente: Zonificación del artículo 60

- Para una familia
- Para dos familias
- Para tres familias
- Para múltiples familias
- Límite del subdistrito de zonificación
- Límite del PLAN: Mattapan

Políticas y programas municipales

Las necesidades de viviendas económicas de Boston son atendidas a través de una cantidad de entidades y programas municipales. Cada programa persigue un rango de ingresos de los grupos familiares de Boston con la meta de responder a las necesidades de una diversa fuerza de trabajo. La Municipalidad de Boston ha comprometido recursos considerables para conservar las viviendas existentes y para crear nuevas viviendas asequibles para apoyar a los residentes de Boston.

La Municipalidad de Boston tiene el porcentaje más alto de viviendas con restricciones de ingreso que ninguna otra ciudad importante en el país, con casi un 20% del total del inventario de viviendas designado como con restricciones de ingreso. A través de fondos federales, estatales y municipales, así como el aprovechamiento del desarrollo privado, Boston ha puesto la creación de viviendas asequibles en el frente de su política de vivienda.

Fuentes de financiación pública en toda la ciudad

Para la creación de viviendas asequibles, el Departamento de Desarrollo de Vecindarios (DND por sus siglas en inglés) coordina las rondas de financiación para toda la ciudad del Subsidio Federal en Bloque para el Desarrollo de la Comunidad (CDBG por sus siglas en inglés) y los fondos HOME, así como el Fideicomiso para Viviendas en Vecindarios controlados por la Municipalidad (NHT por sus siglas en inglés), la Ley de Conservación Comunitaria (CPA por sus siglas en inglés), fondos de la Política de Desarrollo con Inclusión (IDP por sus siglas en inglés) y otros recursos municipales.

- » Los fondos del NHT son generados por fondos “de enlace” de grandes desarrollos comerciales.
- » Los fondos de la CPA son generados a través de un recargo del 1 por ciento al impuesto a la propiedad y son controlados por el comité local de la CPA.
- » Los fondos de la IDP son generados de desarrollos residenciales privados que tienen permitido hacer una contribución al fondo de la IDP en lugar de proveer todas o algunas de sus unidades construidas o hacer un pago parcial a una unidad.
- » El DND puede apoyar proyectos de viviendas con restricciones de ingreso al financiar los costos generales de capital del proyecto y/o el costo de comprar la propiedad.

Política de Desarrollo con Inclusión

La Política de Desarrollo con Inclusión (IDP), creada en 2000, requiere que los desarrollos de vivienda con tasa del mercado de diez o más unidades que requieren excepciones de zonificación, contribuyan a la creación de viviendas con restricciones de ingreso. Los desarrollos pueden:

- » Crear unidades con restricciones de ingreso en el lugar,
- » Crear unidades con restricciones de ingreso en un lugar cercano al edificio; y/o
- » Contribuir al fondo IDP; estos fondos son usados por el Departamento de Desarrollo de Vecindarios (DND) de la Municipalidad de Boston para financiar la creación de viviendas asequibles/con restricciones de ingreso en todo Boston.

En toda la ciudad, un 66 por ciento de las unidades con restricciones de ingreso son apartadas para residentes con bajos ingresos que ganan menos del 50 por ciento del ingreso medio de la zona (AMI).

Un total de 14,913 unidades (28 por ciento) tienen restricciones para grupos familiares que ganan menos del 30 por ciento del AMI y 20,746 unidades (38 por ciento) tienen restricciones para grupos familiares que ganan entre un 31 y un 50 por ciento del AMI. Este inventario con restricciones de ingreso, que incluye las viviendas de la Autoridad para la Vivienda de Boston (BHA por sus siglas en inglés), es integral



para mantener a los grupos familiares que más necesitan asistencia con la vivienda albergados de manera segura y económica. Otro 21 por ciento de las unidades son asequibles para grupos familiares con ingresos moderados que ganan entre un 51 y un 60 por ciento del AMI y un 8 por ciento están restringidas para familias que ganan entre un 61 y un 80 del AMI. Una pequeña cantidad (alrededor de un 2 por ciento) son asequibles para grupos familiares con ingresos del nivel superior del medio (ganan más de un 80 por ciento del AMI). La cantidad de unidades con restricciones de ingreso asiste a los grupos familiares con bajos ingresos que más necesitan una vivienda asequible, pero también provee algunas oportunidades de viviendas asequibles a dichos grupos familiares en caso de que sus ingresos suban por encima de las categorías actuales de ingreso. También brinda opciones para los grupos familiares con un ingreso medio actual que tienen dificultades para pagar el alquiler. Las unidades en los grupos con más alto AMI, particularmente por encima del 80 por ciento del AMI, son en gran medida oportunidades para comprar una vivienda para grupos familiares con ingresos medios.

Enlace

Enlace es un cargo que se aplica a nuevos desarrollos inmobiliarios comerciales de gran escala que exceden los 100,000 pies cuadrados y requieren excepciones de zonificación, incluyendo proyectos de expansión y rehabilitación. El requerimiento del enlace se puede cumplir a través de un pago en efectivo o la creación directa de viviendas o un programa de entrenamiento laboral. Todos

los pagos en efectivo se reciben a través del Fideicomiso para Viviendas en Vecindarios (NHT) o el Fideicomiso para Empleos en Vecindarios (NJT) para su distribución. El enlace asegura que los desarrollos inmobiliarios de gran escala proveen beneficios directos a los residentes de la Municipalidad de Boston. El enlace fue aumentado por última vez en 2013 a la tasa actual de \$8.34 por pie cuadrado para la vivienda y \$1.67 por pie cuadrado para empleos, por un total de \$10.01 por pie cuadrado. El enlace podría aumentar en ciclos de tres años para reflejar el aumento en la inflación basado en el Índice de Precios al Consumidor y en las tendencias económicas, de la vivienda y del empleo.

Desde 2014, \$31.4 millones en enlaces para la vivienda han producido un total de \$562 millones en fondos públicos en 39 desarrollos que costaron \$837 millones en total. Dichos proyectos han creado 1,268 unidades asequibles y conservado 548 unidades asequibles existentes.

Programa de Oportunidad de Adquisición (AOP por sus siglas en inglés)

La Municipalidad de Boston ha creado el Programa de Oportunidad de Adquisición (AOP) para facilitar la compra de las viviendas existentes y restringir las unidades basadas en el ingreso. Al hacerlo, estas unidades son removidas del mercado especulativo, se estabilizan los alquileres y los inquilinos actuales resultan protegidos. La Municipalidad ha establecido una meta en toda la ciudad de adquirir y restringir según el ingreso 1,000 unidades entre 2018 y 2030. Estos fondos tienen por objeto ser flexibles para que compradores



Conversión de sótanos
convertir el sótano en una unidad accesible

Nancy es una mujer adulta que espera envejecer en su casa mientras recibe el apoyo del ingreso del alquiler



Conversión de altillos
convertir el altillo en una unidad adicional

Robert tiene espacio adicional en el altillo de su casa de tres pisos y desea crear una unidad con alquiler asequible



Unidad preexistente
Convertir una unidad extra independiente en una unidad para el alquiler

Elizabeth espera generar una fuente de ingreso para cancelar los costos regulares de la vivienda, que incluye las cuotas hipotecarias.



Unidad apartada
Dividir el primer piso en dos unidades estudio

Justin desea crear una unidad para que vivan sus padres de manera que puedan asistir con el cuidado de menores, sin sacrificar el ingreso del alquiler.

Ejemplos del diseño de unidades habitacionales adicionales, Laboratorio de Innovación en la Vivienda

potenciales (por ej., corporaciones de desarrollo comunitario y entidades sin fines de lucro) puedan moverse con rapidez para competir contra los compradores con tasa del mercado. El AOP actualmente se financia con fondos IDP y fondos de la Ley de Conservación Comunitaria. El DND busca fuentes adicionales de financiamiento del Fideicomiso de Vivienda para Vecindarios, entre otros. El alcance del programa se limita a la financiación, la posibilidad de encontrar oportunidades y la posibilidad de encontrar socios para adquirir las unidades.

Unidad habitacional adicional (ADU por sus siglas en inglés)

En 2018, Mattapan fue uno de los primeros vecindarios en beneficiarse del programa de Unidad habitacional adicional. El programa permite que viviendas ocupadas por propietarios sean alteradas para satisfacer necesidades cambiantes en la vivienda. En los edificios ocupados por propietarios con menos de 4 unidades, se puede modificar el edificio para que incluya una unidad adicional dentro de la estructura existente. Estas unidades adicionales para el alquiler aumentan el número total de unidades de vivienda en un vecindario sin cambiar notablemente el carácter del vecindario. El Centro para la Vivienda de Boston tiene préstamos sin intereses para propietarios elegibles para asistir con las renovaciones necesarias.

Política de vida compacta

La Política de vida compacta es un programa piloto de dos años que termina en octubre de 2020 que permite un nuevo tipo de desarrollo residencial. Los proyectos de vida compacta de 10 o más unidades incorporan unidades eficientes bien diseñadas, espacios comunes y amenidades compartidas e incentivos de transporte. Estos tipos de proyectos ofrecen una manera eficiente en el costo y el espacio de construir muchas unidades para responder a la creciente demanda de vivienda.

Oficina de Estabilidad en la Vivienda

Los residentes que se enfrentan al desplazamiento inmediato necesitan la asistencia de la Municipalidad y la Municipalidad responde a dicha necesidad con la Oficina de Estabilidad en la Vivienda (OHS por sus siglas en inglés). El equipo de la OHS provee servicios críticos de gestión de caso y promueve políticas que reducen los desalojos, previenen el desamparo y ayudan a los bostonianos que enfrentan crisis a lograr la estabilidad en la vivienda. Los siguientes esfuerzos tienen por objeto reducir el desplazamiento de todos los bostonianos, pero a través de la extensión y tareas de educación, pueden ser orientadas hacia la estabilidad en la vivienda:

- » **Extensión dedicada sobre los derechos del inquilino:** Una meta principal de la OHS es asegurar que los inquilinos estén informados sobre sus derechos y protecciones existentes. La OHS distribuye materiales de extensión, atiende una línea telefónica y hasta organiza una clínica por la tarde para asistir a inquilinos y propietarios con acuerdos de inquilinato.
- » **Análisis de datos y asistencia con el desalojo:** La OHS asiste a los inquilinos que se enfrentan al desalojo a través de programas que previenen la asistencia con el pago del alquiler, mediar disputas entre propietarios e inquilinos y brindar acceso a servicios legales en el tribunal de la vivienda. Utilizar el acceso a datos completos sobre los desalojos dentro de la Municipalidad de Boston, incluyendo los registros del tribunal de la vivienda y la documentación inicial del desalojo antes del tribunal, la OHS trabaja para identificar tendencias e intervenir proactivamente para conservar a los inquilinatos.

Centro para la vivienda de Boston

El Centro para la vivienda patrocina programas de educación que ayudan a los inquilinos a entender la compra de una vivienda, ser propietario de una vivienda y a reparar el crédito. También provee asistencia financiera a individuos calificados según el ingreso que tratan de comprar viviendas. El Centro para la vivienda tiene una variedad de préstamos para la reparación de viviendas y la eliminación del plomo y los programas de asistencia financiera, incluyendo uno específicamente orientado hacia los ancianos.

Centro de Asistencia y Derivación de Contribuyentes

El Centro de Asistencia y Derivación de Contribuyentes de la Municipalidad de Boston puede ayudar a propietarios con ingresos fijos para administrar el peso impositivo de sus propiedades con la ayuda de beneficios, exenciones y/o derivaciones.

Vivienda justa

La misión de la Oficina de Igualdad y Vivienda Justa es asegurar un acceso equitativo y justo a las oportunidades en la vivienda. Tratan de aumentar la equidad y reducir las barreras a la oportunidad para personas que viven y trabajan en Boston.

Empleos y economía

Los residentes de mucho tiempo todavía recuerdan el aroma a chocolate que surgía de la Walter Baker Company y los molinos y fábricas que a lo largo del Neponset River brindaron históricamente empleos en Mattapan. Hoy, Mattapan no es un gran centro laboral con menos de 3,000 empleos de nómina en el vecindario comparado con más de 25,000 residentes. La mayoría de los residentes de Mattapan viajan a otros vecindarios para trabajar.

La gran mayoría de las empresas en Mattapan son pequeñas. Están principalmente ubicadas a lo largo de una de las calles principales del vecindario y en los lugares donde se cruzan dichas calles. Las empresas de Mattapan contribuyen al carácter, la cultura y el capital social del vecindario.

En esta sección, información sobre:

“Empleos en Mattapan” en la página 68

“Nodos y corredores de uso mixto” en la página 71

“Políticas y programas municipales” en la página 74



El Alcalde Walsh en un evento de Mattapan Love, julio de 2018

Empleos en Mattapan

La mayoría de los residentes de Mattapan dejan el vecindario para ir a trabajar.

