

# Blue Hill Ave

Plan de Acción de Transporte

**Informe sobre  
la Participación  
Comunitaria**



## **PREPARADO POR**

Grayscale Collaborative

## **SOCIOS DEL ALCANCE AL PÚBLICO**

### **Sector Público (BHA Core)**

Boston Transportation  
Department (BTD)  
Massachusetts Bay  
Transportation Authority,  
Transit Priority (MBTA Transit  
Priority)  
Boston Planning and  
Development Agency (BPDA)

### **Organizaciones**

#### **Comunitarias (BHA Core)**

Garrison Trotter Neighborhood  
Association  
Greater Grove Hall Main  
Streets  
Greater Mattapan  
Neighborhood Council  
Mattapan Food and Fitness  
Coalition  
Mattapan Square Main Streets

#### **Consultores de Alcance al Público (BHA Core)**

Consult LeLa  
Grayscale Collaborative  
Powerful Pathways  
Toole Design

#### **Líderes Comunitarios**

Boys and Girls Club of Boston  
Franklin Park Coalition  
Franklin Park Zoo  
Harvard Street Neighborhood  
Health Center  
LivableStreets Alliance  
Mattapan Community Health  
Center  
Mattapan Teen Center  
Morning Star Baptist Church  
Prince Hall Grand Lodge  
Project R.I.G.H.T. Inc.  
Reclaim Roxbury  
Zoo New England

## **FACILITADORES Y CODIFICADORES COMUNITARIOS DE REAL TALK**

Aydan Johnson  
Darell Alao  
Darian Alao  
Jacquie Martinez  
Jocelyn McElrath  
Karen Bunch  
Leila Carter  
Maia Raynor  
Sharina Jones  
Shavel'le Olivier  
Shawntell Usher  
Zee Brown

## **ASISTENCIA TÉCNICA**

LivableStreets Alliance  
Real Talk for Change - MIT  
Department of Urban Studies  
and Planning (DUSP)

## **AGENCIAS ASOCIADAS**

### **Sector Público (Ciudad)**

Boston Age Strong  
Commission  
Boston Environment  
Department  
Boston Parks and Recreation  
Department  
Boston Planning and  
Development Agency  
(BPDA)  
Boston Public Works  
Department  
Boston Transportation  
Department (BTD)  
Mayor's Disabilities  
Commission  
Mayor's Office of Arts and  
Culture  
Mayor's Office of Economic  
Opportunity and Inclusion  
(OEI)  
Mayor's Office of Housing  
(MOH)  
Mayor's Office of  
Neighborhood Services  
(ONS)  
Mayor's Office of New Urban  
Mechanics (MONUM)

### **Sector Público (Estatal o Cuasi-Público)**

Massachusetts Bay  
Transportation Authority  
(MBTA)  
Massachusetts Department of  
Conservation and Recreation  
(DCR)  
Massachusetts Department of  
Transportation (MassDOT)  
Metropolitan Area Planning  
Council (MAPC)

# CONTENIDO

## 5 RESUMEN EJECUTIVO

Alcance específico de la participación

## 8 INTRODUCCIÓN

## 13 PROCESO DE COLABORACIÓN

Un Proceso de Planificación Distinto  
Conversaciones Comunitarias y el "Núcleo BHA"

## 19 CONTEXTO DEL PROYECTO

Por Qué Colaboramos de este Modo  
Historia (abreviada) de Blue Hill Ave  
Fichas de Datos de la BHA Hoy día

## 35 RESUMEN DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA

Objetivos y Compromisos del Proyecto  
Programación por Fase  
Métodos de Participación  
Lo que Escuchamos

## 98 PARTICIPACIÓN CONTINUA Y FUTURA

Un Proceso Continuo  
Preguntas Frecuentes

## 104 APÉNDICE



Foto tomada por: Graham Moitoso



Foto tomada por: MBTA

# RESUMEN EJECUTIVO



**miembros de la comunidad contactados de diversas formas<sup>1</sup>**



**Más de 20 meses de participación continua**



**Más de 2.800 personas involucradas directamente**



**Más de 2.000 comentarios registrados**



**16 organismos locales y estatales involucrados**

**Este informe de participación presenta una visión global de las prioridades, preocupaciones y esperanzas de la comunidad documentadas en relación con el Plan de Acción de Transporte de la Blue Hill Ave (BHA TAP por sus siglas en inglés).** En muchos procesos de participación pública, puede haber una tendencia de confundir a los individuos en un lugar específico con "la comunidad".

**Este informe ofrece una visión de las voces de la comunidad recogidas en todas las actividades de participación de BHA TAP.** Como se muestra aquí, estas actividades incluyen el contacto directo con más de 2.800 residentes, propietarios de empresas y miembros del personal, jóvenes, pasajeros de autobús, representantes de organizaciones comunitarias, y más. **Este alcance corresponde a más del 12% de la población residencial total que vive en un radio de 800 metros de la zona del proyecto.**

Entre **más de 2.000 comentarios registrados** - los cuales están disponibles públicamente de forma anónima en el Apéndice - **se detectaron muchas áreas de preocupación compartida, entre ellas:** las preocupaciones de seguridad entre los viajeros de todos los modos, una falta de respeto percibida entre los viajeros, la necesidad de proteger a los miembros de la comunidad y las empresas de los posibles impactos negativos de la inversión en infraestructura, y la necesidad de apoyar un corredor cívico y comercial próspero a lo largo de la BHA. Sin embargo, como se muestra en el "Informe de participación", **existían distintos planteamientos sobre la mejor manera de abordar esas preocupaciones.**

Para facilitar una participación y discusión más informadas, el equipo del proyecto compartió **dos propuestas de diseño alternativos** para:

- 1.** demostrar cómo el diseño puede apoyar mejoras de la vida comunitaria, la seguridad y el bienestar general
- 2.** comparar la eficacia de un planteamiento de "corredor multimodal" con la de un planteamiento de "mejora de los existentes" a la hora de abordar estos problemas comunes.

Los datos de este informe resumido se compartirán con el público en general y con los funcionarios electos como parte de una intensa campaña de comunicación en otoño de 2023. A finales de año, la ciudad será responsable de tomar la decisión final sobre el tipo de diseño de calle para Blue Hill Avenue. La Alcaldía tomará esta decisión en consulta con los funcionarios electos locales, BTD, MBTA, otros socios estatales y locales, y los miembros de la comunidad.

El equipo del proyecto se complace en compartir las conclusiones de este informe. **Si desea ponerse en contacto con nosotros, envíenos un correo electrónico a [bluehillave@boston.gov](mailto:bluehillave@boston.gov) o llámenos al 617-635-3944.**

# ALCANCE ESPECÍFICO DE LA PARTICIPACIÓN

Para asegurar la participación global e inclusiva, el equipo BHA TAP invirtió en una serie de métodos de participación específicos para conectar con las personas que suelen estar poco representadas en los proyectos de planificación del transporte. Específicamente, esto incluyó a **jóvenes, usuarios de autobuses y operadores de autobuses, muchos de los cuales desconocían los procesos de planificación antes del BHA TAP.**

Aunque estas perspectivas eran variadas y matizadas, hubo una serie de experiencias colectivas y temas que surgieron de este compromiso específico. En la sección "Resumen de la participación" se recogen todas las conclusiones, pero **las siguientes proceden directamente de los jóvenes, los pasajeros y los operadores de autobuses:**



¡Soy un/  
una joven!



¡Soy  
conductor  
de  
autobús!



¡Yo  
viajo en  
autobús!



1. En general, los pasajeros de todos los modos destacaron múltiples desafíos y frustraciones al transitar por este tramo de la BHA. **Para estos grupos, las preocupaciones se basaban en gran medida en la seguridad personal y los daños corporales debidos al exceso de velocidad u otros comportamientos de conducción ilegales.**



2. **El servicio y la fiabilidad del transporte son algo más que comodidad: están directamente relacionados con el acceso a servicios y oportunidades.** Los estudiantes indicaron ocasiones en las que habían sido penalizados o culpados por su escuela o por miembros de su familia debido a retrasos en el autobús; algunos jóvenes expresaron sentimientos de consternación y apatía por ir a la escuela al enterarse de retrasos significativos en el tránsito. Otros viajeros contaron que habían llegado tarde al trabajo, a citas médicas o a recoger a sus hijos debido a problemas imprevistos de transporte.



3. Hay muchas razones por las que la gente decide conducir, entre ellas la capacidad física, los arreglos familiares, la percepción de la seguridad y la comodidad. **Sin embargo, no todas las personas podían elegir su modo principal de transporte.** Por ejemplo, muchos pasajeros de autobús no "eligieron" explícitamente utilizar el transporte público, sino que lo hicieron por defecto, ya fuera por falta de acceso a un automóvil o a un medio de transporte compartido, por edad, por distancia recorrida o por capacidad física.

En la mayoría de los casos, se trataba de personas que hablaban en nombre de sí mismos y no de grupos o intereses comunitarios previamente organizados. Por este motivo, los métodos de participación directa y en persona (véase "Métodos de Participación" - Real Talk, talleres Complete Streets Deetz, encuesta a pasajeros de autobús, entrevistas a conductores de autobús, alcance del equipo móvil) tendieron a ser más eficaces que los métodos de participación pasivos o virtuales.