Más de la mitad de los empleos de nómina en Mattapan ocurren en la atención médica, asistencia social o comercio minorista.

Los empleos de nómina en Mattapan crecieron desde 2,208 en 2011 a 2,823 en 2017¹. Los empleos en los lugares de trabajo de Mattapan ofrecen ingresos mensuales más bajos que el promedio de Boston en su totalidad. Cerca de un 36 por ciento de los empleos en Mattapan pagan más que \$3,333 por mes, comparado con los 68% de los empleos en Boston².

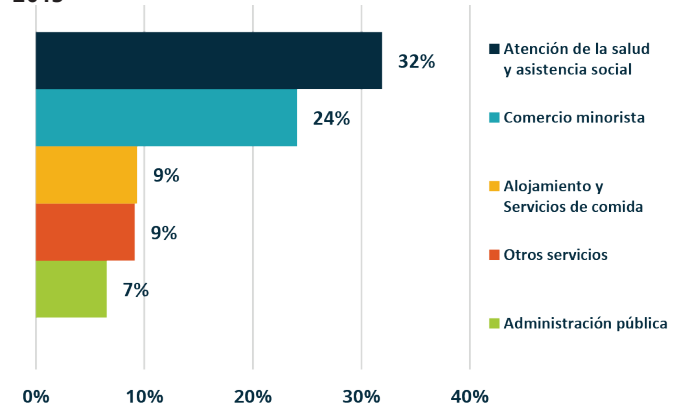
Mattapan actualmente emplea a una proporción más grande de trabajadores sin un título de bachiller universitario que Boston en su totalidad.

Un sesenta y dos por ciento de los trabajadores de nómina en Mattapan son blancos y un 29 por ciento son negros/ afroamericanos. Casi uno en tres, o un 30 por ciento, de los trabajadores de nómina de 30 años y mayores en Mattapan tienen un título de bachiller universitario o más alto, en todo Boston, un 46 por ciento de los trabajadores tienen un título de bachiller universitario o más alto.

La mayoría de los residentes de Mattapan están empleados en otros vecindarios de Boston.

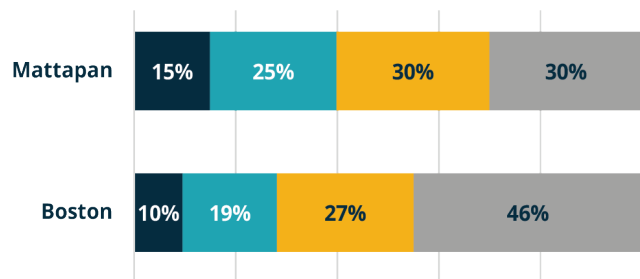
Casi dos tercios de los residentes de Mattapan que trabajan están empleados en Boston, y un tercio están empleados fuera de Boston. Los residentes de Mattapan típicamente viajan al Downtown, Roxbury, Dorchester, Mission Hill y Cambridge.

Las cinco industrias principales en Mattapan 2015



Fuente: Oficina del Censo de EE.UU., Aplicación OnTheMap y Estadísticas de Empleo según Origen-Destino LEHD (Comienzo del Empleo por Trimestre, 2.º Trimestre de 2011-2017), Análisis de la División de Investigación de la BPDA

Empleos según el logro educacional del trabajador, 2015



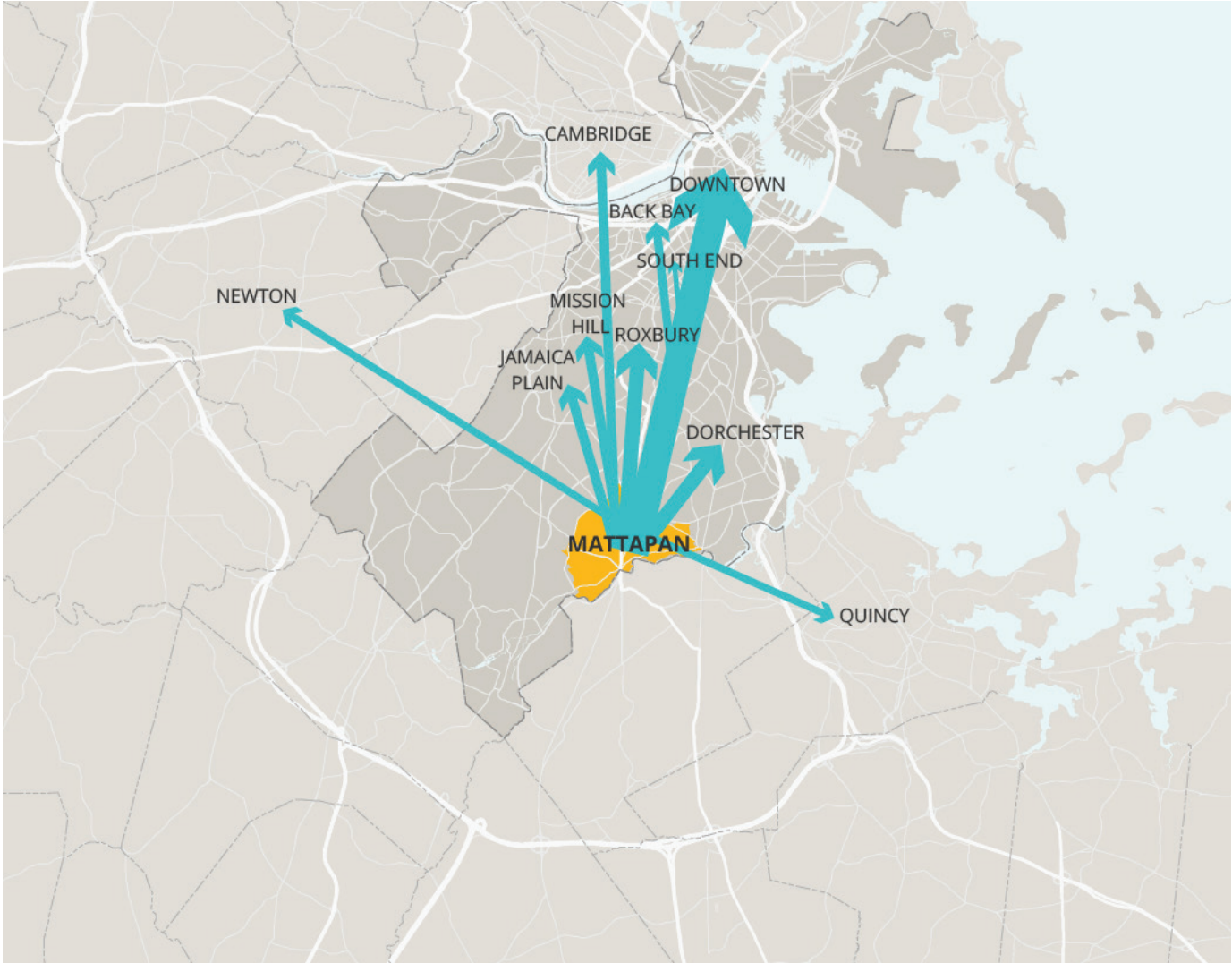
- Menos que la escuela secundaria
- Completó la escuela secundaria o equivalente, sin universidad
- Algo de universidad o título de asociado
- Título de bachiller universitario o título avanzado

Fuente: Oficina del Censo de EE.UU., Aplicación OnTheMap y Estadísticas de Empleo según Origen-Destino LEHD (Comienzo del Empleo por Trimestre, 2.º Trimestre de 2011-2017), Análisis de la División de Investigación de la BPDA

¹ Fuente: Oficina del Censo de EE.UU., Aplicación OnTheMap y Estadísticas de Empleo según Origen-Destino LEHD (Comienzo del Empleo por Trimestre, 2.º Trimestre de 2011-2017), Análisis de la División de Investigación de la BPDA

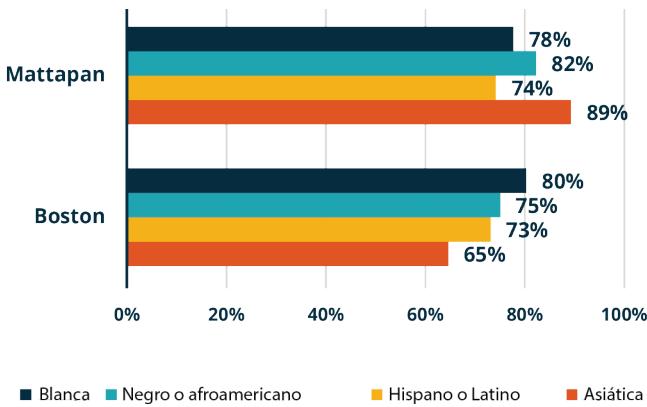
² Fuente: Oficina del Censo de EE.UU., Aplicación OnTheMap y Estadísticas de Empleo según Origen-Destino LEHD (Comienzo del Empleo por Trimestre, 2.º Trimestre de 2015), Análisis de la División de Investigación de la BPDA.

Los 10 lugares de trabajo más importantes para los residentes de Mattapan, 2013-2017



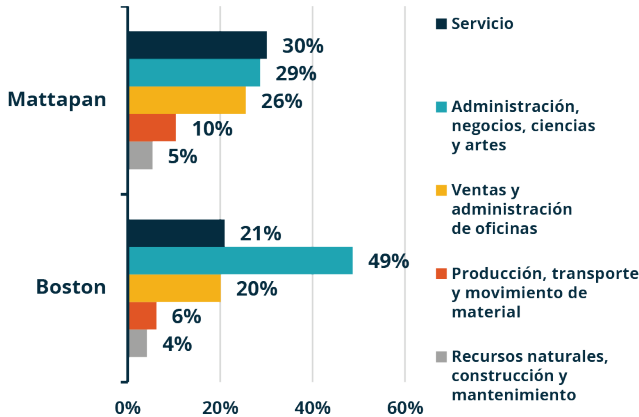
Fuente: Oficina del Censo de EE.UU., Centro de Estudios Económicos, Dinámica Longitudinal de Empleador-Grupos Familiares, Empleos Primarios, 2015. Análisis de la División de Investigación de la BPDA

Tasa de participación en la fuerza laboral por raza, 2013-2017



Fuente: Oficina del Censo de EE.UU., Encuesta Comunitaria Norteamericana 2013-2017, Análisis de la División de Investigación de la BPDA

Las 5 ocupaciones principales de los residentes, 2017



Fuente: Oficina del Censo de EE.UU., Encuesta Comunitaria Norteamericana 2013-2017, Análisis de la División de Investigación de la BPDA

Los residentes de Mattapan tienen tasas de participación en la fuerza laboral más altas comparadas con las de la ciudad en su totalidad.

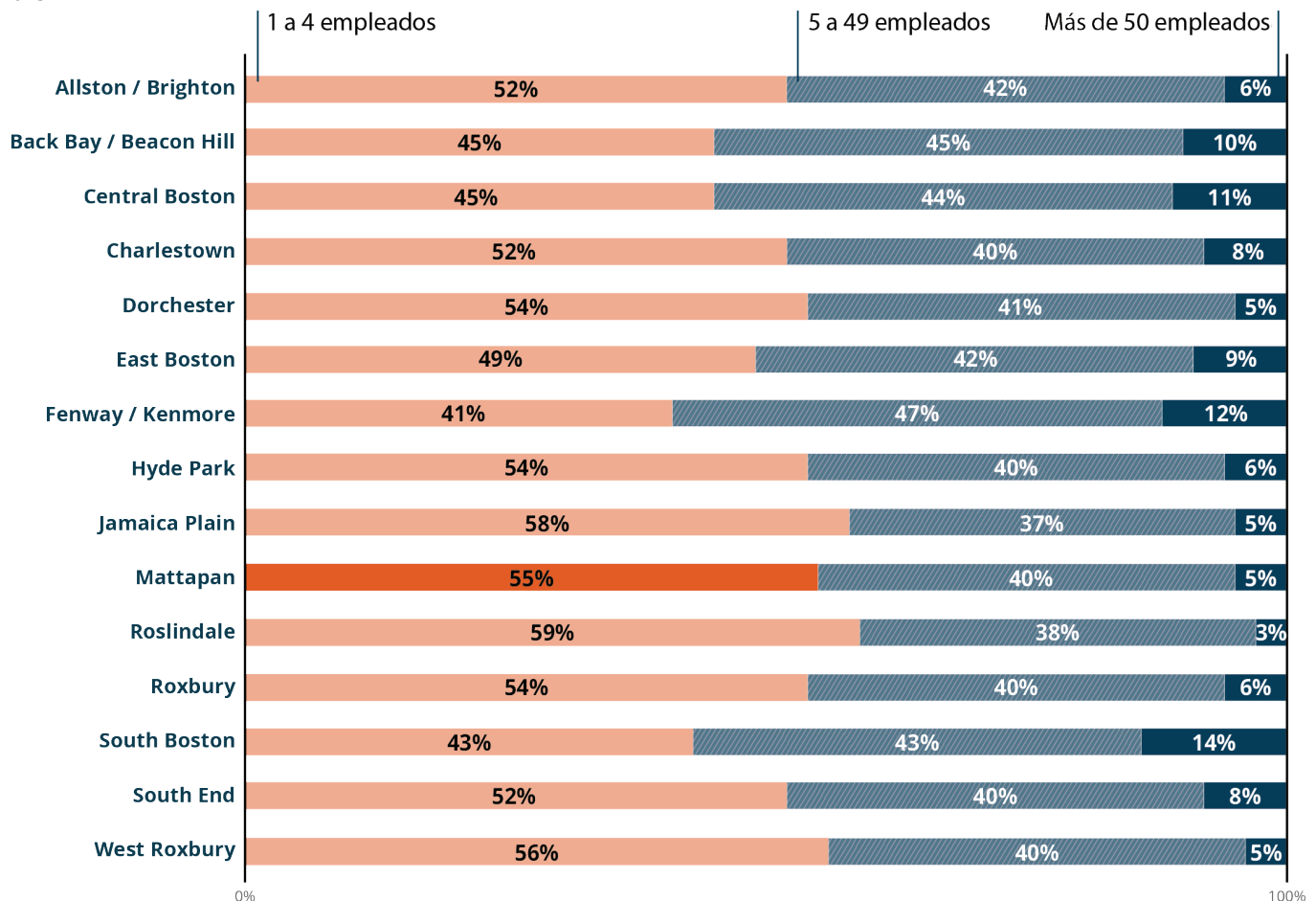
Casi un tercio de los residentes de Mattapan tenían empleos en la industria de servicios en 2017. Los sectores administración, comercio, ciencias y artes son la segunda ocupación más popular en el vecindario. Los residentes de Mattapan que trabajan en el vecindario ganan un 24 por ciento menos que los de Boston en su totalidad.

La rica cultura e historia de Mattapan se documenta en los pequeños negocios y espacios abiertos del vecindario.

Establecimientos como Le Foyer Bakery, que ha funcionado desde 1976, han servido como centros de actividad, particularmente para la comunidad haitiana de Boston. De manera similar, los espacios abiertos del vecindario han promocionado la conectividad social de los residentes de Mattapan con eventos como el Festival Jazz y Unidad en 2019 que presentó a músicos locales. Juntos, los espacios abiertos y negocios locales de Mattapan crean una red de y para la expresión cultural.

Las microempresas son empresas con cuatro o menos empleados y son un 55 por ciento de todas las empresas en Mattapan. Otro 40 por ciento de las empresas en Mattapan tienen entre 5 y 49 empleados y solamente un 5 por ciento de las empresas en Mattapan tienen 50 o más empleados.

Establecimientos comerciales por tamaño y vecindario 2015



Fuente: Oficina del Censo de EE.UU., Patrones Comerciales por Código Postal 2016, Análisis de la División de Investigación de la BPDA

Nodos y corredores de uso mixto

Los nodos y corredores de uso mixto se refieren a zonas en Mattapan aptas para usos activos en la planta baja.

Los nodos son puntos de recolección o lugares de reunión y los corredores son las conexiones entre ellos.

Los subdistritos de zonificación comercial del vecindario en Mattapan otorgan prioridad a usos activos en la planta baja.

Los usos comerciales en la planta baja son regulados por zonificación, lo que limita el tipo y lugar de uso. El comercio minorista en la planta baja está permitido como derecho solamente en distritos de zonificación comercial y empresarial. La zonificación comercial de Mattapan incluye los subdistritos de compras en el vecindario, comercial comunitario y conveniencia local. Cada tipo de subdistrito comercial en el vecindario apoya el desarrollo de negocios que provean bienes y servicios esenciales así como empleos y oportunidades empresariales para la comunidad.

La zonificación para uso comercial se concentra a lo largo de los nodos y corredores de Mattapan.

Los corredores unen los nodos comerciales entre la tela residencial del vecindario. Los distritos de zonificación comercial se concentran en los principales corredores de Mattapan: Blue Hill Avenue, Morton Street y River Street. Los distritos de zonificación comercial estuvieron principalmente concentrados a lo largo de Blue Hill Avenue terminando en Mattapan Square. Con el tiempo, los negocios minoristas de la planta baja se extendieron hacia Morton y River Street. Otros lugares con minoristas existen en Cummins Highway y a lo largo de Walk Hill Street.



Family Food Shop en Walk Hill Street y Almont Street.



Café Juice Up, en Blue Hill Avenue

Los usos comerciales de Mattapan ayudan a crear un ambiente urbano sano y para disfrutar.

Mattapan tiene zonas con tiendas activas y una densidad de usos comerciales y comunitarios que contribuyen significativamente a su vitalidad económica, así como a la calidad de su paisaje callejero y carácter de la construcción. El distrito Main Street de Mattapan Square, oficialmente reconocido en 2011, es la adición más reciente a la red Main Street de Boston. La organización promueve a Mattapan Square como un distrito comercial, cultural y económicamente rico.

Mattapan Square es una entrada hacia Boston y el corazón comercial de Mattapan.

Mattapan Square es la única plaza tradicional en Mattapan. Si bien Mattapan Square es un centro principal de actividad, su espacio público y red de transporte podría mejorar para orientarse más hacia la gente. Actualmente, Mattapan Square está zonificada para permitir edificios tan altos como de 55 pies. Sin embargo, la mayoría de los edificios tienen aproximadamente 25 pies. Es importante entender por qué persiste esta condición para poder inteligentemente promover más actividad en Mattapan Square.

Blue Hill Avenue es el corredor comercial central de Mattapan.

Blue Hill Avenue ha sido el corredor comercial principal en Mattapan desde los 1900 cuando Mattapan logró el desarrollo como un suburbio con tranvías. Hay tres subdistritos comerciales a lo largo de Blue Hill Avenue dentro de la zona de estudio; uno está en Mattapan Square, el segundo en la intersección con Walk Hill y el tercero en la intersección con Morton Street. La intersección de Blue Hill Avenue y Walk Hill Street forma un nodo definido por la Sucursal Mattapan de la Biblioteca Pública de Boston. Este nodo es principalmente una intersección orientada hacia los automóviles, y no tiene una "sensación de lugar" pero podría ser mejorado para generar más oportunidades de participación social.

Morton Street incluye usos comerciales y una estación ferroviaria para viajes al trabajo.

Morton Street contiene dos nodos dentro de la zona de estudio. Un nodo existe en la intersección con Blue Hill Avenue y el otro incluye la zona alrededor de la estación ferroviaria para viajes al trabajo de Morton Street. La estación ferroviaria para viajes al trabajo conecta a este nodo con Downtown, Readville y Foxboro. Morton Village, que incluye un grupo de usos comerciales, está cerca. La parte de Morton Street al sur de Gallivan Street es de la municipalidad; el resto es del estado.

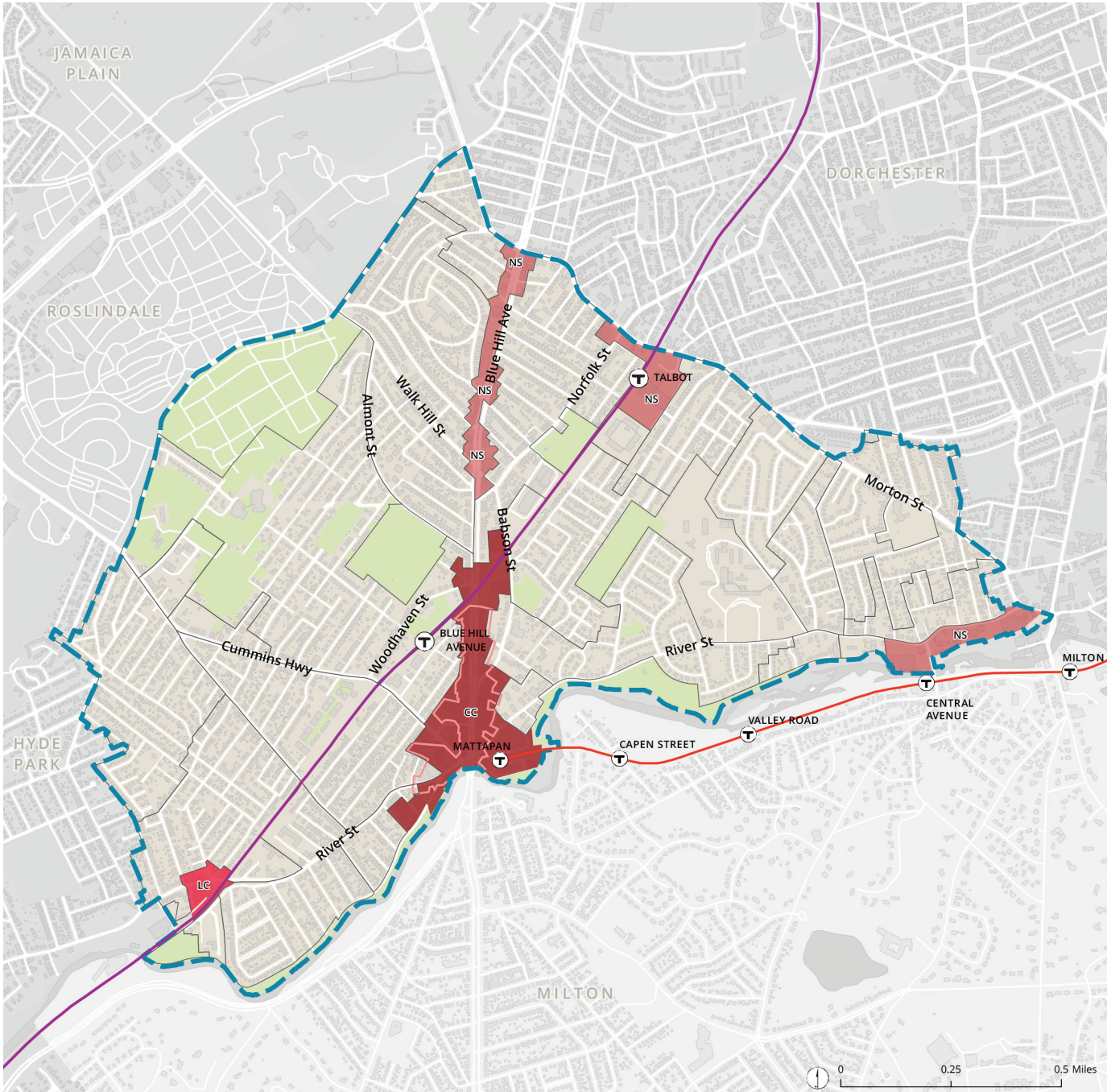
Cummins Highway conecta a Mattapan Square con Roslindale Village.

Este nodo comercial está en la intersección de Cummins Highway y Greenfield Street. Esta intersección es difícil de navegar, pero puede apoyar al vecindario a través de nuevas actividades minoristas. Han comenzado mejoras al camino y diseño urbano de Cummins Highway entre River Street y Harvard Street y ayudarán a aumentar las oportunidades minoristas a lo largo de este corredor.

River Street pasa por Mattapan Square entre Hyde Park y Lower Mills.

Además de Mattapan Square, River Street tiene dos nodos comerciales importantes en los bordes de la zona de estudio. Un nodo está en el cruce con la Línea Fairmount, donde se consideró una nueva estación ferroviaria para viajes al trabajo en la Iniciativa de Planificación Fairmount Indigo. El otro nodo está en Lower Mills, enfrente de la estación de Milton de Mattapan Trolley y se conecta con el Neponset River Trail.





Subdistritos de zonificación comercial en el artículo 60

Fuente: Zonificación del artículo 60

- Comercial comunitario
- Compras en el vecindario
- Conveniencia local
- Distrito Main Street de Mattapan
- Límite del subdistrito de zonificación
- Límite del PLAN: Mattapan

Políticas y programas municipales

La zonificación es un mecanismo legal que regula lo que pueden hacer o no los propietarios con sus inmuebles.

La zonificación mantiene unidas cosas compatibles – como tipos de uso o tamaños y formas de los edificios. Diferentes entes, departamentos, juntas y comisiones municipales juegan papeles de importancia, pero diferentes, en la zonificación.

La Agencia para la Planificación y el Desarrollo de Boston (BPDA por sus siglas en inglés) define la zonificación. La Comisión de Zonificación de Boston (BZC por sus siglas en inglés) adopta la zonificación. El Departamento de Servicios de Inspección (ISD por sus siglas en inglés) interpreta y aplica la zonificación. La Junta de Apelaciones de Zonificación (ZBA por sus siglas en inglés) determina la elegibilidad para excepciones a la zonificación.