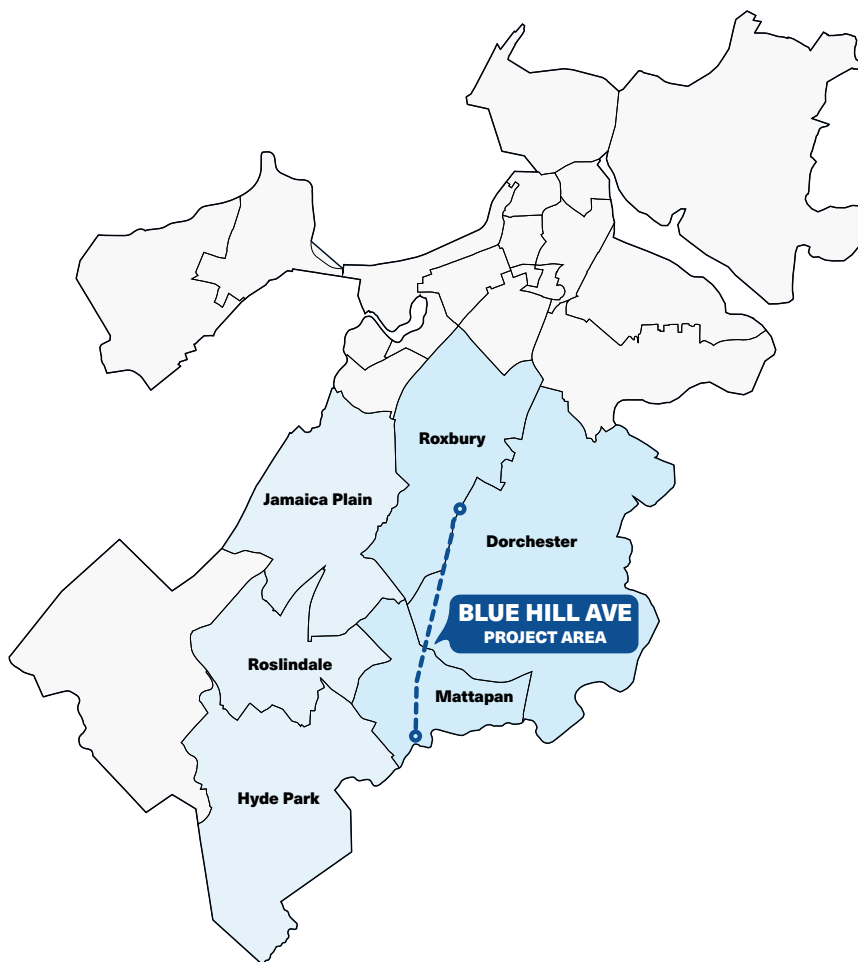
Foto tomada por: Graham Moitoso

# INTRODUCCIÓN

Blue Hill Ave ("BHA" o "la Avenida") ha sido durante mucho tiempo una de las principales calles de Boston, que conecta a personas y oportunidades y alberga algunos de los centros cívicos y culturales más importantes de la ciudad. Hoy en día, la Avenida es uno de los corredores de transporte más concurridos de Boston. A pesar de su papel como una calle crítica, BHA está plagado de problemas de congestión, los retrasos de tránsito, los riesgos de seguridad para los viajeros de todos los modos, y el mantenimiento desigual, por nombrar algunos. **El Blue Hill Ave Plan de Acción de Transporte se centra en mejorar las experiencias de las personas que viven, trabajan, juegan o rezan a lo largo de la Avenida, asegurando que su diseño y función respondan a las preocupaciones actuales y crean una base para prosperidad y el éxito en el futuro.**

Hasta la fecha, la Ciudad de Boston ("la Ciudad") no ha tomado una decisión definitiva sobre el diseño de la BHA. El proceso de participación en el BHA TAP ha puesto de manifiesto una amplia gama de opiniones y prioridades, algunas de las cuales se superponen y otras entran en conflicto directo entre sí. El presente informe ofrece una visión detallada de los objetivos, métodos y conclusiones del proceso de participación e incluye una copia de todas las opiniones recogidas durante los más de 20 meses de campaña (véase el Apéndice).

**Cuando el proceso del BHA TAP se anunció formalmente, el Departamento de Transporte de Boston (BTD) esbozó una serie de valores en torno al "empoderamiento conjunto y la confianza", la creación de relaciones a largo plazo y la colaboración permanente con la ciudad y los grupos de miembros de la comunidad.<sup>2</sup>**





# El proceso de participación del BHA TAP ha marcado una serie de primicias para el Departamento de Transporte de Boston (BTD):



**Dar prioridad a la participación y al desarrollo de alianzas antes del diseño**

La Ciudad intencionadamente comenzó este proceso con la participación, no como un elemento más de un contrato de diseño más amplio, sino como una actividad separada y distinta. Esta decisión se tomó para que el equipo del proyecto dispusiera de espacio para crear o fortalecer las relaciones dentro de Roxbury, Dorchester y Mattapan, y para que una amplia colección de comentarios de la comunidad pudiera informar el concepto de diseño final. Uno de los principales compromisos públicos de este proceso era que la financiación pública se asignaría en función de la opinión pública.



**Apoyar la planificación y colaboración holísticas, no sólo el transporte**

El BTD ha reafirmado constantemente su visión del transporte como conector, más que como objetivo final en sí mismo. A lo largo del proceso de participación, el equipo del proyecto ha convocado una serie de reuniones interdepartamentales con organismos locales y estatales para conectar el trabajo del BHA TAP con la vivienda, el desarrollo económico, las infraestructuras ecológicas, y más.



**Proporcionar información de forma transparente en todas las fases**

El equipo del proyecto ha contado con los líderes de la comunidad desde el principio del proceso de participación y ha desarrollado tácticas y métodos de participación en respuesta directa a las preguntas y comentarios de la comunidad. Además, BTD ha traducido y publicado todos los documentos internos de toma de decisiones y presentaciones para la revisión pública.



**Facilitar el análisis de datos con apoyo comunitario**

El proceso de participación generó una gran cantidad de datos cualitativos. Para sintetizar los temas y conectar los patrones de toda la información recopilada, el equipo consultor invitó a los residentes de la comunidad a procesar estos datos. En última instancia, esto sirvió para desarrollar los temas de Real Talk ([véase el sitio web](#)) así como el marco analítico de este mismo informe (véase "Resumen de Participación: lo que Escuchamos").

**En particular, este documento no incluye recomendaciones políticas o de diseño. Más bien, presenta una visión global de las prioridades, preocupaciones y esperanzas de la comunidad documentadas en relación con la BHA TAP.** Entre ellas se incluyen las perspectivas expresadas en nombre de individuos, así como otras que se autoidentificaron como hablantes en nombre de una organización amplia, comunidad u otro grupo de interés. Como se detalla más adelante en "Resumen de pParticipación: lo que Escuchamos", los puntos de preocupación compartida fueron tantos como las diferencias de opinión sobre cómo abordar esas preocupaciones.

La información de este informe se compartirá con el público en general y con los funcionarios electos como parte de una campaña de comunicación robusta en otoño de 2023. **A finales de año, la Ciudad - es decir, la administración de la alcaldesa - especificará las directrices finales del diseño en consulta con los funcionarios electos locales, BTD, MBTA, otros socios estatales y locales, y los constituyentes de la comunidad.**





Foto tomada por: Graham Moitoso



Foto tomada por: MBTA



Foto tomada por: Graham Moitoso

# PROCESO DE COLABORACIÓN

1. Un Proceso de Planificación Distinto
2. Conversaciones comunitarias y el "Núcleo BHA"



# PROCESO DE COLABORACIÓN

## La sección siguiente ofrece:

Una visión general de cómo y con quién el BTD supervisó el proceso de participación en el BHA TAP ("Un Proceso de Planificación Distinto"; "Conversaciones con la Comunidad y el "Núcleo BHA").

## UN PROCESO DE PLANIFICACIÓN DISTINTO

Desde el principio, el Departamento de Transporte de Boston (BTD) se interesó en apoyar un método distinto de participación y planificación para el Plan de Acción de Transporte de Blue Hill Ave (BHA TAP). En la solicitud de propuestas original se esbozaba un ámbito específico de participación -como antecedente claro del proceso de diseño-, así como valores de alto nivel en torno al "empoderamiento conjunto y la confianza", la creación de relaciones a largo plazo y las asociaciones significativas con agentes de la ciudad y la comunidad.

## Lo que Hicimos:

1. El liderazgo local se representó en el equipo consultor. El BTD trabajó con un equipo enteramente basado en Boston, y un 50% de los consultores principales fueron identificados como residentes del corredor.

### Liderazgo de equipos

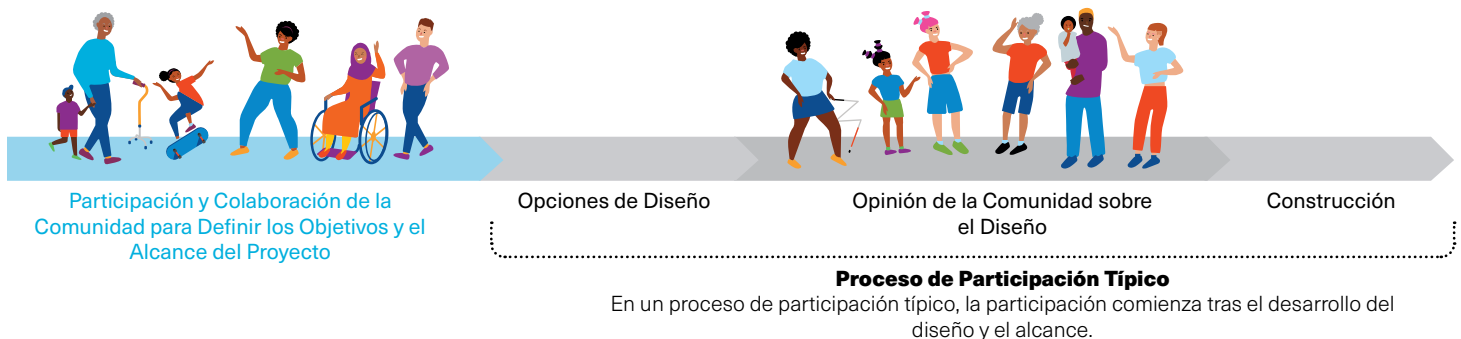
**100%**

*equipo basado en Boston*

**50%**

*residentes del corredor BHA*

## Nuestro Proceso de Participación



**1. Los líderes comunitarios participaron en la toma de decisiones a lo largo de todo el proceso.** Al principio se organizaron pequeños grupos de discusión con el equipo consultor, que luego se convirtieron en un grupo de planificación intersectorial ("el núcleo BHA") formado por:

- + Boston Transportation Department
- + El equipo consultor: Grayscale Collaborative, Powerful Pathways, Consult LeLa, Toole Design
- + Agencias colaboradoras: Massachusetts Bay Transportation Authority (MBTA), Boston Planning & Development Agency (BPDA)
- + Una red de líderes comunitarios en torno a BHA, con miembros fluctuantes: Garrison Trotter Neighborhood Association, Greater Grove Hall Main Streets, Greater Mattapan Neighborhood Council, Mattapan Food and Fitness Coalition, Mattapan Square Main Streets
- + Además, los constituyentes de la comunidad (personas que viven, trabajan o juegan a lo largo de la BHA) dirigieron una serie de conversaciones íntimas en pequeños grupos ("Real Talks") con sus compañeros; estos facilitadores también informaron de la creación del marco de análisis de la participación a través de un taller de codificación comunitario.

**2. El BTD convocó puntos de control temáticos y recurrentes con socios municipales, estatales y regionales para apoyar la coordinación de proyectos.** Entre ellos: Arts & Culture, Department of Conservation & Recreation (DCR), Massachusetts Department of Transportation (MassDOT), Mayor's Office of Housing (MOH), Metropolitan Area Planning Council (MAPC), Office of Economic Opportunity & Inclusion (OEOI). Para más detalles, véase "Resumen de participación: Métodos de Participación".

**3. El equipo central supervisó una diversidad de métodos de participación para permitir**

**un alcance tanto profunda como amplia.** Este grupo se centró en la accesibilidad, la transparencia, y un alcance y activación específicos. El proceso de participación del BHA TAP recogió las opiniones de una amplia gama de voces, incluyendo líderes cívicos bien conocidos, así como de quienes habían participado por primera vez en un proceso de planificación. Los métodos específicos y los objetivos de participación se detallan más en "Resumen de Participación".

**4. El equipo del proyecto dedicó la mitad de su presupuesto a revertir en la comunidad.** (Véase el cuadro a continuación.)

## REMUNERACIÓN COMUNITARIA

La sabiduría y el trabajo de la comunidad impulsan todos los procesos de participación. Para el BHA TAP, el equipo del proyecto ofreció a los colaboradores comunitarios la opción de aceptar una compensación en nombre de su organización o de sí mismo. Esto incluyó a personas que formaron parte del núcleo de la BHA, participaron en conversaciones bimensuales o que de otras maneras proporcionan orientación estratégica, apoyo al acercamiento o apoyo directo a la participación.

Mientras que algunos optaron por no recibir compensación, otros optaron por horas trabajadas o servicios en especie valorados a una tarifa horaria igual a la del equipo consultor.



# 50%

*del presupuesto del proyecto se reservó para los miembros de la comunidad*

## CONVERSACIONES ENTRE LÍDERES COMUNITARIOS Y EL "NÚCLEO BHA"

El equipo consultor puso en marcha el proceso de participación en el BHA TAP con una serie de conversaciones individuales con diversos líderes comunitarios.

Entre ellos se cuentan asociaciones de vecinos, representantes religiosos, defensorías, organizaciones de servicios a la juventud e instituciones recreativas. A medida que avanzaba el proyecto, las conversaciones se centraron más específicamente en las preocupaciones, preguntas y esperanzas de los líderes comunitarios y sus respectivas redes. (Véase en la casilla la lista de organizaciones con las que hemos hablado.)

**Estas conversaciones culminaron en una serie de tres talleres de visualización, en los que se definieron:**

### 1. Principales problemas en este tramo de la BHA



- Aceras peligrosas
- Falta de acceso a los centros sanitarios debido a la congestión del tráfico
- Estacionamiento doble y triple; insuficiente estacionamiento para personas con discapacidades
- Viajeros que utilizan estacionamiento para tiendas y residentes
- Zonas públicas limitadas, algunas medianas "verdes" son los únicos
- Calidad del aire, sobre todo en las intersecciones con mucho tráfico

### 2. Definiciones de "éxito" para el proyecto BHA TAP



- Centrarse en la calidad de vida, salud y seguridad (islas de calor, calidad del aire, espacios ecológicos, seguridad peatonal)
- Asegurar que este proyecto haga que el acceso a comercios, servicios y centros culturales sea conveniente y fiable
- No hay talla única para Blue Hill Ave ¿Cómo podemos adaptar el cambio a las necesidades de cada lugar?

## ORGANIZACIONES CON LAS QUE HABLAMOS 1 A 1

Franklin Park Coalition  
Franklin Park Zoo  
Garrison Trotter Neighborhood Association  
Greater Grove Hall Main Streets  
Greater Mattapan Neighborhood Council  
Mattapan Community Health Center  
Mattapan Food and Fitness Coalition  
Mattapan Square Main Streets  
Mattapan Teen Center  
Morning Star Baptist Church  
Project R.I.G.H.T. Inc.

### 3. Geografías de enfoque



- Geneva Ave y BHA
- Seaver St y BHA
- Columbia Rd y BHA
- Glenway St y BHA
- Talbot Ave y BHA
- Morton St y BHA
- Woodrow Ave y BHA
- Mattapan Square
- y más..

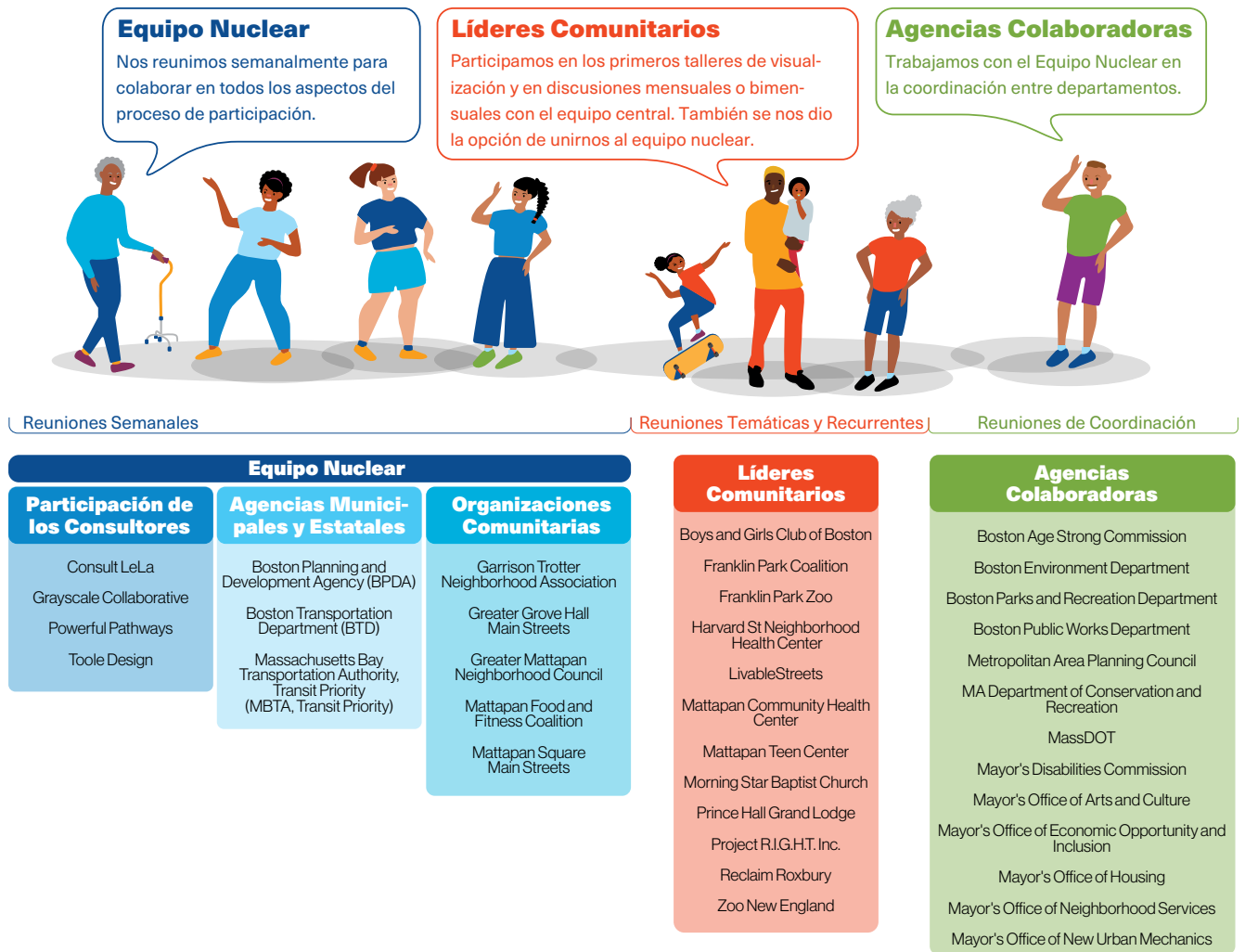
### 4. Constituyentes clave (inclusos los que suelen faltar en la mesa proverbial)



- Residentes de viviendas públicas
- Personas mayores
- Familias con niños pequeños
- Jóvenes/estudiantes
- Tiendas y sus clientes
- Iglesias
- Centros de salud
- Promotores inmobiliarios y propietarios de edificios
- Ciclistas/Conductores/Usuarios de Autobuses



## Diagrama de colaboración



Todas las organizaciones que participaron en los talleres fueron invitadas a participar en las reuniones semanales de planificación con BTD, MBTA, BPDA y los consultores como parte del "núcleo BHA". Algunos se unieron al núcleo, mientras que otros optaron por actualizaciones periódicas y oportunidades de hacer aportaciones al equipo del proyecto. La participación en el núcleo de la BHA varió a lo largo del proyecto, ya que distintas organizaciones entraron y salieron del núcleo en función de su interés y capacidad.

**En última instancia, el núcleo de la BHA dio forma a la estrategia de participación, los objetivos, los materiales de divulgación y las tácticas de aplicación del BHA TAP.**

Los consultores aprovecharon sus propios contactos locales y los de los socios de

la comunidad para gestionar una serie de actividades de participación y mejorar el alcance y conocimiento a lo largo de todo el proyecto.

Como resultado secundario, el equipo núcleo creó la oportunidad para el diálogo entre el BTD y los defensores de la comunidad, incluyendo los escépticos o directamente críticos de el BHA TAP. **En cierto modo, el núcleo BHA proporcionó una visión a la amplia diversidad de opiniones y emociones expresadas a lo largo del proceso de participación.** Este proceso proporcionó a la Ciudad muchas oportunidades para obtener una visión global de los sentimientos del público. La sección "Resumen de la Participación" de este documento ofrece una panorámica del tapiz de voces y experiencias de la comunidad que se han recogido a través del proceso de participación del BHA TAP.



Foto tomada por: Graham Moitoso

# CONTEXTO DEL PROYECTO

- 1. Por qué colaboramos de esta manera**
- 2. Historia (abreviada) de BHA**
- 3. Instantáneas de datos de la BHA hoy día**



# CONTEXTO DEL PROYECTO

## La sección siguiente establece:

Un esquema de las motivaciones de fondo para emprender este particular proceso de colaboración ("¿Por qué hemos colaborado de esta manera?"), una visión general de la historia de la planificación en torno a la BHA ("La historia (abreviada) de la BHA"), y una instantánea de los datos de la BHA hoy día ("Data Snapshots of BHA Today").

## POR QUÉ COLABORAMOS DE ESTA MANERA

La Ciudad y el equipo de participación iniciaron este proceso planteándose algunas preguntas fundamentales:

- ¿Por qué es importante emprender un proceso de participación diferente para el BHA TAP?
- ¿Por qué es necesario formar un equipo de participación integrado por líderes de la comunidad local, organizaciones comunitarias locales y residentes del corredor, en lugar de un equipo compuesto únicamente por consultores externos?

**Los legados del urbanismo conforman el contexto en el que se desarrolla hoy la planificación a lo largo del corredor. Estos legados tienen dos vertientes.**

1. En primer lugar, la inversión en infraestructuras ha sido desigual, lo que ha provocado desigualdades materiales a lo largo del corredor. Esta desigualdad enmarca la necesidad actual de mejoras significativas.
2. En segundo lugar, estas historias perduran en la memoria de quienes las vivieron, desde mediados del siglo XX hasta hoy.

El resultado es un contexto en el que se perciben promesas incumplidas, sentimientos de negligencia gubernamental y una desconfianza general en los procesos de planificación urbana. Estas historias, y este presente, hicieron necesario un proceso de planificación alternativo, que defendiera la experiencia local, el poder de planificación compartido y un calendario de participación que diera a las comunidades a lo largo de Blue Hill Ave la oportunidad de opinar sobre el alcance del proyecto antes de su diseño



## LA HISTORIA (ABREVIADA) DE BHA

Los barrios de la avenida Blue Hill, desde Grove Hall hasta Mattapan Square, se desarrollaron lentamente a finales del siglo XIX, a medida que los inmigrantes abandonaban la congestionada ciudad industrial en busca de una mejor calidad de vida. Durante este periodo, el desarrollo se vio limitado por la dependencia de las líneas de transporte a caballo entre el centro de Boston y estos barrios periféricos. A principios del siglo XX, sin embargo, todo esto cambió. Las líneas de coches de caballos fueron sustituidas por un sistema ferroviario electrificado, que en 1906 daba servicio a Blue Hill Avenue hasta Mattapan Square.