La edición más reciente del Código de Zonificación de Boston fue creada en 1964. En la década de 1980 y 1990, tuvo lugar un proceso comprensivo de rezonificación que llevó a la redefinición de la zonificación de muchos vecindarios. Algunos artículos de zonificación se aplican a toda la ciudad, mientras que otros se aplican a vecindarios específicos.

Artículo 37 – Los Green Buildings y la Política de Resiliencia Climática

Green Buildings (Construcción Ecológica), insertados en el Código de Zonificación en 2000, y la Política de Resiliencia Climática, actualizada en 2017, juntos aseguran que los proyectos de edificios importantes son planificados, diseñados, construidos y administrados para

minimizar impactos adversos al medio ambiente y son resilientes ante el cambio climático. Todos los proyectos propuestos sujetos a o que elijan cumplir el Artículo 80B de Zonificación, la Evaluación de Grandes Proyectos están sujetos a los requerimientos del Artículo 37 de Zonificación y la Política de Resiliencia. Para más información sobre el Artículo 37 y la Política de Resiliencia Climática, ver la página [INSERT CROSS REFERENCE].

Artículo 80 – Evaluación y aprobación del desarrollo

Adoptado en 1996 por la BPDA para proveer directrices claras para el proceso de evaluación del desarrollo relacionado con Grandes Proyectos (más de 50,000 pies cuadrados), Proyectos Pequeños (más de 20,000 pies cuadrados y/o unidades con 15 o más nuevas unidades residenciales netas), Zonas de Desarrollo Planificado, y los Planes Maestros Institucionales.

Artículo 60 – Distrito del Vecindario del Gran Mattapan

El artículo de zonificación de Mattapan fue insertado en el Código de Zonificación en 1997, y estableció reglamentaciones de zonificación para el Distrito del Vecindario del Gran Mattapan. El artículo 60 define las reglamentaciones de uso y dimensiones para todos los subdistritos de zonificación en el vecindario. Hay cuatro tipos de subdistritos Residenciales, siete subdistritos de Negocios del Vecindario, dos subdistritos Industriales Locales, dos subdistritos con Instituciones Comunitarias, un subdistrito Institucional del Vecindario, un Distrito de Superposición de Protección del Greenbelt y cinco tipos de subdistritos de Espacios Abiertos. El artículo 60 también establece el lugar de zonas elegibles de la PDA (Zona de Desarrollo Planificado) e incluye reglamentaciones que gobiernan la evaluación del diseño, junto con disposiciones misceláneas relacionadas con los carteles, estacionamiento y la aplicación de requerimientos de dimensión.

Proceso de evaluación del desarrollo de la BPDA

El Departamento de Evaluación de la BPDA facilita la evaluación de proyectos de desarrollo pequeños (más de 20,000 pies cuadrados y menos de 50,000 pies cuadrados) y grandes (más de 50,000 pies cuadrados), zonas de desarrollo planificado (más de 1 acre), y planes maestros institucionales (proyectos relacionados con campus médicos y académicos) según el Artículo 80 del Código de Zonificación de Boston. Los proyectos que no requieren excepción de zonificación son a menudo mencionados como “de derecho”. Si un proyecto requiere excepción de zonificación, los proponentes del proyecto pueden solicitar excepciones, incluyendo

alteraciones o usos condicionales, a través de la Junta de Apelaciones de Zonificación (ZBA por sus siglas en inglés). El proceso incluye a varias agencias y juntas, incluyendo el Departamento de Servicios de Inspección (ISD por sus siglas en inglés), la ZBA, la BPDA y la Oficina de Servicios a Vecindarios (ONS por sus siglas en inglés) del Alcalde.

Los siguientes programas municipales apoyan el desarrollo económico:

La Unidad para Pequeñas Empresas

Tenemos las personas y las herramientas para ayudarle a construir su pequeña empresa en Boston. A través de nuestros recursos en línea y servicios en persona, lo ponemos en contacto con las personas correctas o entidades municipales apropiadas para que le brinden asistencia con los permisos, licenciamientos y otros desafíos comerciales que pudiera tener.

El Centro de Desarrollo Económico

Ofrecemos talleres gratuitos en toda la Ciudad para aumentar el acceso y las oportunidades.

Ayuda técnica

Lo apoyamos mientras comienza, estabiliza o expande su pequeña empresa. Nuestros Gerentes de Comercios del Vecindario trabajarán directamente con usted. Ellos le ayudarán a identificar desafíos y metas y lo pondrán en contacto con expertos comerciales.

Empresarias femeninas

Women Entrepreneurs Boston (WE BOS) provee las oportunidades para adquirir aptitudes, ayuda técnica y las redes para ayudar a las mujeres empresarias a lanzar y expandir sus empresas.

Mejoras a frentes

Restore Boston se concentra en la conservación y mejora de fachadas y frentes históricos. Ofrecen subsidios y asistencia técnica

Iniciativa de Cooperativas de Trabajadores

Apoyamos las empresas y cooperativas cuyos dueños son empleados. Las herramientas municipales incluyen: ayuda técnica en el sitio, talleres de trabajo, préstamos del Acceso Comercial del Vecindario (NBA por sus siglas en inglés), apoyo con la procuración y ayuda a cooperativas de trabajadores a aprovechar las políticas y programas de subsidios de la Municipalidad.

Empresas apropiadas según la edad en Boston

Cualquier empresa apropiada para personas de edad y con demencia es una en la que personas de todas las edades y habilidades pueden comprar cómodamente productos o servicios. Empresas certificadas han tomado pasos para que sus espacios sean más inclusivos.

Main Streets de Boston

Main Street en Mattapan Square es la red más reciente en Boston, con casi 5 años de edad.

Main Streets de Boston es una red de 20 organizaciones de Main Streets que usan un método completo de revitalización para crear, construir y sostener distritos comerciales sanos.

Imagine Boston 2030 identificó al corredor de Fairmount como una red de oportunidad.

El corredor de Fairmount, que abarca el sudoeste a lo largo de la Línea Fairmount/Indigo, desde Newmarket y Widett Circle a Dorchester, Mattapan y Readville en Hyde Park, es una zona diversa y en crecimiento de Boston. El corredor es el lugar de la población más numerosa de la ciudad de comunidades de color, comunidades importantes y en expansión de inmigrantes y la población de más rápido crecimiento en Boston de niños en edad escolar. Sin embargo, la infraestructura física, falta de acceso al transporte y el constante impacto de las políticas pasadas, desde "redlining" hasta "busing" a la renovación urbana, han creado zonas donde el núcleo urbano separa a las comunidades y refuerza las desigualdades físicas, sociales y económicas. Estas divisiones crean patrones concentrados de pobreza, presionan el costo de la vivienda, mortalidad prematura y disparidades educacionales, lo que limite el acceso a las oportunidades en vecindarios de todo el corredor.

Desde el lanzamiento de Imagine Boston 2030, se han lanzado nuevas inversiones y planificación tales como PLAN: Mattapan, PLAN: Newmarket y la Implementación de Upham's Corner. Hemos visto mejoras en la calidad y la frecuencia de la Línea Fairmount/Indigo que en enero de 2020 agregaron 8 viajes diarios más. Se han dedicado planificación y recursos adicionales para mejorar las calles principales del vecindario, revitalizar las zonas de las estaciones de tránsito y mejorar los activos claves como el Strand Theatre y Franklin Park, que lanzó su Plan Maestro en diciembre de 2020.

Movilidad

El acceso a un sistema confiable de transporte, automóviles compartidos (“carshare”) y bicicletas compartidas (“bikeshare”) en Mattapan es limitado. Los residentes de Mattapan tienen los viajes al trabajo más largos como promedio y son más proclives a viajar en automóvil que el residente típico de Boston. A pesar del crecimiento de la población, el registro de vehículos de pasajeros en Mattapan ha declinado. La mayoría de los viajeros del sistema de transporte de Mattapan toman el autobús a pesar de su pobre rendimiento en los horarios, especialmente durante los fines de semana. Los accidentes están concentrados a lo largo de las calles principales y las intersecciones complejas. Se han planificado transformaciones para Blue Hill Avenue, Cummins Highway, la Línea Fairmount y Mattapan Trolley para crear experiencias de viaje más seguras, más confiables y más sanas. Si bien la mayoría de los viajes en el sistema de transporte y en bicicleta en Mattapan comienzan en Mattapan Square, la mayoría de los viajes en vehículos automotores pasan por allí.

En esta sección, más información sobre:

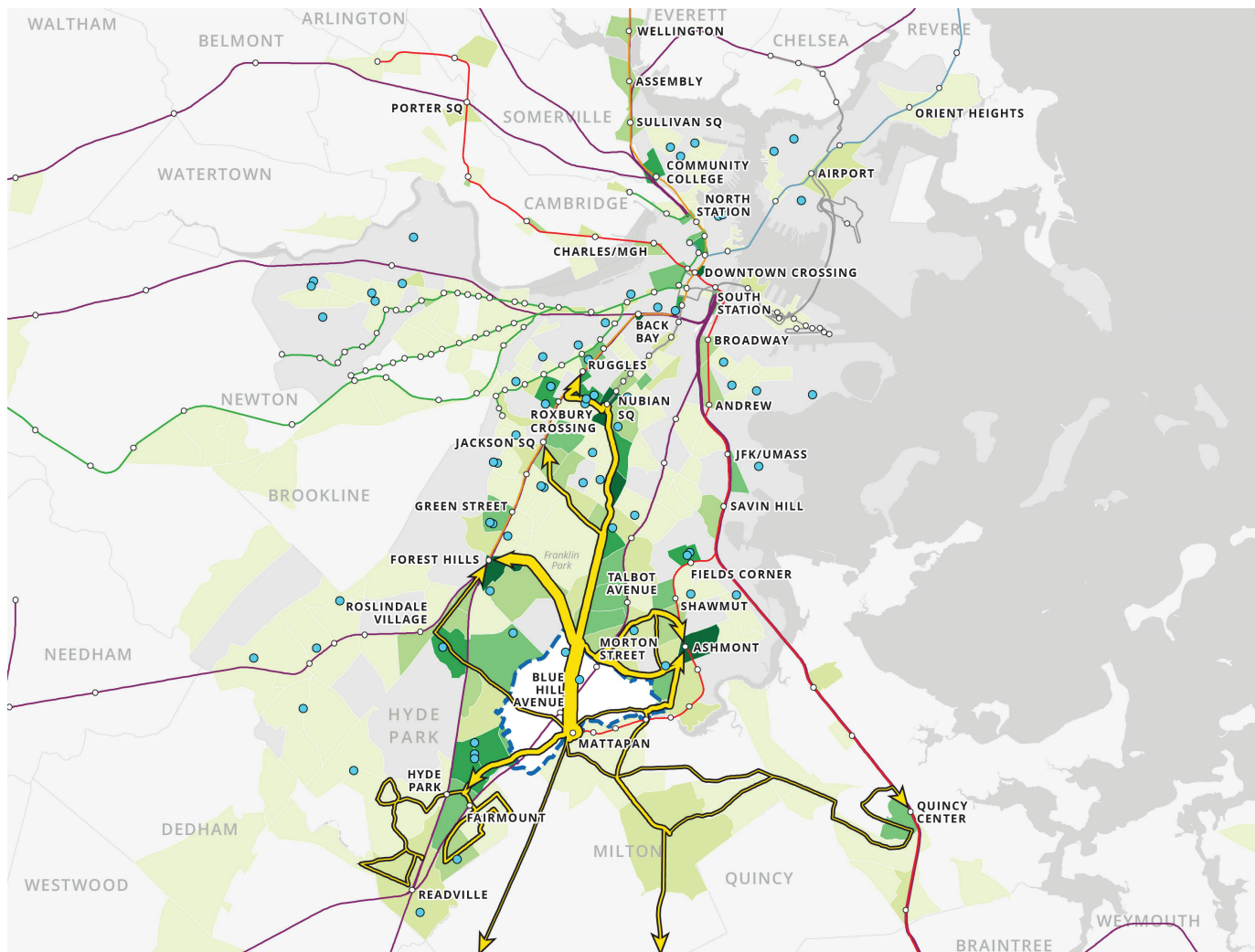
“Viajar en el Mattapan de hoy” en la página 78

“Seguridad y comodidad” en la página 81

“Acceso a opciones de viaje” en la página 84

“Confiable del transporte público” en la página 86

“Políticas y programas municipales y estatales” en la página 87

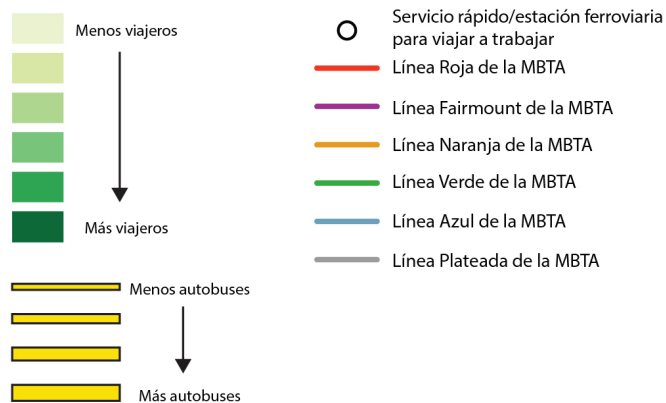


Durante el período pico de la mañana (7:00 a 9:00 a.m.), ¿cuántos autobuses salen de Mattapan y hacia dónde van los viajeros?