Desde entonces hasta mediados del siglo 1900, los barrios que rodean la avenida crecieron exponencialmente. Con esta nueva infraestructura de transporte llegaron prósperos distritos comerciales y urbanizaciones de viviendas asequibles. Durante este periodo, los barrios que rodeaban la avenida se convirtieron en el hogar de una creciente comunidad judía, que en la década de 1920 ocupaba casi el 100% de las viviendas del corredor.<sup>3</sup>



### Blue Hill Avenue y Arbutus Street.

21 de octubre de 1929. Archivos de la ciudad de Boston, colección de fotografías del Departamento de Obras Públicas.



**El G&G Deli era un establecimiento judío en Blue Hill Ave. y Ansel Rd.** 1948. Global Boston, Boston College.



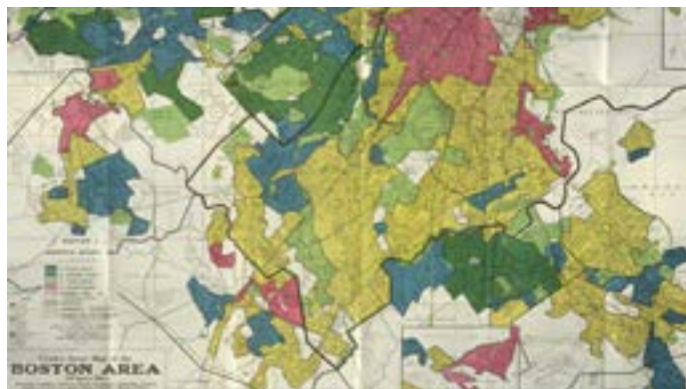
**Morton Picture Theaters, Blue Hill Ave in Dorchester.** 1942. Departamento de Arte de la Biblioteca Pública de Boston, Archivo Pictórico de Boston

### Todo esto cambió a mediados del siglo XX.

Las políticas financiadas con fondos federales, promulgadas como parte de la Ley de Vivienda de 1949, subvencionaron el desarrollo suburbano para las familias blancas, catalizando un período de "huida de los blancos" de los centros urbanos de las ciudades. Esto provocó un aumento del tráfico de automóviles desde los suburbios hasta el centro de Boston, a lo largo de Blue Hill Avenue. Al mismo tiempo, esta misma ley impulsó el desarrollo de viviendas de baja calidad y bajos ingresos a lo largo de la Avenida y fomentó procesos de "blockbusting" en los barrios circundantes: políticas inmobiliarias racistas, tanto privadas como estatales, que afectaron de forma desproporcionada a los residentes negros y marrones.

A medida que los residentes negros se veían obligados a abandonar otras zonas de Boston debido a los efectos de la Renovación Urbana y la "Redlining", empezaron a construir comunidades a lo largo de Blue Hill Ave. Y con este cambio demográfico, las agencias estatales y locales pasaron a privilegiar el tráfico suburbano blanco en lugar de los residentes negros locales: a principios de la década de 1950, se interrumpió el servicio de la línea de ferrocarril y se sustituyó por autobuses para dejar paso a los coches procedentes de los suburbios. En los años de 1970, la Blue Hill Ave. había pasado de ser una comunidad predominantemente judía al "Black Belt" (cinturón negro) de Boston.

Al reproducirse procesos similares en todo el país, este cambio demográfico fue recibido con desinversión y negligencia gubernamental. En los últimos años, las zonas que rodean Blue Hill Avenue se han convertido en el hogar de crecientes comunidades de inmigrantes negros y marrones. Desde 1970 hasta principios de la década de 2000 no se realizaron grandes inversiones a lo largo de Blue Hill Avenue, desde Grove Hall hasta Mattapan Square. Se prometió que esto cambiaría en 2009.



**Boston HOLC Map.** 1938. Universidad de Richmond, Mapping Inequality: Redlining in New Deal America.

**"The Boston Plan, Revitalization of a Distressed Area: Blue Hill Avenue."** 1975. Archivos Municipales de Boston, Caja 139.

**"Police check locked stores on Blue Hill Avenue, Mattapan."** 1971. Grant, Spencer. Biblioteca Pública de Boston Artes, Colección Spencer Grant.

## 28X

En 2009, los fondos restantes asignados a Massachusetts a través de la Ley Federal de Recuperación y Reinversión de Estados Unidos (ARRA) estaban a punto de vencer. En un esfuerzo por hacer uso de estos fondos antes de que expiraran, el entonces gobernador Deval Patrick, en colaboración con MassDOT y la MBTA, anunció un plan para convertir el autobús 28, que recorre toda la avenida Blue Hill, en un autobús de la Silver Line. Aunque el proyecto prometía carriles exclusivos para autobuses y un mejor servicio de transporte rápido, no recibió el apoyo de muchos miembros de la comunidad. Algunos residentes y empresas locales argumentaron que el aumento de los precios de las tarifas asociado al servicio de la Silver Line se estaba imponiendo a los residentes con bajos ingresos sin pruebas suficientes de que el servicio de autobuses mejoraría. Además, los residentes argumentaron que la limitación temporal del proyecto había impedido la participación significativa de la comunidad en el proyecto. **La percepción generalizada era que el proyecto se estaba imponiendo a la comunidad.** La reacción que se produjo llevó a los legisladores locales y estatales a pedir al Estado que retirara la propuesta.

**A pesar de los fracasos del proceso de planificación de la 28X, el proyecto llamó la atención sobre la desigualdad del transporte entre Mattapan Square y el extremo del South End,** una de las mayores zonas geográficas sin servicio de transporte rápido de Boston. Como resultado, entre 2011 y 2012 MassDOT llevó a cabo el estudio Roxbury- Dorchester-Mattapan (RDM), que incluyó la realización de encuestas a la comunidad y tres reuniones públicas para identificar opciones con apoyo público para mejorar los servicios de transporte público a lo largo del corredor. Las conversaciones generadas a través de este trabajo continuaron entre 2013 y 2018 como parte de Imagine Boston 2030 y Go Boston 2030, y en 2019 la ciudad comenzó las primeras etapas del BHA TAP.

Es importante señalar que tanto el estudio 28X como el RDM se realizaron a nivel estatal. En 2018 la ciudad de Boston comenzó a asumir un papel más activo y se dirigió hacia un enfoque en el tránsito de autobuses y la planificación de tránsito centrada

en la equidad. Aunque el MBTA sigue colaborando con la Ciudad en la planificación y ejecución del proyecto, el cambio de liderazgo del nivel estatal al municipal se hizo para garantizar que las voces de la comunidad se tuvieran más en cuenta en el proceso de rediseño.



**Línea de tránsito 28x propuesta (amarillo).** 2009. MASS Streetsblog.



**["Por qué fracasó el primer proyecto de carriles de autobús de Boston".]** 18 de julio de 2019. Noticias WGBH.

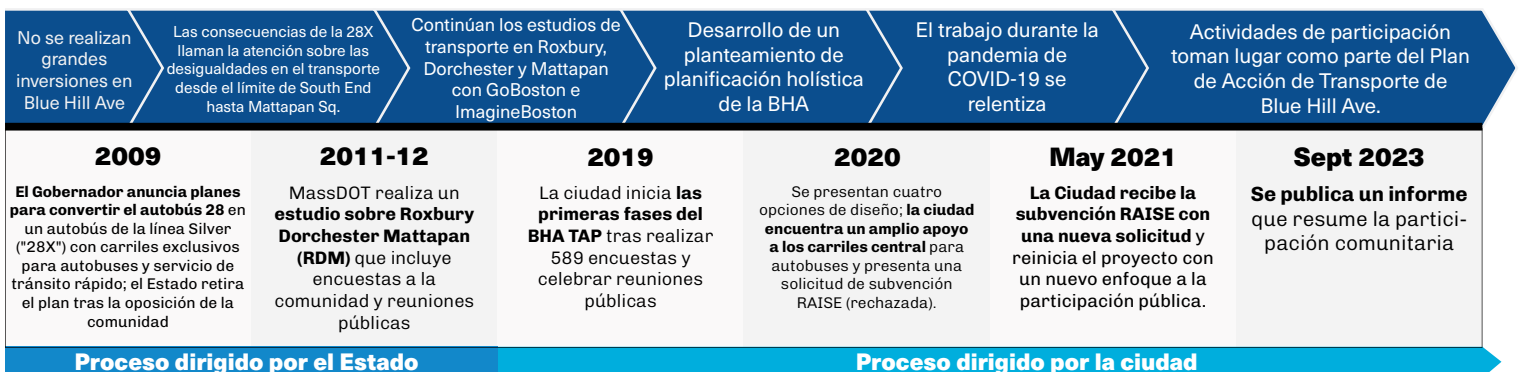
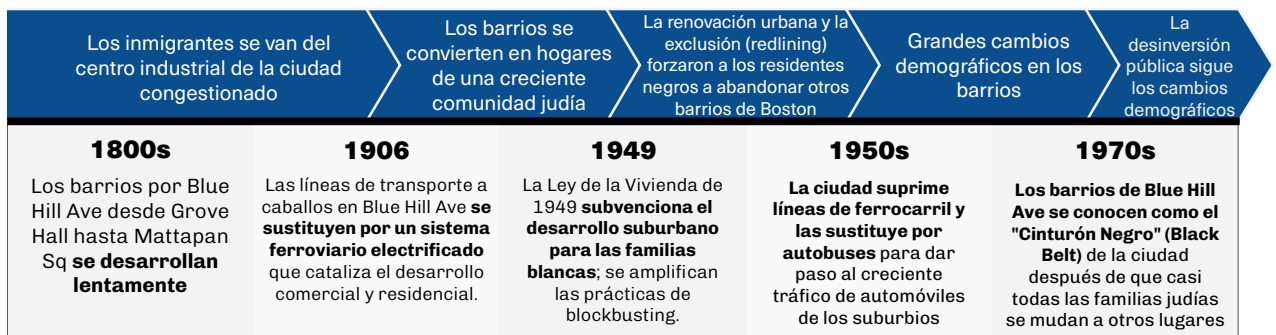
## Proceso de planificación BHA TAP 2019

Entre el otoño de 2019 y enero de 2020, la Ciudad inició un esfuerzo de planificación basado en un conjunto de objetivos que respondían a los comentarios y las conversaciones derivadas del 28X y el estudio RDM, específicamente: **volver a centrar las voces de la comunidad, centrar la equidad racial, diseñar con y para los miembros de la comunidad, y coordinar un enfoque interdepartamental**. Durante este periodo de trabajo, el equipo se centró en procesos para asegurar una inversión holística en BHA, con el objetivo de integrar las mejoras de tránsito con la planificación de viviendas, negocios locales y más. En marzo de 2020, se presentaron a los residentes cuatro opciones de diseño. Durante este tiempo, **la ciudad encontró un amplio apoyo por parte de los participantes de la comunidad para un diseño de corredor multimodal** (específicamente una opción de diseño que incluía carriles centrales para autobuses), siguiendo los resultados de casi 600 encuestas y más de 1.000 comentarios recogidos a lo largo de 120 actividades de participación. Ante esta situación, la Ciudad presentó una solicitud de subvención RAISE al gobierno federal con la esperanza de iniciar las obras del BHA. Esta solicitud fue rechazada. El proyecto entró entonces en un periodo de silencio debido a la pandemia de Covid.