Fuente: BPDA, MBTA, MassGIS.

Los planificadores del transporte han definido Zonas de Análisis del Transporte (TAZ por sus siglas en inglés) para ayudar a entender de dónde vienen los viajeros y hacia dónde van. Cada TAZ tiene aproximadamente la misma población. Como resultado, los tamaños de las TAZ se vuelven más pequeños cerca de Downtown, donde la densidad de población es más alta que en Mattapan.

Viajes durante la semana en el sistema de transporte desde Mattapan (viajeros y autobuses) | Por TAZ (Zona de Análisis del Transporte) con parada de destino



Viajar en el Mattapan de hoy

Mattapan recibe una importante inversión en calles y en tránsito. Sin embargo, sus residentes tienen viajes al trabajo largos y son más proclives a viajar al trabajo en automóvil. Cuatro de cada cinco viajeros del sistema de transporte en Mattapan son personas que viajan en autobús.

Históricamente, la planificación y el diseño del siglo XX concentrados en automóviles perpetuó y expandió desigualdades entre las comunidades blancas y negras y marrones. Algunas de las calles de Mattapan, como Blue Hill Avenue, fueron transformadas durante dicho período para hacer que sea más fácil llegar a otros lugares manejando. Esto afecta al Mattapan de hoy con más velocidad, tasas más altas de accidentes y más contaminación a lo largo de los corredores más activos. Además, el acceso a las opciones de transporte está limitado y los autobuses existentes no son confiables.

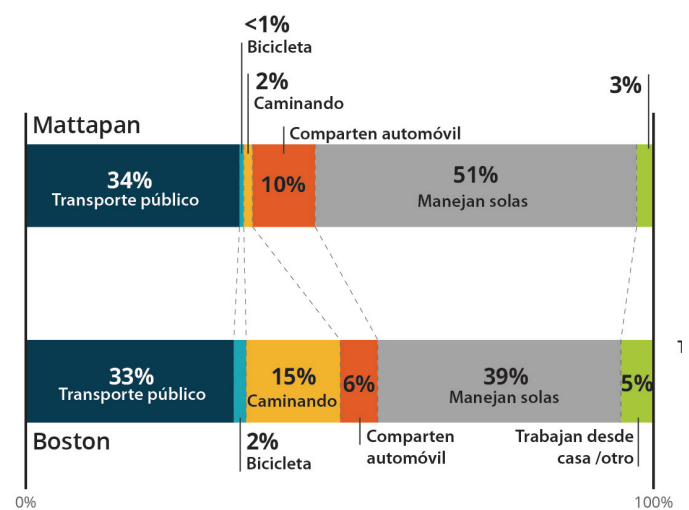
Los residentes de Mattapan tienen los viajes promedio al trabajo más largos que cualquier vecindario de Boston.

Para los residentes de Mattapan, el viaje al trabajo promedio en 2017 fue de 38 minutos, un aumento de ocho minutos desde 2010 y el tiempo más largo de cualquier vecindario de Boston. Uno en cuatro personas que viajan al trabajo en Mattapan experimentan tiempos de viaje que exceden los 60 minutos, el doble que el promedio de toda la ciudad.

Mattapan tiene una participación mucho más baja de personas que caminan o usan una bicicleta para ir al trabajo que Boston en su totalidad, y tasas más altas de personas que viajan en automóvil al trabajo.

La distancia de Mattapan de las zonas principales de los empleos significa que los residentes manejan para ir a trabajar en tasas más altas que Boston en su totalidad. Actualmente, hay menos empleos a una distancia de fácil recorrido de Mattapan caminando o en bicicleta. Casi un 56% de la población con empleo de Mattapan trabaja dentro de Boston, viajando principalmente a Downtown, Roxbury, Dorchester y Mission Hill. Las personas que trabajan en Mattapan llegan principalmente desde Boston, incluyendo Mattapan, Dorchester y Hyde Park.

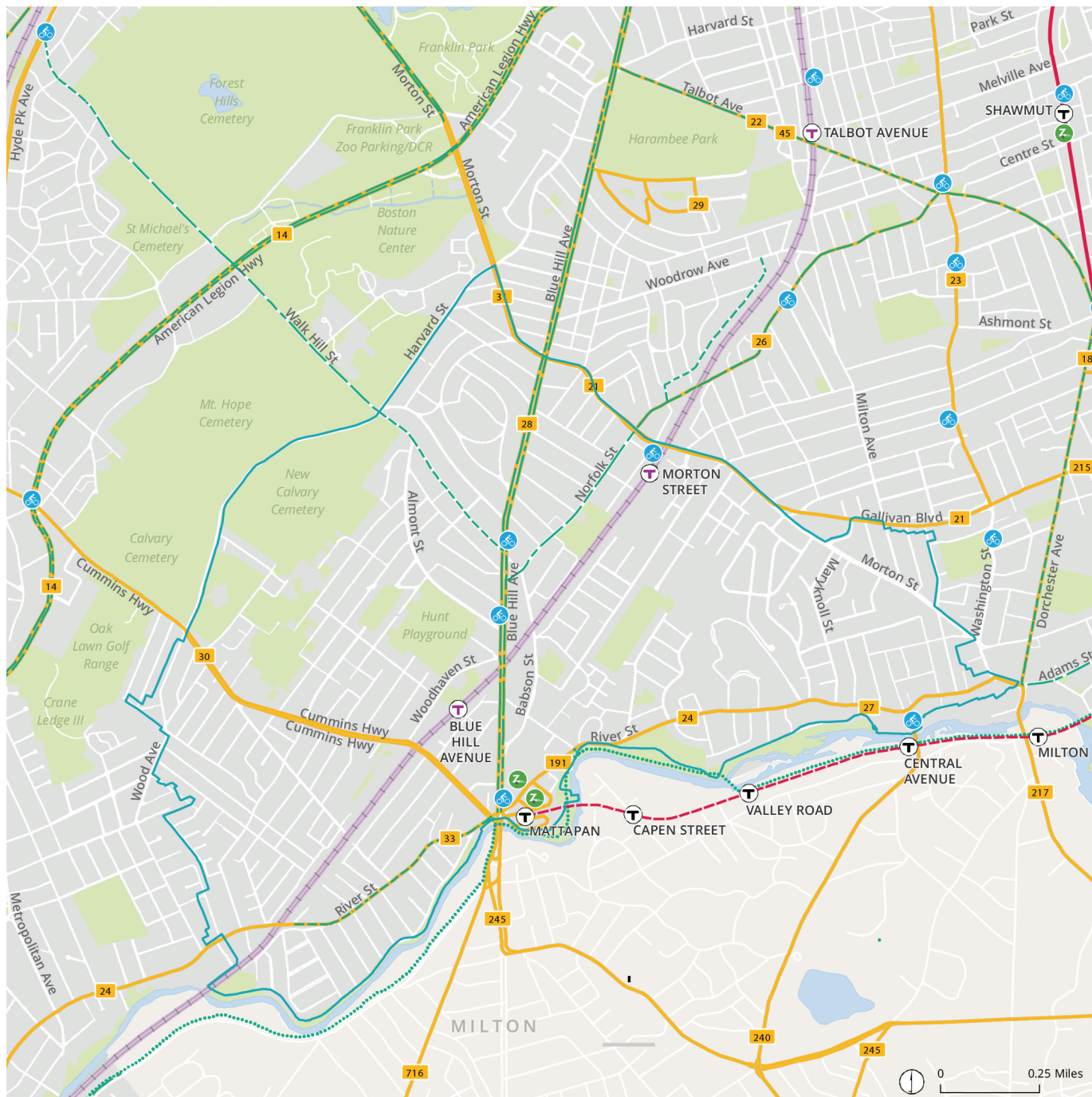
¿Cómo viajan al trabajo los residentes de Mattapan?



Fuente: BPDA, Encuesta Comunitaria Norteamericana 2013-2017







Principales lugares para ir y volver del trabajo a Mattapan

Fuente: BPDA, Encuesta Comunitaria Norteamericana 2013-2017



Red de transporte existente en Mattapan

Fuente: BPDA, MassGIS, Bluebikes, Zipcar

-  Parada de subterráneo
-  Línea Roja de la MBTA
-  Línea Fairmount de la MBTA
-  Estación de Bluebikes
-  ZipCar
-  Ruta clave de autobús
-  Ruta local de autobús
-  Carril para bicicletas
-  Compartido con el tráfico
-  Vía compartida

A pesar de la declinación general de quienes viajan en autobús, las rutas 28 y 31 experimentan excesos.

En 2018, aproximadamente 9,700 personas subieron en las rutas 21, 24, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 33, o 245 dentro de la zona del estudio en un día típico de semana. Estos viajeros representan un 81 por ciento de todos los viajes en el servicio de transporte en la zona del estudio y un 30 por ciento de todos los viajeros en las rutas de autobús que sirven la zona del estudio.

Los viajeros de Mattapan Trolley han crecido pero más lentamente en Mattapan Station que en el resto de la ruta.

En 2018, casi 2,100 personas viajaban cada día de semana en el Mattapan Trolley en Mattapan Station. Entre 2010 y 2018, los viajeros en Mattapan Trolley en Mattapan Station crecieron un 38 por ciento comparado con un 44 por ciento en todas las otras estaciones de Mattapan Trolley.

Los viajeros en la Línea Fairmount crecen rápidamente y la línea atiende a muchos viajes no tradicionales de ferrocarril para ir al trabajo.

Entre 2012 y 2018, los viajeros de la Línea Fairmount crecieron un 236 por ciento. Una mayor proporción de los viajes de Morton Street Station y la Línea Fairmount son fuera de pico, lo que sugiere viajes que no son para

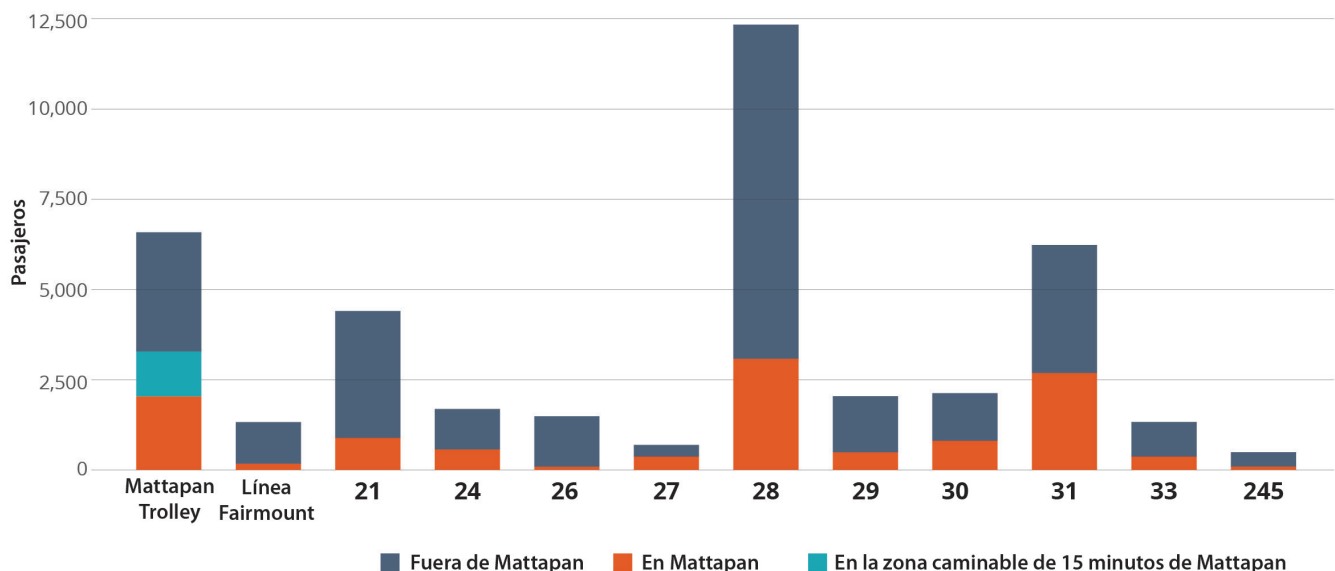
ir al trabajo y/o viajes al trabajo con horarios de trabajo no tradicionales u otros lugares de trabajo fuera de Downtown.

En 2017, la MBTA creó un servicio sin tarifas piloto en la Línea Fairmount para aumentar el conocimiento del servicio de ferrocarril para viajar al trabajo. Durante esta prueba de dos semanas, los viajeros de la Línea Fairmount aumentaron un 39 por ciento, pero declinaron a niveles previos a la prueba cuando se terminó.