A principios de 2021, tras un año de pausa, la ciudad decidió reiniciar el proyecto con un nuevo enfoque de participación. Este periodo coincidió con otra solicitud de subvención, **RAISE** esta vez aceptada, concedida en septiembre de 2021.

Aunque esta nueva fase de planificación a lo largo de la Avenida es distinta de los esfuerzos de planificación anteriores — los equipos de planificación involucrados son diferentes, al igual que el proceso— se basa en los valores y los avances realizados en 2019- 2020. El actual proceso de participación ha demostrado que, para los residentes de la avenida Blue Hill, esta distinción requiere una relación convincente y significativa. Para algunos, el BHA TAP se ha interpretado en el contexto de la 28X o incluso a través de la larga historia de la planificación del transporte, es decir, como una fase más de un proceso más largo que, en general, se entiende que se ha forzado en la comunidad.

**Es por esta historia reciente, por la historia más larga de planificación injusta desde mediados de siglo, y por la forma en que estas historias perduran en la memoria de los residentes, por lo que era necesario un proceso de participación y planificación alternativo, centrado en la comunidad, para BHA TAP.**

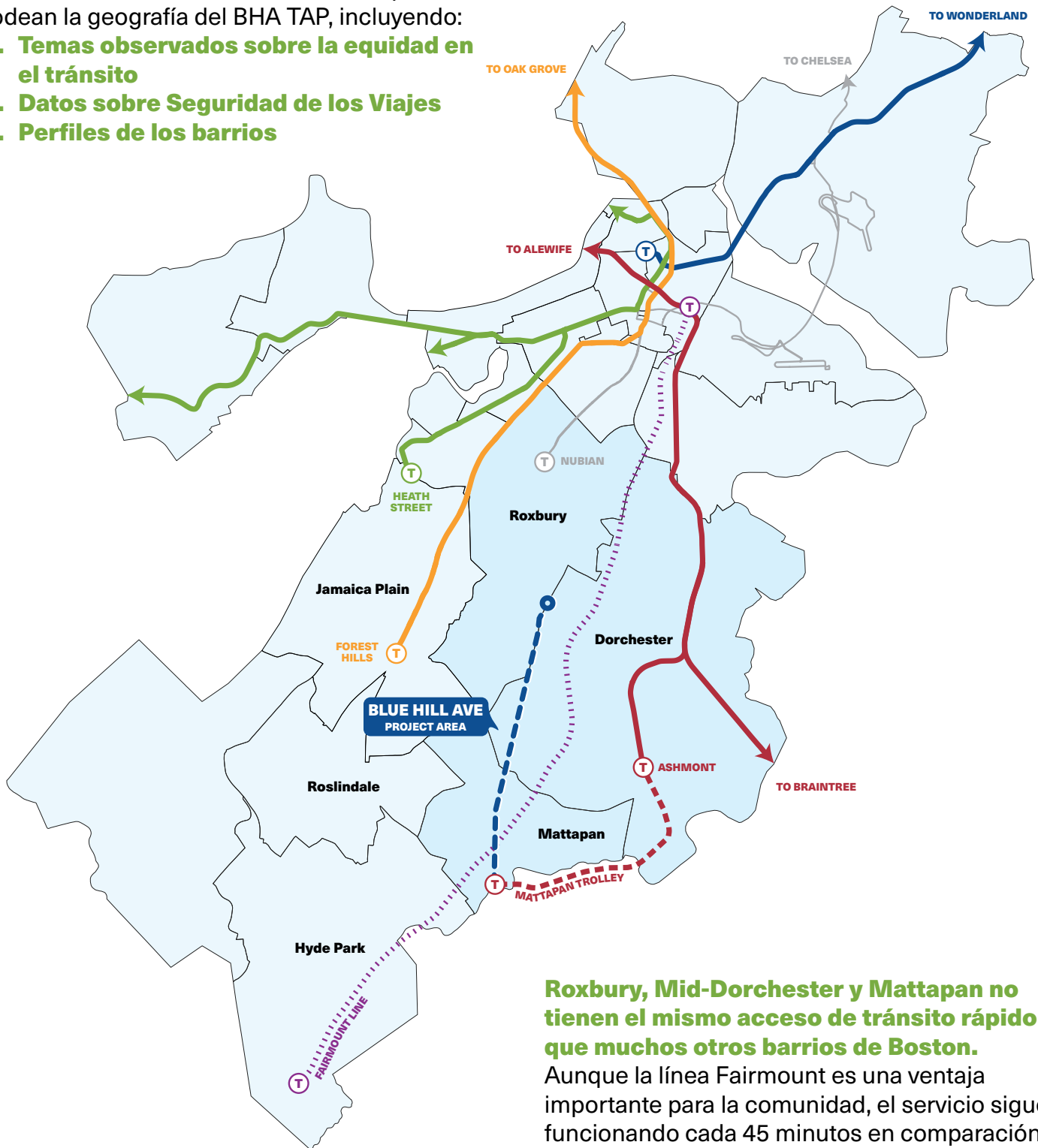




## Instantáneas de datos de la BHA hoy día

La siguiente sección ofrece una instantánea basada en datos de las comunidades que rodean la geografía del BHA TAP, incluyendo:

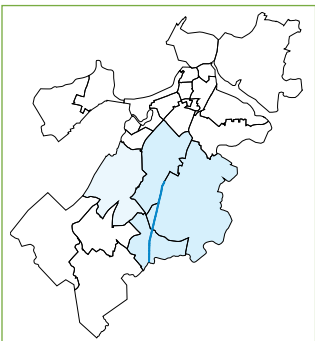
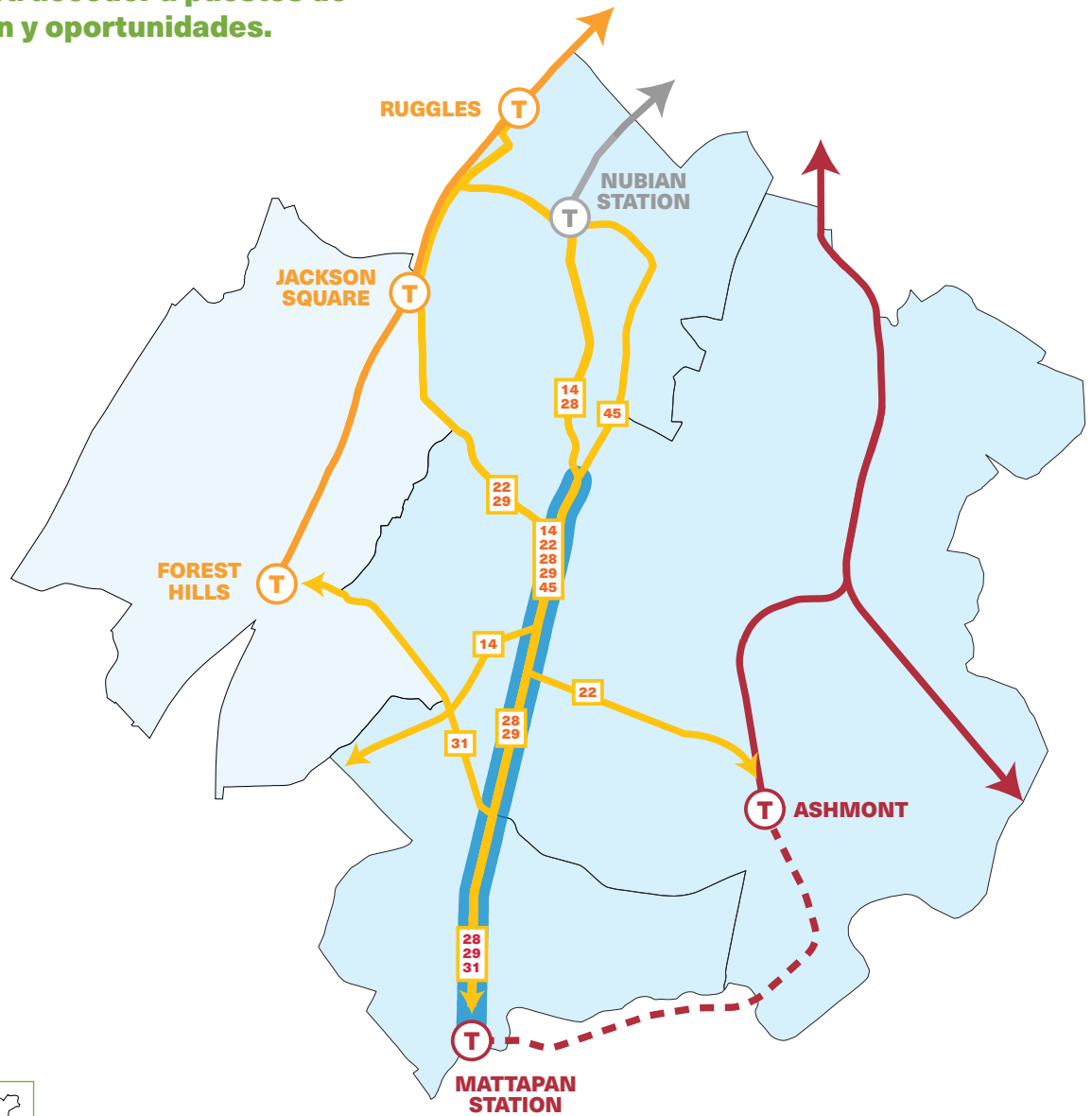
1. **Temas observados sobre la equidad en el tránsito**
2. **Datos sobre Seguridad de los Viajes**
3. **Perfiles de los barrios**



**Roxbury, Mid-Dorchester y Mattapan no tienen el mismo acceso de tránsito rápido que muchos otros barrios de Boston.**

Aunque la línea Fairmount es una ventaja importante para la comunidad, el servicio sigue funcionando cada 45 minutos en comparación con las frecuencias de 10-15 minutos del metro y el tren ligero.

Entre Grove Hall y Mattapan Square circulan en todo momento entre dos y cinco líneas de autobús por Blue Hill Ave. Estos autobuses, especialmente por las rutas 22, 23, 28 y 31, son algunas de las más transitadas de toda la red de la MBTA. **Los pasajeros a menudo utilizan estos autobuses para conectar con las rutas de tránsito rápido (como las líneas naranja o roja) para acceder a puestos de trabajo, educación y oportunidades.**



# ¿LO SABÍA?

**37,000**

pasajeros suben y bajan de los autobuses BHA cada día laborable



**Más transitada** que cualquiera de las rutas de la Línea Verde (Green Line)...



...y uno de los **índices de pasajeros más altos** de todos los corredores de la MBTA.



¡También tiene el doble la capacidad del TD Garden!



**5,000**

pasajeros suben y bajan de los autobuses entre lunes y viernes en Grove Hall y sus alrededores.

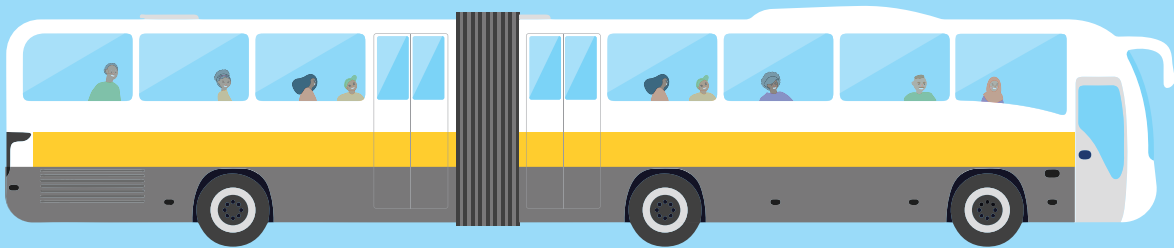
**12,000**

pasajeros suben y bajan de los autobuses en la BHA sólo en Mattapan (al sur de Morton st.)

# ¿LO SABÍA?



**52%** de los pasajeros de la BHA en hora punta viajan en autobús!



**El 28** El 28 transporta más pasajeros que ningún otro autobús de Nueva Inglaterra.



**4 de cada 5** pasajeros de Mattapan utilizan un autobús del MBTA.

# ¿LO SABÍA?



**3,056**

Horas perdidas colectivamente por los usuarios de los autobuses BHA entre semana debido al tráfico y los retrasos.



En ese tiempo, ¡se podría ir caminando de Boston (Massachusetts) a Anchorage (Alaska) y volver!



**64** horas al año adicionales que pasan los pasajeros negros en los autobuses de la MBTA a comparación con los pasajeros blancos.



# BENEFICIOS DEL REDISEÑO DE LA RED DE AUTOBUSES

¡No tengo que cambiar de autobús!



Los pasajeros de la BHA dispondrán de **nuevos viajes de un solo asiento a destinos de gran demanda** como el área médica de Longwood, Fenway y Kenmore Square. **¡No es necesario cambiar de autobús!**

2.7 - 6 min



Un autobús pasará cada 2,7 y 6 minutos dependiendo de dónde se encuentre en la BHA (más rápido en algunos lugares debido a rutas más superpuestas).

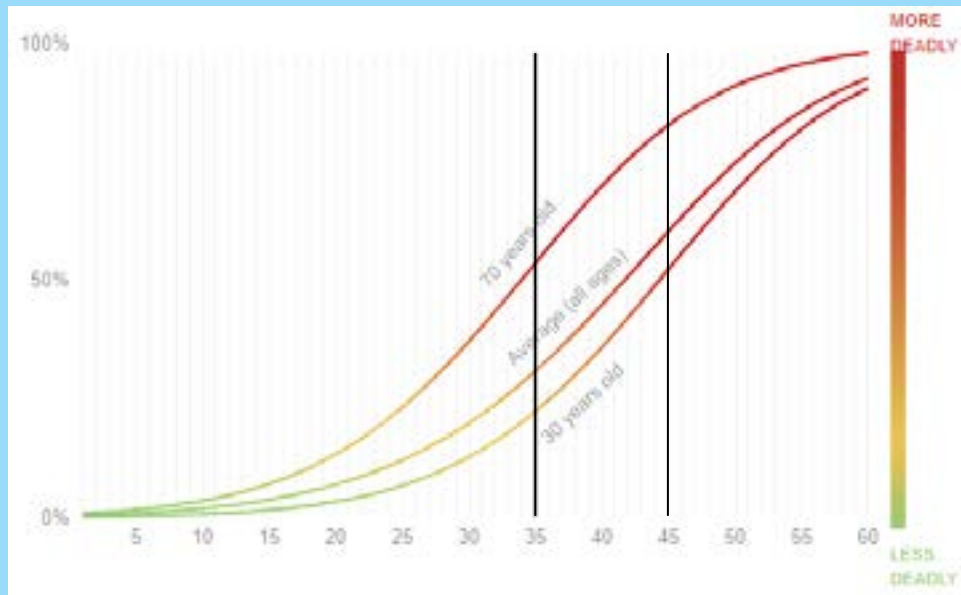
**GROVE HALL**

Autobús



Grove Hall verá un aumento de 193 viajes diarios de autobús.

# DATOS SOBRE SEGURIDAD EN LOS VIAJES



Groeger, Lena. "Unsafe at many speeds," ProPublica, 2016 May 25.

## En el último año:

- El 10% de los conductores que viajaban por la zona del proyecto BHA excedían en 10 mph el límite de velocidad (es decir, **35 mph o más**).
- ¡El 0,5% de todos los conductores viajaban a velocidades por encima de **45 mph!**

**Dada la relación entre una mayor velocidad de los vehículos y el riesgo de muerte de peatones**, estas velocidades son especialmente preocupantes en un corredor en el que muchas personas deben cruzar la calle a diario.



**En la Blue Hill Ave. se produce, como promedio, un accidente que requiere asistencia médica urgente cada tres días.** BHA forma parte de la red [Vision Zero High Crash Network](#); el número de **choques de automóviles por cada media milla se encuentra en el 3% más alto de las calles de Boston.**

# PERFILES DE BARRIOS

Los barrios que flanquean el corredor de la BHA incluyen algunas de las zonas más diversas y mayoritariamente minoritarias de la ciudad.



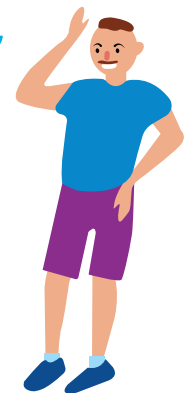
## REPRESENTACIÓN RACIAL

	MATTAPAN	DORCHESTER	ROXBURY	CITY OF BOSTON
negro o afroamericano	74.4%	44.0%	50.3%	22.7%
hispano o latino	14.1%	19.9%	30.7%	19.8%

Los ingresos per cápita de los barrios de la BHA son inferiores a los niveles de toda la ciudad.

## INGRESO PER CÁPITA

	MATTAPAN	DORCHESTER	ROXBURY	CITY OF BOSTON
ingreso per cápita	\$28,358	\$29,767	\$20,978	\$44,690



Los residentes de Mattapan y Dorchester tienen un acceso relativamente mayor a los vehículos en comparación con los índices de Roxbury o de toda la ciudad.



## VEHÍCULOS POR HOGAR

	MATTAPAN	DORCHESTER	ROXBURY	CITY OF BOSTON
sin vehículo	24.8%	29.7%	45.3%	35.7%
1 vehículo	45.1%	42.1%	37.7%	41.3%
2 vehículos	24.6%	21.6%	12.8%	17.0%

Las comunidades de la BHA tienen tasas más altas de familias con niños pequeños que otras zonas de Boston.

## EDAD

	MATTAPAN	DORCHESTER	ROXBURY	CITY OF BOSTON
0 - 17	23.9%	21.9%	19.2%	19.8%
18 - 19	2.2%	3.0%	4.6%	3.0%
20 - 34	22.0%	26.0%	29.1%	21.1%
35 - 59	33.0%	32.2%	29.2%	32.8%
60+	18.9%	17.0%	17.9%	23.2%







Foto tomada por: Graham Moitoso



Foto tomada por: MBTA

# RESUMEN DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA

1. Objetivos y compromisos del proyecto
2. Programación por fases
3. Métodos de participación
4. Lo que escuchamos



# RESUMEN DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA

## La sección siguiente establece:

Un esbozo de los objetivos de participación de alto nivel ("Objetivos y Compromisos del Proyecto"), la evolución de los objetivos a lo largo del tiempo ("Fases") y los métodos y conjuntos de datos específicos utilizados para apoyar esos objetivos ("Métodos de Participación"). Esta sección concluye con un amplio resumen de lo que escuchamos y a quién escuchamos ("Lo que Escuchamos").

## OBJETIVOS Y COMPROMISOS DEL PROYECTO

Trabajando cercanamente con los socios comunitarios y del sector público (el "núcleo BHA" o "grupo central"), el equipo del proyecto llevó a cabo una campaña de participación intensiva a largo plazo para el Plan de Acción de Transporte de la Blue Hill Ave (enero de 2022 - septiembre de 2023).

### Lanzamiento de la visión

El proceso de participación se inició con una serie de debates dirigidos por la comunidad y talleres de visión, que sirvieron a los objetivos generales de:

- Comprender el panorama de las prioridades, preocupaciones y experiencias fundamentales de la comunidad en materia de planificación y desarrollo del transporte a lo largo de la BHA
- Forjar asociaciones significativas e intersectoriales capaces de traducir una amplia gama de prioridades comunitarias en objetivos de alto nivel y un plan de compromiso cohesionado
- Establecer las bases de un proceso de participación transparente y accesible

### Objetivos del Proceso

Las relaciones y la información obtenidas en estas conversaciones dieron forma a los **objetivos de alto nivel del proceso de la campaña de participación del BHA TAP:**



1. **Valorar la experiencia de la comunidad:** Mediante la planificación con grupos e intereses comunitarios organizados

2. **Llevar a cabo actividades de alcance y activación específicas:** Conectando con los electores que eran relativamente desconocidos los procesos de planificación, o que no habían participado suficientemente en procesos anteriores, y conectando con los líderes de los sectores público y privado que poseen conocimientos operativos o del campo.



3. **Ofrecer transparencia y accesibilidad a lo largo de todo el proyecto:** Compartiendo todos los puntos de decisión clave con el BHA Core, y traduciendo y publicando todos los materiales

## Prácticas de participación

Estos objetivos determinaron las fases generales del plan de participación, así como las **prácticas específicas adoptadas por el equipo del proyecto**:

1. Proporcionar el tiempo y los recursos necesarios para formar alianzas intersectoriales significativas
2. Compensar el trabajo y la sabiduría de la comunidad a un nivel igual al del equipo contratista (es decir, a los miembros del equipo central y a los facilitadores y "sensibilizadores" de la comunidad para el proceso "Real Talk")
3. Crear vías múltiples y accesibles para aportar comentarios y/o reunirse con el equipo del proyecto, por ejemplo:
  - + Puntos de contacto recurrentes con el equipo central, incluyendo documentación detallada de cada reunión
  - + Establecimiento de métodos virtuales, basados en la web y presenciales para recopilar preguntas y solicitar opiniones
  - + Interpretación y traducción al español y criollo haitiano para reuniones grandes, eventos presenciales y todo el material del proyecto
4. Permitir una iteración flexible de las tácticas de participación en tiempo real, para apoyar la accesibilidad y el alcance específico
5. Compartir actualizaciones periódicas sobre los materiales del proyecto y los hitos de la toma de decisiones en el sitio web, a través del boletín del proyecto, los medios de comunicación locales y anuncios locales
6. Conexión con organismos públicos para proporcionar apoyo técnico e información
7. Documentar formalmente una serie de compromisos públicos ([véase el cuadro](#))

## COMPROMISOS PÚBLICOS

### Compromiso 1

La Ciudad y el equipo de participación se comprometen a tomar decisiones informadas y basadas en datos que respondan a las preguntas planteadas por el público.

### Compromiso 2

La Ciudad y el equipo de participación se han comprometido a mejorar la seguridad peatonal a lo largo de Blue Hill Ave.