Los viajeros del servicio de transporte en Mattapan son más proclives a usar pases con tarifas reducidas y LinkPasses de 1 y 7 días.

Más de un 28 por ciento de los viajeros en autobús usan un LinkPass mensual en Mattapan, comparado con un 17 por ciento de los viajeros de autobús de todo el sistema, tienen pases con tarifas reducidas, que se entregan a jubilados, estudiantes, personas con discapacidades y algunos jóvenes con bajo ingreso. Para las rutas de autobús que atienden a Mattapan, un 9.4 por ciento de los viajeros pagan con un LinkPass de 1 o 7 días comparado con el 6.6 por ciento del promedio del sistema de autobús. Un estudio de la CTPS encontró que viajeros de minorías y de bajo ingreso son más proclives de usar un LinkPass de 7 días comparado con todos los viajeros¹. Los pagos en efectivo a bordo son apenas un poco más en las rutas de autobús que sirven a Mattapan que el promedio del sistema de autobús (3.2 por ciento versus 2.9 por ciento).

Viajeros del sistema de transporte promedio durante días de semana



Fuente: MBTA (2018)

1 CTPS. Cambios Potenciales a las Tarifas de la MBTA en SFY 2020. <https://cdn.mbta.com/sites/default/files/fares/fare-proposal-2019/equity-analysis-sfy20-fare-changes-march2019-FINAL.pdf>

Seguridad y comodidad

Los Servicios de Emergencias Médicas (EMS por sus siglas en inglés) de Boston respondieron a 1,384 accidentes con lesiones probables en Mattapan entre 2015 y 2019. Cinco de los nueve accidentes fatales durante este período incluyeron a un peatón.

Los accidentes en Mattapan están concentrados a lo largo de las calles principales y las intersecciones complejas.

Los accidentes con lesiones probables, accidentes que resultan en llamadas a los EMS, ayudan a la Municipalidad a otorgar prioridad donde las intervenciones de seguridad son más necesarias. Blue Hill Avenue y Morton Street juntas cuentan por 13 de los 15 principales lugares de accidentes según el modo de viaje. Dentro del área del estudio, Harvard Street y Morton Street, Harvard Street y Walk Hill Street, Morton Street y Norfolk Street y Blue Hill Avenue y Morton Street se encuentran entre las “intersecciones con muchos accidentes” de la ciudad. De manera similar, Blue Hill Avenue, Cummins Highway y Harvard Street son parte de la “red de altos accidentes” de la ciudad, una colección de calles municipales con la más alta concentración de accidentes entre 2015 y 2017. (Morton Street es propiedad del estado y, por lo tanto, no se incluye en la red de altos accidentes).

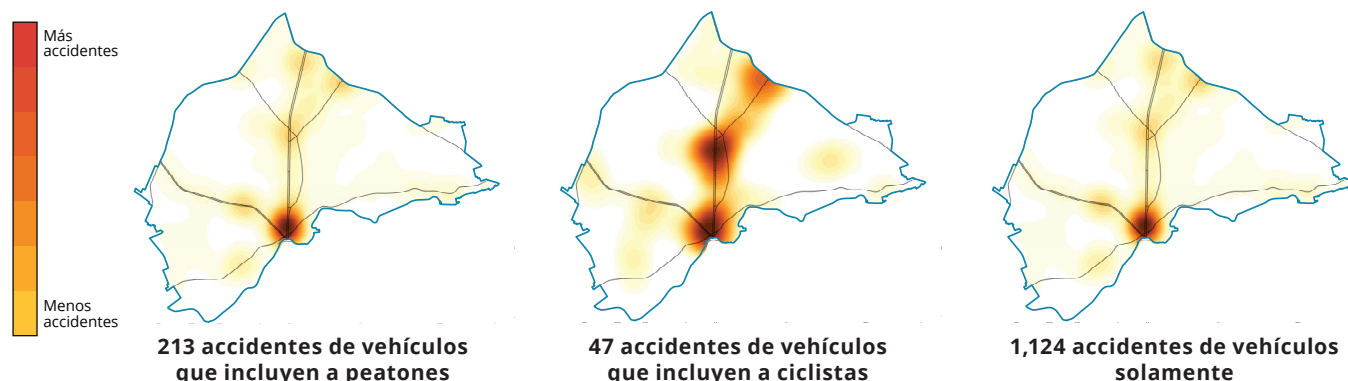
Las personas que caminan y usan bicicletas se ven afectadas por los accidentes desproporcionalmente.

Desde 2015 a 2019, un 19 por ciento de los accidentes con lesiones probables incluyeron a personas que caminaban o usaban una bicicleta. Estos modos de viaje cuentan por

menos de un tres por ciento de todos los viajes al trabajo desde Mattapan, a pesar de que una parte de los viajes del servicio de transporte también incluyen caminar o andar en bicicleta (no hay datos disponibles sobre viajes que no son al trabajo). Cinco de las nueve víctimas de accidentes fatales entre 2015 y 2019 fueron peatones. Las cuatro víctimas restantes son personas en un vehículo automotor.

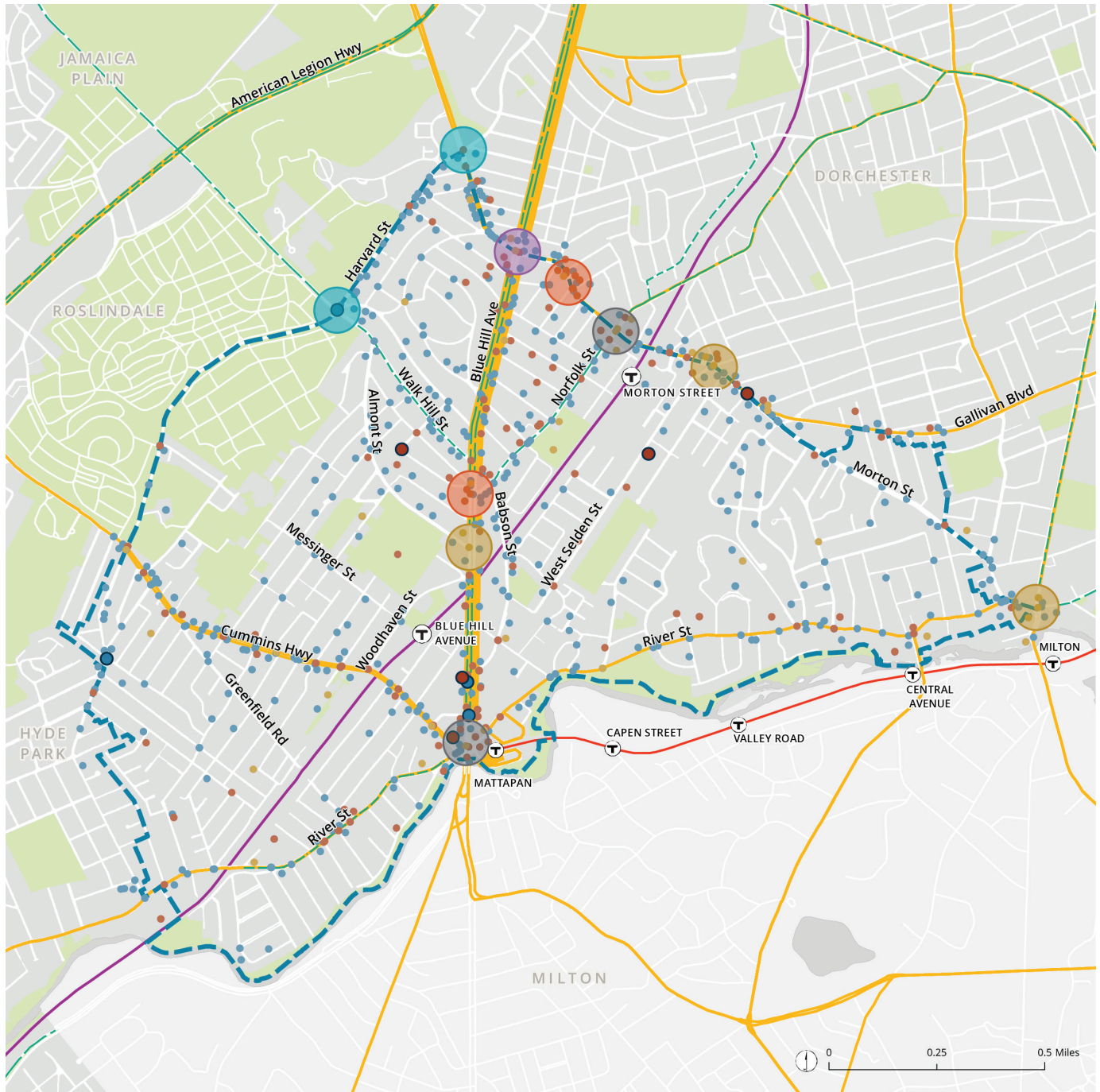


Densidad de accidentes en Mattapan (2015-2019)



Fuente: BPDA, Boston EMS, MassGIS

Nota: Las escalas de densidad de accidentes en cada ilustración varía con relación al número de accidentes por modo de viaje.



Accidentes y lugares con muchos accidentes en Mattapan (2015-Accidentes y lugares con muchos accidentes en Mattapan (2015-2019))

Fuente: BPDA, Boston EMS, MassGIS.

Nota: El MassDOT reconstruyó Morton Street en Selden Street/W Selden Street en 2019 y reconstruirá Blue Hill Avenue en Morton Street en 2021 como respuesta a necesidades de seguridad).

- Parada de subterráneo
- Línea Roja de la MBTA
- Línea Fairmount de la MBTA
- Ruta clave de autobús
- Ruta local de autobús
- Carril para bicicletas
- Compartido con el tráfico
- Lugar propicio para accidentes de ciclistas
- Lugar propicio para accidentes de peatones
- Lugar propicio para vehículos automotor (VM por sus siglas en inglés)
- Lugar propicio para accidentes de peatones y vehículos automotor
- Lugar propicio para todos los modos
- Accidente de ciclistas (lesión)
- Accidente de peatones (lesión)
- Accidente de peatones (fatal)
- Accidente de vehículo automotor (lesión)
- Accidente de vehículo automotor (fatal)

Las calles principales en Mattapan tienen condiciones difíciles para ciclistas. La Línea Fairmount es una barrera el ciclismo.

Hay carriles para bicicletas disponibles, pero cuando se incluyen los volúmenes de vehículos automotor, velocidades y conflictos con los bordillos, ninguna calle en Mattapan, incluyendo todas las calles que cruzan la Línea Fairmount, pueden ser consideradas cómodas para el ciclismo por personas de todas las edades y habilidades (ver “Nivel de estrés del tráfico para el ciclismo” en la página que sigue). Las calles con bajo estrés en Mattapan se limitan a zonas residenciales, las cuales a menudo tienen terrenos montañosos y podrían ser caminos privados con asfalto sin mantenimiento. Juntas, estas calles residenciales de bajo estrés no forman una red conectada para los viajes de todos los días porque están desconectadas por las calles principales de alto estrés y la Línea Fairmount.

La falta de carriles para bicicletas y las personas que viajan a alta velocidad son las principales preocupaciones sobre la seguridad entre las personas que viajan en Mattapan.

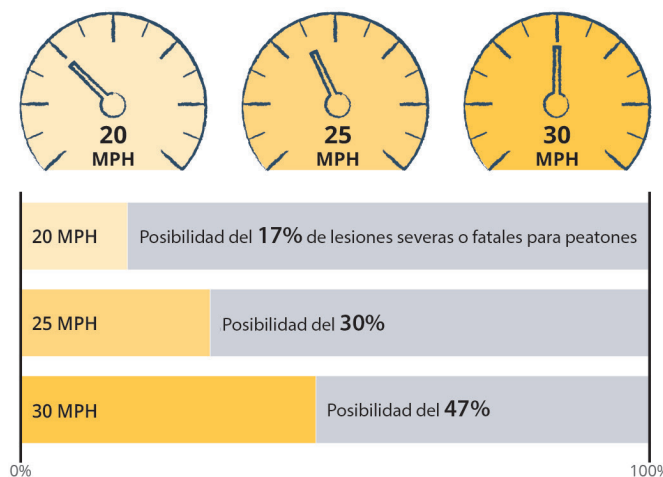
Juntos, la falta de carriles para bicicletas y la alta velocidad representan un 48 por ciento de las 166 preocupaciones sobre la seguridad reportadas en la zona del estudio, según los datos recolectados por el programa municipal Vision Zero, que fue lanzado en 2016. La velocidad de los vehículos automotores es un determinante central de la severidad del accidente. Con velocidades más bajas, las personas que caminan son menos proclives a morir o sufrir lesiones severas sin son atropelladas por un vehículo automotor. En 2017, la Municipalidad de Boston redujo su límite de velocidad básico a 25 mph, y las investigaciones confirmaron que, como resultado, los conductores en Boston son menos proclives a viajar por encima de las 25 mph.