### Compromiso 3

La Ciudad y el equipo de participación consideran que la financiación pública de este proyecto debe asignarse en función de las prioridades públicas.

## DIAGRAMA DE FASES

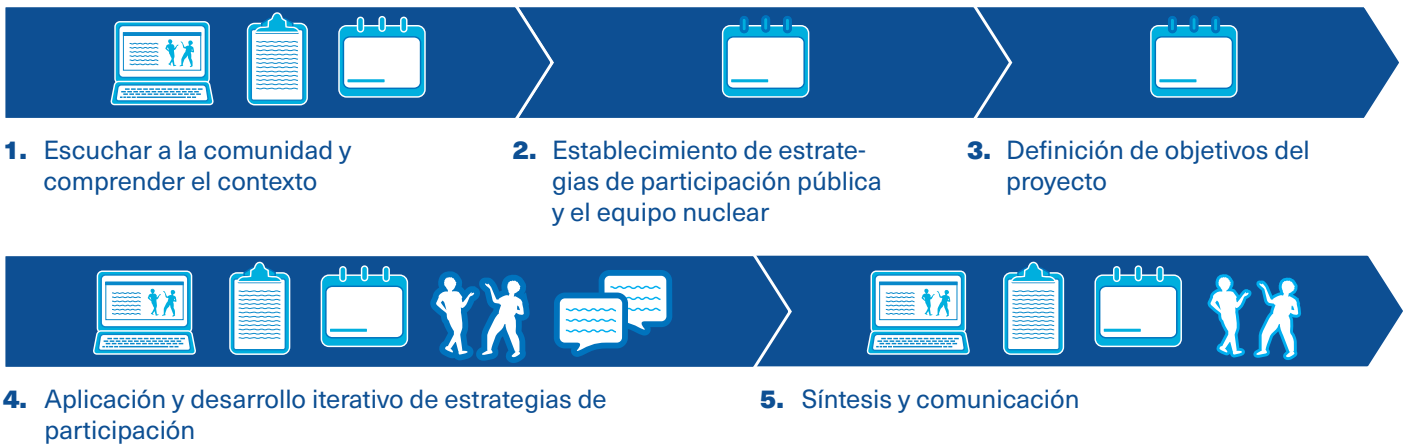
La información, las relaciones y los resultados de cada una de las fases del proyecto se han ido complementando sucesivamente. Estas fases se describen aquí, incluyendo un resumen de los **métodos utilizados dentro y a lo largo del proyecto:**

**1. Escuchar a la comunidad y comprender el contexto.** Los consultores se reunieron directamente con los líderes de las comunidades situadas a lo largo del corredor de la BHA (enumerados en la sección "Proceso de Colaboración") para hablar sobre las oportunidades, prioridades y preguntas con respecto al proceso del BHA TAP. Se invitó a BTD y MBTA a participar en estas conversaciones profundas de grupos pequeños que se realizaron cada dos semanas. Estos primeros contactos permitieron

al equipo del proyecto comprender las preocupaciones y esperanzas básicas, ampliar la red de contactos comunitarios y empezar a crear una infraestructura de comunicación y colaboración pública.

**2. Establecer estrategias de compromiso y el equipo central.** Las conversaciones con la comunidad esbozaron un marco para la participación: definir los grupos constituyentes clave y las voces infrarrepresentadas, elaborar estrategias de divulgación en torno a esos grupos y desarrollar herramientas de alcance para apoyar la aplicación. Estas reuniones culminaron en una serie de talleres de visión facilitados por las organizaciones comunitarias y los consultores. En ese momento, los líderes comunitarios con interés y capacidad para asistir a las reuniones semanales pasaron a formar parte del "equipo central."

### Diagrama de fases



### Tipos de participación



#### Encuestas específicas y recopilación de datos

Pasajeros de autobús  
Comercios locales  
Operadores de autobuses  
Encuestas generales



#### Talleres y reuniones

Reuniones públicas virtuales  
Taller de visualización  
Conversaciones con líderes comunitarios  
Completar Streets Deetz (Jóvenes)



#### Real Talk

Conversaciones  
Real Talk  
Talleres de codificación Real Talk



#### Eventos comunitarios en persona

Reuniones Imprevistas y en eventos comunitarios  
Jornadas de Puertas Abiertas  
Exposiciones  
Horario de oficina  
Caminatas por la comunidad



#### Campañas en los medios

Envíos por correo  
Folletos  
Boletines  
Anuncios en autobuses  
Anuncios móviles  
Anuncios en paradas de autobús

Sitio web  
Preguntas frecuentes  
Buzón de correo electrónico/Línea telefónica  
SparkFM  
Anuncios en redes sociales

## 1. Definir los objetivos del proyecto.

Basándose en los valores y consideraciones expuestos en los talleres comunitarios, BTD convocó una serie de conversaciones interdepartamentales centradas en el BHA TAP. En consulta con el equipo central, BTD definió formalmente tres objetivos principales del proyecto:

- + Mejorar la seguridad peatonal
- + Ampliar las opciones y la fiabilidad del transporte
- + Conectar las inversiones en infraestructuras con el trabajo de otros departamentos municipales y agencias estatales (incluyendo vivienda y desarrollo, desarrollo empresarial y económico, resiliencia medioambiental y mejoras del espacio público)

## 2. Aplicación y desarrollo iterativo de estrategias de participación.

Entre septiembre de 2022 y 2023, los consultores de participación y el personal de BTD supervisaron una amplia gama de actividades de participación. A través de las reuniones centrales semanales, el equipo pudo perfeccionar las estrategias de participación en tiempo real. Los líderes de la comunidad brindaron orientación estratégica, apoyo de alcance, y, en algunos casos, dirigieron o apoyaron actos de participación. La diversidad de las actividades de participación permitió al equipo:

- + Equilibrar las oportunidades de llevar a cabo grandes discusiones públicas con conversaciones matizadas en grupos más reducidos
- + Escalar adecuadamente la distribución de las reuniones presenciales y virtuales, en base a las normativas cambiantes de la pandemia y los cambios climáticos estacionales
- + Llevar a cabo actividades de divulgación específicas para asegurarse de que se capte una amplia gama de opiniones, incluyendo las de aquellos que no suelen

asistir a grandes reuniones públicas (por ejemplo, los más jóvenes, las familias trabajadoras, los pasajeros de transporte público, etc.), y ofrecer múltiples opciones para que la gente participe en su tiempo libre (por ejemplo, encuestas en línea, buzón de correo electrónico del proyecto y línea telefónica)

- + Ofrecer múltiples opciones para que la gente participe en su tiempo libre (por ejemplo, encuestas en línea; buzón de correo electrónico y línea telefónica del proyecto; anuncios con enlaces informativos)
- + Asegurar la presencia del equipo en lugares muy transitados para encontrar a la gente durante su rutina cotidiana (por ejemplo, encuentros sin cita previa, divulgación en la calle, participación en eventos comunitarios). Los métodos específicos se describen con más detalle a continuación.

**3. Síntesis y comunicación.** Este informe marca un hito clave en el proceso del BHA TAP: destilar las principales conclusiones de las diversas actividades de participación, abordar las tensiones y prioridades contrapuestas, contextualizar las preocupaciones actuales con las experiencias y relatos del pasado y sentar las bases para la siguiente fase del proyecto.

**En particular, este informe no marca el final del proceso de participación.** El equipo del proyecto mantiene varias vías de comunicación y participación (por ejemplo, el buzón de correo electrónico y la línea telefónica del proyecto; alcance en persona en las calles) y ofrece oportunidades a los miembros de la comunidad para dar forma directamente al análisis de la participación (por ejemplo, el portal Real Talk). Independientemente de la decisión que se tome, BTD seguirá contando con la participación de los residentes para recabar sus opiniones con el fin de perfeccionar el diseño y llevarlo a la fase de construcción.

## MÉTODOS DE PARTICIPACIÓN

El equipo del proyecto utilizó diversos métodos para apoyar las fases de participación descritas anteriormente. **Esta sección:**

1. Describe el formato y el propósito de cada método
2. Brinda una visión general de los grupos destinatarios
3. Cuantifica el número total de personas a las que ha alcanzado cada método

Es de destacar que, aunque la mayoría de las personas que participaron en este proceso hablaban en nombre propio, algunas se identificaron como representantes de una organización o comunidad concreta (por ejemplo, miembros del núcleo de BHA, funcionarios electos o miembros del personal).

Para aprovechar las conexiones y la sabiduría de las organizaciones comunitarias del núcleo de la BHA, la estrategia y el plan de ejecución de cada actividad de participación fueron discutidos en reuniones semanales del núcleo. Los líderes comunitarios y los colaboradores del sector público también recibieron actualizaciones por correo electrónico antes de cada campaña. El objetivo era proporcionar información a este grupo más reducido de representantes comunitarios e institucionales, que luego podrían comunicarse con sus respectivas redes.

Muchos de los métodos que se exponen a continuación estaban orientados a implicar a personas que eran participantes nuevos o poco frecuentes en los procesos de planificación

Estos métodos de alcance funcionaron a través de vías decididamente no institucionales, por ejemplo: haciendo uso de reuniones imprevistas e intercepciones en lugares de la comunidad de alto tráfico, llevando a cabo la participación en persona a lo largo de las paradas de autobús, escuelas y otros lugares dirigidos a conocer a la gente en los espacios cotidianos.

La información recopilada en las primeras fases de participación influyó en el desarrollo de las herramientas de participación para las fases posteriores, por ejemplo, las preguntas

más frecuentes del proyecto se recopilaron a partir de preguntas comunes que surgían en las reuniones centrales de la BHA, las conversaciones en grupos reducidos, las reuniones virtuales, el buzón de correo electrónico del proyecto, las encuestas en línea y otros puntos de contacto continuos. Además, los comentarios y las preguntas del núcleo de la BHA permitieron al equipo evaluar a mitad de camino quiénes no participaban suficientemente en el proceso. El equipo actualizó las estrategias de participación y amplió la capacidad correspondientemente.

La mayoría de los métodos de participación fueron aplicados por el equipo consultor y el personal del sector público de BTD, MBTA y BPDA. Algunos métodos específicos, como las reuniones públicas "Not Your Average Public Meeting" y las conversaciones "Real Talk", fueron apoyados o dirigidos por colaboradores comunitarios del núcleo de la BHA o por residentes comunitarios no institucionales. Además, se pidió a los organismos municipales y estatales asociados que participaran en determinados eventos virtuales y presenciales dirigidos a un público amplio.

**Los temas específicos de estos eventos se describen en las páginas siguientes.**



**Arriba:** Not Your Average Public Meeting (2023)



Las páginas siguientes describen todos nuestros métodos de participación.