Preocupaciones reportadas sobre la seguridad (2016-2019)

Fuente: BTS

Tipo de comentario	Comentarios en la zona del estudio	Porcentaje de comentarios en la zona del estudio
Las instalaciones para bicicletas no existen o necesitan mejoras	54	33%
La gente viaja a alta velocidad	25	15%
Otra (llenar con la respuesta)	15	9%
La gente cruza luces en rojo/carteles de pare	13	8%
Es demasiado lejos/demasiados carriles que cruzar	11	7%
La gente cruza fuera de los cruces	10	6%
Las personas estacionan sus vehículos en lugares inapropiados	8	5%
Dificultad para ver/baja visibilidad	7	4%
No hay suficiente tiempo para cruzar la calle	6	4%
No hay instalaciones para bicicletas o necesitan mantenimiento	4	2%
Las personas no dan el paso cuando doblan	4	2%
No existen veredas/rampas o necesitan mejoras	4	2%
Las personas no dan el paso cuando van derecho	2	1%
La espera del cartel “camine” es demasiado larga	1	1%
La superficie del camino necesita mejoras	1	1%
La gente tiene que cruzar demasiados carriles/demasiado lejos	1	1%
Total de los comentarios en la zona del estudio	166	100%

Posibilidad de lesiones severas o fatales para peatones atropellados por conductores que viajan a estas velocidades



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

Acceso a opciones de viaje

El acceso a un servicio confiable de transporte, automóviles y bicicletas se limita a Mattapan Square y Lower Mills. Los viajes del sistema de transporte a menudo requieren una conexión con autobús. Las escuelas medias y secundarias generan muchos viajeros en autobús desde Mattapan.

*Transporte adecuado
y consistente dentro
de la comunidad*

*—Comentarios del Taller sobre Visualizar
su Vecindario, diciembre de 2018*

Casi un 18 por ciento de los residentes de la zona de estudio viven a 10 minutos caminando de una estación de subterráneo o una parada clave de la ruta de autobuses, estación de “bikeshare” y “carshare”.

En toda la ciudad, un 60 por ciento de los residentes de Boston tienen acceso a estas opciones de transporte. Los residentes cercanos a Mattapan Trolley, en particular cerca de Mattapan Station pero también cerca de Milton Station en Lower Mills, tienen mayor acceso a opciones en la zona del estudio. Las opciones de viaje son más limitadas dentro del núcleo residencial de Mattapan. Los grupos familiares en zonas con una gama más amplia de opciones de transporte, son más proclives a ser grupos familiares sin automóvil. Sin embargo, los grupos familiares sin automóvil también se encuentran principalmente en zonas con acceso limitado a opciones de transporte, por ejemplo, a lo largo del corredor de Blue Hill Avenue y el sudeste de la estación Morton Street.

Las opciones de movilidad compartida son limitadas en Mattapan, especialmente “carshare”.

En 2018, se introdujeron cinco estaciones de “bikeshare”. Todas las estaciones están ubicadas en estaciones del servicio de transporte (Mattapan Station, Morton Street

Station, Central Avenue Station) o a lo largo de Blue Hill Avenue (Mattapan Library y Almont Street), dejando sin acceso a gran parte del núcleo residencial del vecindario. Zipcar tiene dos lugares de “carshare” en Mattapan Square. Esto significa que, para las personas que no pueden caminar a Mattapan Square, “carshare” es limitado.

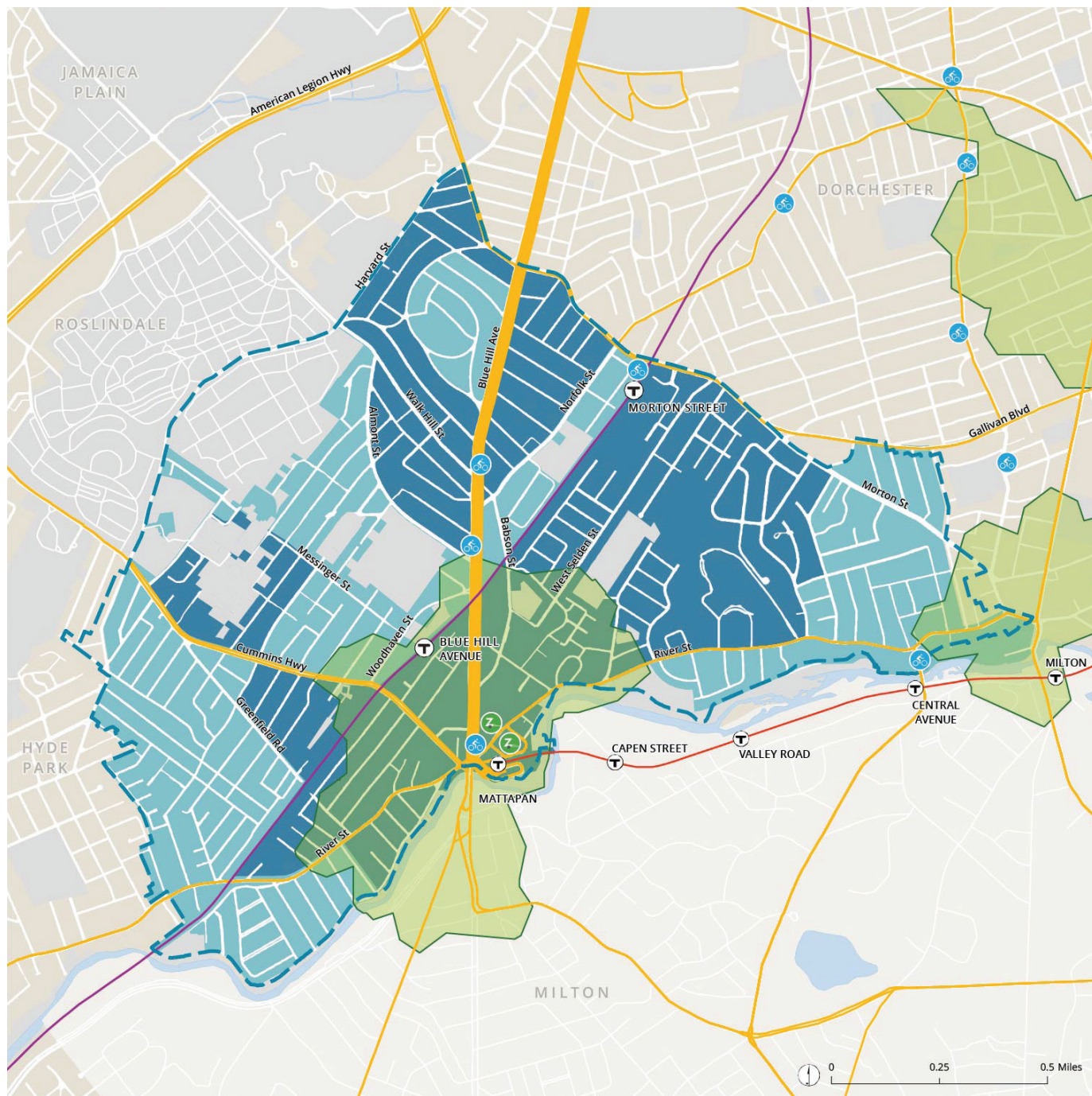
El acceso al empleo con el servicio de transporte rápido regularmente requiere por lo menos una transferencia de un autobús o viaje en tranvía.

La conexión a la red de transporte rápido—las líneas Azul, Verde, Naranja y Roja—puede ser la única manera de acceder a los principales lugares de empleo, salud, educación y galerías comerciales por el transporte público. Desde Mattapan, las conexiones a la red de tránsito rápido pueden ser poco confiable (autobús, Mattapan Trolley) o poco frecuente (Línea Fairmount), limitando el atractivo del tránsito fuera de los períodos de mayor congestión durante los días de semana.

La inversión en la Línea Fairmount ha aumentado el acceso sin cambiar de asiento a Downtown, Newmarket y Dorchester, pero, como se muestra en la página siguiente, la red de tránsito de Mattapan sigue dependiendo de autobuses para conectar a los viajeros a las principales estaciones de tránsito rápido.



Un 15 por ciento de todos los viajes en Bluebikes en Mattapan comienzan o terminan en esta estación de Mattapan Square.



Zonas residenciales accesibles a las opciones de transporte

Fuente: BPDA, Encuesta Comunitaria Norteamericana 2013–2017

- Zonas de Mattapan dentro de una caminata de 10 minutos de una estación de ferrocarril o ruta clave de autobús, una estación de Bluebikes y carshare
 - Más bajo que la mediana de la zona del estudio para grupos familiares sin automóviles
 - Más alto que la mediana de la zona del estudio para grupos familiares sin automóviles
- La mediana del porcentaje de los grupos familiares sin automóviles en la zona del estudio es 21%*

- T Parada de subterráneo
- B Estación de Bluebikes
- Z Zipcar
- Línea Roja de la MBTA
- Línea Fairmount de la MBTA
- Ruta clave de autobús
- Ruta local de autobús

Confiabilidad del transporte público

A pesar de ser infrecuente, la Línea Fairmount es el servicio de transporte más confiable en Mattapan. Los autobuses tienen un pobre cumplimiento del horario y la duración real de los viajes lleva más que lo programado, especialmente durante los fines de semana.

La Línea Fairmount cumple las metas de confiabilidad de la MBTA pero los autobuses no.

La MBTA mide la confiabilidad de autobuses y Mattapan Trolley (o sea, el rendimiento a horario) según cómo se acerca el horario de viaje a los programas. En 2019, la confiabilidad de la Línea Fairmount, basado en el porcentaje de pasajeros que esperaron no más que el período programado, cumplió y excedió las metas de la MBTA. El rendimiento a horario de Mattapan Trolley no está disponible. Ninguna ruta de autobús que presta servicios en Mattapan cumplió las metas de confiabilidad de la MBTA durante los días de semana y los fines de semana en 2019. En general, el servicio durante la semana fuera del horario pico era el período más confiable de los autobuses en Mattapan pero todavía por debajo de las metas de la MBTA. Conversamente, el servicio de autobús era menos confiable

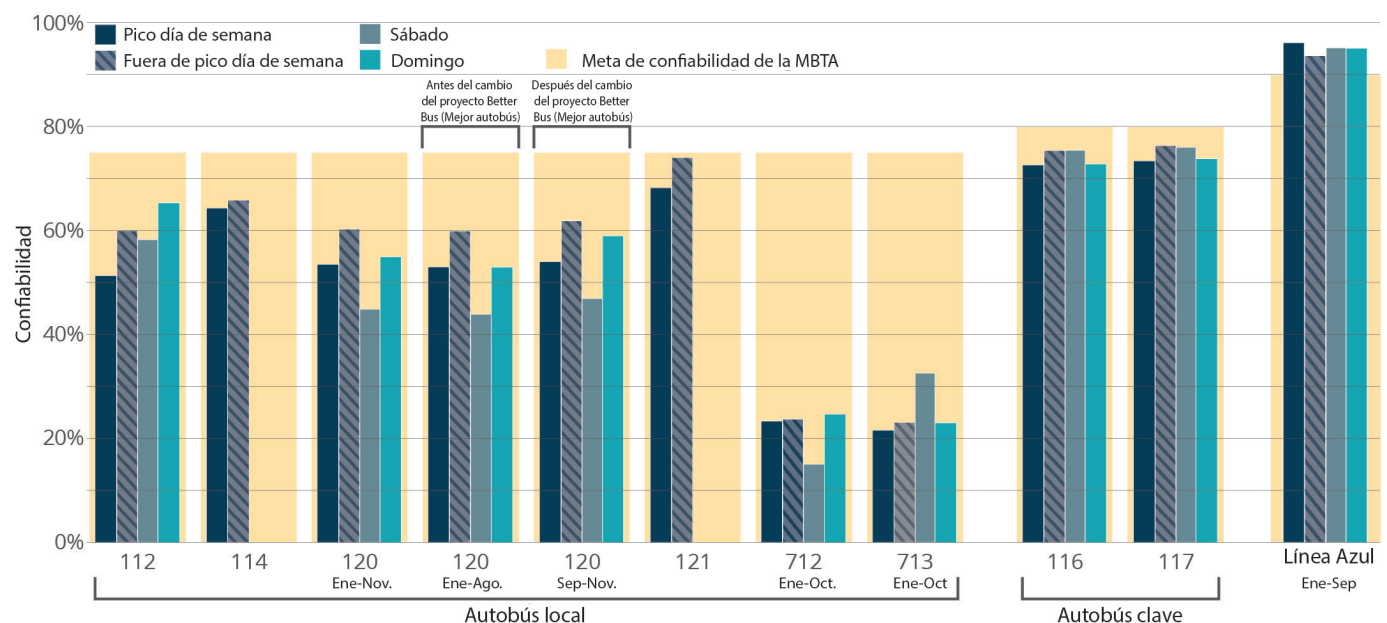
los días de semana durante los períodos tradicionales de viaje al trabajo de la mañana y la tarde (o sea, “períodos pico”) cuando las calles estaban más congestionadas.

Como promedio, los períodos de viaje en autobús casi siempre llevan más de lo programado, especialmente durante los fines de semana.

Para todas las rutas de autobús, los horarios programados estiman cuánto debería llevar cada viaje en autobús según la distancia de la ruta, la cantidad de viajeros y el congestionamiento. Los períodos reales de viaje de las rutas locales de autobús 21, 24, 26, 29, 30, 31, 33 y la ruta clave de autobús 28 típicamente llevaron por lo menos un 10 por ciento más que el horario programado durante uno o más períodos. Para las rutas 24, 31 y 33, los períodos de viajes actuales eran más de un 20 por ciento más largo en algunas instancias, como promedio, que los horarios programados. Notablemente, los períodos de viaje del sábado y domingo tendían a desviarse de los horarios programados en mayor grado que los días de semana.

Rendimiento a horario de autobús y ferrocarril para ir al trabajo, 2019

Fuente: BPDA, MBTA (datos de enero a diciembre de 2019)



Nota: La confiabilidad de los datos es representativa de la longitud total de cada ruta, no solamente la parte de Mattapan. La confiabilidad de los datos de Mattapan Trolley no están actualmente disponibles.

Políticas y programas municipales y estatales

En 2017, el Plan de Acción Go Boston 2030, el plan de transporte de toda la ciudad de Boston, estableció metas, objetivos y principios guía para informar cómo la Municipalidad planifica, diseña y mantiene las calles y servicios. Para el 2030, Boston aspira a eliminar los accidentes con lesiones serias y fatales, reducir el tiempo promedio de viaje al trabajo en un 10 por ciento y asegurar que todos los residentes están a 10 minutos caminando del servicio de transporte, “bikeshare” y “carshare” confiables. Para el 2030, más personas viajarán al trabajo caminando, en bicicleta o con el servicio de transporte mientras que se reducirán a la mitad las tasas de quienes manejan solos.

Vision Zero Boston

Vision Zero es un método que pone primero a las personas, que otorga prioridad a la vida y seguridad humana cuando se planifica, diseña y mantiene las calles. Una fatalidad es demasiado. Vision Zero Boston, lanzado en 2015 y liderado por el Departamento de Transporte de Boston, concentra los recursos en estrategias demostradas para eliminar accidentes de tránsito serios y fatales en la ciudad antes del 2030. El programa crea un inventario y analiza datos sobre la preocupación sobre la seguridad, provistos por la comunidad y los datos sobre accidentes y fatalidades registradas por el Servicio de Emergencia Médica (EMS) de Boston y el Departamento de Policía de Boston (BPD). Vision Zero Boston incluye el Programa Calles Lentas en el Vecindario (Neighborhood Slow Streets) (que intenta reducir la cantidad y severidad de los accidentes en las calles residenciales) y el programa Mejores Carriles para Bicicletas (Better Bike Lanes) (que avanza una red de carriles para bicicletas cómodos y seguros en toda la ciudad) y el Conductor más Seguro de Boston (Boston's Safest Driver) (una aplicación de teléfono inteligente que apoya el manejo seguro). En 2017, la Municipalidad redujo el límite de velocidad a 25 millas por hora.

Directrices de Diseño de Complete Streets (Calles Completas) de Boston

Complete Streets (Calles Completas) es un método de diseño que pone a los peatones, ciclistas y personas que usan el servicio de transporte en igualdad con los usuarios de vehículos automotor. Complete Streets mejora la calidad de vida en Boston al crear calles que son ambos excelentes lugares donde vivir y redes sostenibles de transporte. Las Directrices de Diseño de las Calles Completas de Boston, publicadas en 2013, proveen guía a la política y el diseño sobre la planificación, diseño y operación de las calles y veredas en Boston, y tienen por objeto asegurar que las calles de Boston son seguras para todos los usuarios.

Green Links (Enlaces Verdes) de Boston

Green Links (Enlaces Verdes) de Boston es un plan de toda la ciudad para conectar a personas de todas las edades y habilidades en cada vecindario a la red ecológica de Boston. Los enlaces verdes incluyen senderos fuera de las calles, carriles protegidos para bicicletas, cruces de calles más seguros y calles con tránsito a baja velocidad también conocidos como “calles vecinales”. El plan incluye proyectos en curso realizados por la Municipalidad, el Departamento de Conservación y Recreación (DCR por sus siglas en inglés), grupos comunitarios y otros, así como nuevos proyectos creados según opiniones locales. El plan se implementará con el tiempo, a través de subsidios, asociaciones y proyectos financiados por la Municipalidad.

Gestión de bordillos

A través de una asociación entre el Departamento de Transporte de Boston, la Oficina de Nueva Mecánica Urbana del Alcalde (MONUM por sus siglas en inglés) y el Departamento de Innovación y Tecnología (DoIT) de Boston, la Municipalidad prueba políticas de gestión de bordillos para aumentar el acceso comunitario y la oportunidad de servicios compartidos. Los programas pilotos iniciales incluyen zonas de subida y bajada a viajes en Fenway y la Costanera de South Boston y estacionamiento con medidores según el rendimiento en Back Bay y la Costanera de South Boston. Los resultados iniciales demostraron que las zonas de subida y bajada resultaron en un uso más productivo del bordillo, aumento en conductas seguras y reducción en los viajes atrasados y boletas de estacionamiento. El programa piloto de estacionamiento por rendimiento aumentó la disponibilidad de espacios con medidores y redujo el estacionamiento doble y el estacionamiento ilegal.

Recharge Boston

En 2019, el Departamento de Transporte de Boston lanzó el programa Recharge Boston para proveer información educativa, así como planes de guía y políticas para vehículos con cero emisiones. La Municipalidad presentó una Política de Preparación para Vehículos Eléctricos para nuevos desarrollos, requiriendo la instalación de cargadores para vehículos eléctricos en los nuevos desarrollos. En 2020, la Municipalidad también presentó un Mapa para Vehículos con Cero Emisiones creando el contexto para atender el acceso a cargadores, amplia adopción de electrificación y electrificación de la flota municipal.

Prioridad al tránsito en autobús

La MBTA se ha asociado a Boston y otras comunidades para invertir en la prioridad del autobús a lo largo de las calles municipales. Las inversiones pueden incluir carriles dedicados para autobús/bicicleta o durante el período pico, prioridad a los autobuses en los semáforos y esperas anticipadas (breves recorridos de carriles con prioridad que permiten que los autobuses superen al tránsito que espera con señales verdes anticipadas). Dichas inversiones benefician a los pasajeros al reducir el atraso, aceleran los viajes en autobús y resultan en un servicio más confiable y más frecuente.

Directrices para espacios públicos

Un 56% de los terrenos que son propiedad de la Municipalidad son calles y veredas. Si bien el movimiento es el uso primario de estos espacios, la Municipalidad también aprovecha su infraestructura para poder crear un sentido de lugar y unir a las comunidades con la creación de lugares, arte público, infraestructura verde y carteles señaladores. Activar los espacios públicos se logra a través de proyectos tradicionales de reconstrucción así como experimentos "tácticos" con materiales de bajo costo y cronogramas de rápida implementación. En 2018, la Municipalidad publicó sus Directrices Tácticas para el Espacio Público, que reseña cómo crear y mantener espacios públicos con plazas tácticas, pequeños parques, cafés al aire libre y murales en las calles. A menudo, nuevos espacios públicos pueden ser creados al cerrar calles redundantes, modificar intersecciones irregulares o llenar carriles redundantes.

Proceso de evaluación del transporte del artículo 80

El artículo 80 del Código de Zonificación de Boston provee directrices claras para el proceso de evaluación del desarrollo relacionado con proyectos de más de 20,000 pies cuadrados, planes maestros institucionales y zonas de desarrollo planificado. Como parte de este proceso, el Departamento de Planificación del Transporte y la Infraestructura de la BPDA usa la planificación urbana y las mejores prácticas de diseño para planear un sistema que avance la seguridad, la comodidad y la movilidad para todos y conecte a las personas con las oportunidades y entre ellas. El proceso de evaluación del transporte se concentra en caminar, andar en bicicleta, el sistema de transporte y los automóviles para asegurar que el futuro de Boston es equitativo y ecológicamente sostenible y que los desarrollos apoyan las necesidades y metas del vecindario.

Focus40

Completado en 2019, Focus40 es el plan completo de todas las inversiones de capital de la MBTA durante las próximas dos décadas. Conecta modelos actuales y futuros, específicos del proyecto y de todo el sistema para alimentar el Plan de Inversión de Capital de cinco años financieramente limitado. Focus40 también identifica el análisis de opciones de inversión potencialmente transformadoras.

Política de entrega de servicios de la MBTA

La Política de entrega de servicios determina cómo la MBTA evalúa la calidad del servicio y distribuye el servicio de tránsito para satisfacer las necesidades de la región de la Bahía de Massachusetts. Publicada en 2017, la Política de entrega de servicios toma los primeros pasos para crear normas desde la perspectiva del pasajero, incluyendo la disponibilidad, confiabilidad, comodidad y accesibilidad del servicio. La Política de entrega de servicios se ocupa de los servicios de autobús, de ferrocarril liviano (Líneas Mattapan y Verde), de ferrocarril pesado (subterráneo), ferroviario para viajar al trabajo y servicios de transbordadores.

Better Bus Project (Proyecto Mejor Autobús)

El Proyecto Better Bus (Proyecto Mejor Autobús) es el primer paso en los esfuerzos de la MBTA para mejorar el servicio de autobús y el sistema de autobús en su totalidad, ya que muchas rutas de autobús no cumplen con la Política de entrega de servicios. El Proyecto Better Bus tiene varios componentes, incluyendo el análisis y la investigación, cambios a corto plazo en las rutas, una estrategia de inversión de varios años y el rediseño de la red de autobuses. Si bien los cambios a corto plazo en las rutas entraron en vigencia en septiembre de 2019, la MBTA comenzó a implementar parte de su estrategia de inversión en el otoño de 2019. El rediseño de la red de autobuses está en desarrollo y tiene la intención de recomendar una nueva red que sirva mejor a las necesidades de la región.

Transformación de boletos

La Transformación de boletos tiene la intención de que pagar por el servicio de tránsito sea más fácil y más conveniente. Los pasajeros podrán tocar y subir por cualquier puerta con una tarjeta de boletos, teléfono inteligente o tarjeta de crédito sin contacto; recargarla usando efectivo o una tarjeta de crédito en máquinas vendedoras en todas las estaciones y algunas paradas de autobús, o administrar su cuenta en línea.

Hasta noviembre de 2020, los pagos de boletos ahora son los mismos, independientemente de cómo pagan los clientes sus boletos (CharlieCard, CharlieTicket, o efectivo) y la MBTA comenzará a instalar nuevas garitas de pago en estaciones de tránsito rápido como anticipación a la nueva tecnología de pago de boletos.

Transformación de la Línea Mattapan

El proyecto de Transformación de la Línea Mattapan tiene por objeto mejorar la accesibilidad y confiabilidad de Mattapan Trolley. Este proyecto establecerá un programa de inversión de 10 años para mejorar la ruta, las estaciones y los vehículos a una situación de buen estado. Además, el proyecto considerará inversiones para la Línea Mattapan después de los próximos 10 años, incluyendo una nueva flota de vehículos.

Transformación de la Línea Roja y la Línea Naranja

Los proyectos de Transformación de la Línea Roja y la Línea Naranja tienen la intención de mejorar la confiabilidad y la frecuencia de las Líneas Rojas y Naranja con nuevas flotas de vehículos y nueva tecnología de señales. Cuando se hayan completado, estas inversiones permitirán que las Líneas Roja y Naranja atiendan a 65,000 y 30,000 más pasajeros por día, respectivamente. Proyectos de apoyo, tales como más vías en Codman Yard (al sur de Ashmont Station) y Wellington Yard (al norte de Boston) ayudarán a guardar y mantener las flotas expandidas.

Rail Vision (Visión Ferroviaria)

El estudio de planificación Rail Vision (Visión Ferroviaria) identificó estrategias para repensar la red existente de ferrocarriles para viajar al trabajo, incluyendo la Línea Fairmount, en un sistema que apoye mejor las necesidades de los viajeros y la economía. La MBTA estudió alternativas que consideraron la electrificación del servicio y trenes más frecuentes, entre otros cambios. En 2019, la Junta de Control Fiscal y Administrativo (FMCB por sus siglas en inglés), que monitorea las finanzas, operaciones y administración de la MBTA, adoptó la opción "Transformación total", que electrificará la Línea Fairmount y aumentará su frecuencia a trenes cada 15 minutos



**boston planning &
development agency**