## MÉTODOS DE PARTICIPACIÓN

- 01.** BTD Project Inbox & Phone Line
- 02.** Leverage Existing Capacity Building Workshops
- 03.** Community Leader Conversations
- 04.** Community Leader Emails & Meetings
- 05.** Community Leader Visioning Workshops
- 06.** Core Team Meetings
- 07.** Cross-departmental Meetings
- 08.** Elected Official Briefings with BTB
- 09.** Bus Operator Interviews
- 10.** Bus Rider Survey
- 11.** Business Survey
- 12.** Community Inquiry Survey
- 13.** Community Walks and Rides
- 14.** Design Open Houses
- 15.** Drop-ins at Mattapan Square and Grove Hall
- 16.** General Communications
- 17.** Mailers
- 18.** Not Your Average Public Meeting
- 19.** Pop-up Historical Exhibition
- 20.** Project FAQs
- 21.** Project Newsletter
- 22.** Real Talk for Change Conversations
- 23.** Street Teams Outreach
- 24.** Tabling at Community Events
- 25.** Virtual Meetings
- 26.** Community “Sensemaking” Workshop

## BLUE HILL AVENUE TRANSPORTATION ACTION PLAN

First things first: We want to hear from you.

Questions? Contact:

TRANSPORTATION | TRANSIT TEAM

617-635-3944

BLUEHILLAVE@BOSTON.GOV

Sitio web del Plan de Acción de Transporte (TAP) de la Blue Hill Ave

### BUZÓN DE CORREO ELECTRÓNICO Y LÍNEA TELEFÓNICA

La directora del proyecto, Kirstie Hostetter, creó un buzón de correo electrónico (bluehillave@boston.gov) y una línea telefónica (617-635-3944) para que la comunidad pudiera comunicarse directamente con el BHA TAP. El correo electrónico y la línea telefónica permitieron al equipo del proyecto responder a las preguntas de la comunidad, obtener opiniones y dirigir a las personas a vías de participación más profundas. El correo electrónico y la línea telefónica se incluyeron en todos los materiales del proyecto y se distribuyeron en todas las reuniones públicas. El equipo del proyecto comprobó semanalmente el buzón de correo electrónico y la línea telefónica.

20 residentes enviaron un correo electrónico a bluehillave@boston.gov. Muchos residentes enviaron correos electrónicos para expresar su apoyo a un carril de autobús central, muchos expresaron tanto su apoyo como su oposición a la mejora de las instalaciones para bicicletas, mientras que otros enviaron correos electrónicos en oposición a un proceso de rediseño por completo.

"Entre los automovilistas que no se preocupan y el estacionamiento en doble fila en el "carril para bicicletas" designado y todos los autobuses entrando y saliendo de las paradas, este corredor necesita seriamente un carril para bicicletas protegido."

- Correo electrónico enviado al correo electrónico de BHA TAP

"Los semáforos en Blue Hill no están bien calibrados para los peatones... esto hace que sea muy inconveniente entrar [a Franklin Park] a pesar de ser visible desde nuestras ventanas."

- Correo electrónico enviado al correo electrónico de BHA TAP



Correos  
Electrónicos  
Recibidos



mayo 2022 -  
en curso

FASE **Comprensión del  
Contexto**

Definición de  
Estrategias

Definición de  
Objetivos

Aplicación

Síntesis y  
Comunicación

## 02 Sacar Provecho de los Talleres de Capacitación Existentes



### COMPLETE STREETS DEETZ

En 2021, Consult LeLa empezó a organizar los talleres Complete Streets Deetz para **educar a grupos de jóvenes sobre la planificación del transporte**. Entre los grupos de jóvenes que participan desde 2021 figuran Mattapan Food and Fitness Coalition, Bikes Not Bombs, Speak For The Trees, Mattapan Teen Center, Mildred Ave Community Center, Boston Nature Center y the Boston Student Advisory Council. El equipo BHA TAP aprovechó estos talleres para presentar contenidos específicos de la BHA en dos eventos. Consult LeLa **recogió las opiniones de los jóvenes sobre posibles cambios en Blue Hill Ave a través del proceso de rediseño**. Las sugerencias incluyeron carriles centrales para autobuses, mejores horarios de autobuses, infraestructuras más seguras para bicicletas y cruces peatonales más seguros.

### T-TALKS

Mattapan Food and Fitness Coalition, Powerful Pathways y Consult LeLa co-crearon y organizaron la serie T-Talk de 2020-2023 para centrarse en los que viven en Mattapan, Dorchester, Roxbury y Hyde Park y **ayudar a la gente a entender la importancia del transporte, los cambios en las calles y la conexión con sus propias vidas**. El equipo de BHA TAP coorganizó 3 charlas que se centraron específicamente en BHA. Los temas de las charlas incluyeron soluciones para el desplazamiento del transporte, transporte activo, historia de la planificación del tránsito y la avenida Blue Hill, justicia climática y de transporte, límites de la movilidad de los negros en EE.UU., acceso a los alimentos y posibilidades de calles completas a lo largo de la BHA. Todas las charlas se publicaron en YouTube.



Talleres Streets Deetz  
Centrado en BHA\*

*\*Hubo 32 Streets Deetz en total (257 participants jóvenes), 2 se centraron en BHA TAP*



T-Talks\*

*\*3 of 11 T-Talks en total se centraron en BHA TAP y Mattapan Square*



Verano 2020 -  
verano 2023

FASE

Comprensión del  
Contexto

Definición de  
Estrategias

Definición de  
Objetivos

Aplicación

Síntesis y  
Comunicación

Resumen de Participación

43

## 03 Reuniones Individuales con Líderes Comunitarios

### FORMATO Y PROPÓSITO

El equipo consultor inició su participación con una serie de conversaciones individuales con "líderes de la comunidad" de diversas organizaciones locales. Estas conversaciones fueron informales y no contaron con la presencia de la Ciudad. Durante estas conversaciones en profundas, los líderes de las organizaciones discutieron sus preguntas, preocupaciones y esperanzas. Véase "Proceso de colaboración" para más detalles.



## 04 Correos Electrónicos y Reuniones de los Líderes Comunitarios

### CORREOS ELECTRÓNICOS DE LOS LÍDERES COMUNITARIOS

El equipo consultor de BHA TAP envió actualizaciones por correo electrónico al menos una vez al mes a un grupo de "líderes comunitarios" que participaron en las primeras fases del proceso. Entre estos líderes comunitarios se cuentan miembros destacados de asociaciones comunitarias, representantes religiosos, organizaciones de defensa de los derechos, organizaciones juveniles e instituciones recreativas.

The goals of these emails were to:

1. Compartir información con las personas de contacto designadas en la comunidad, para que pudieran compartir información sobre eventos y otras actualizaciones con sus redes.
2. Mantener la comunicación con un grupo de líderes de confianza para permitir una mayor participación si así se desea.

### REUNIONES DE LÍDERES COMUNITARIOS

El equipo del proyecto organizó dos reuniones con líderes de la comunidad en abril y junio de 2023 para proporcionar una actualización detallada sobre el progreso del proyecto, los próximos puntos de decisión y las principales herramientas de participación.



Reuniones  
de Líderes  
Comunitarios



Líderes  
Comunitarios

## 05 Talleres Visionandos Comunitarias

### FORMATO Y PROPÓSITO

Las conversaciones individuales con la comunidad culminaron en una serie de tres talleres de visualización con **12 organizaciones comunitarias**, en los cuales se esbozaron: (1) los principales problemas a lo largo de este tramo de la BHA, (2) las definiciones de "éxito" para la BHA TAP, (3) las zonas geográficas de interés y (4) constituyentes clave (incluidos incluyendo los que faltan en la mesa proverbial). Los talleres ayudaron a dar forma a la estrategia de participación respondiendo a preguntas fundamentales:

1. ¿Con quién debemos hablar?
2. ¿En qué consistiría el éxito?
3. ¿Cuáles son las problemas comunes geográficos (áreas con problemas en común)?
4. ¿Cuáles son los problemas comunes de las infraestructuras y/o el desarrollo?

### RECOMENDACIONES

- **Hablar con...** residentes de viviendas públicas, personas mayores, familias, jóvenes/estudiantes, empresas comercios y compradores los clientes, iglesias, centros de salud, promotores inmobiliarios, ciclistas/pasajeros de autobus/conductores
- **El éxito consistiría en...** centrarse en la calidad de vida, la salud y la seguridad, asegurando que el proyecto sea conveniente y fiable para acceder a las empresas los comercios, los servicios y los centros culturales, y adaptando diferentes cambios a las distintas partes de la avenida.
- **Las áreas problemáticas comunes incluyen...** (ver mapa a la derecha)
- **Los problemas de la infraestructuras compartidas incluyen...** aceras inseguras peligrosas, falta de acceso a instalaciones sanitarias clínicas de salud, estacionamiento en doble/triple fila, falta de estacionamiento para personas con discapacidad, viajeros que utilizan el estacionamiento de negocios/ residentes de Blue Hill Ave para acceder y evitar la I-93, barreras visuales inducidas barriers, por el desarrollo, zonas de dominio público limitadas y mala calidad del aire (especialmente alrededor de las intersecciones con mucho tráfico)



FASE

Comprensión del Contexto

Definición de Estrategias

Definición de Objetivos

Aplicación

Síntesis y Comunicación

Resumen de Participación

45

## 06 Reuniones del Equipo Núcleo



### FORMATO Y PROPÓSITO

Las reuniones centrales del grupo núcleo de la BHA **contaron con la participación de un grupo intersectorial que se reunía semanalmente**. Las reuniones de la primera fase se centraron en fijar definir los objetivos y la estrategia de participación. A medida que avanzaba el proyecto, las reuniones principales del grupo núcleo se centraron en el formato y el contenido de los materiales para el alcance adel público y en perfeccionar las tácticas de ejecución del BHA TAP. La composición de los miembros de la comunidad fluctuó con el tiempo en función del interés y la capacidad. Para que la gente pudiera participar en el proceso a su gusto, **los miembros del equipo consultor se dirigieron personalmente a los líderes de la comunidad durante el proyecto.**community leaders during the project timeline.

### DESTINARIOS

El grupo intersectorial incluía funcionarios públicos de BTD y la MBTA, consultores de participación pública y representantes del equipo de diseño, así como líderes comunitarios. Véase Vea "Proceso de Ccolaboración" para más detalles.



julio 2021  
- julio 2023  
(Semanalmente)



Líderes de  
Organizaciones  
Invitados

FASE

Comprensión del  
Contexto

**Definición de  
Estrategias**

**Definición de  
Objetivos**

**Aplicación**

Síntesis y  
Comunicación

## 07 Reuniones Entre Departamentos

### FORMATO Y PROPÓSITO

Además de los puntos de contacto en la comunidad, **BTD celebró una serie de reuniones interdepartamentales para asegurar la coordinación con proyectos relacionados (por ejemplo, Mattapan Square) y temas generales que surgían en el transcurso del alcance de BHA TAP (por ejemplo, la vivienda).** En ellas se celebraron reuniones de coordinación para el BHA TAP, así como reuniones para hablar de proyectos relacionados geográficamente cercanos al BHA TAP.

### PROYECTOS RELACIONADOS

- **Grupo de trabajo interdepartamental para el proyecto de rediseño de Mattapan Square (quincenal).** Las agencias representadas incluyen Boston Planning & Development Agency (BPDA), Office of Economic Opportunity & Inclusion (OEI), Public Works Department, Mayor's Office of Housing (MOH), Disabilities Commission, BTD, Parks and Recreation
- **Reuniones de Arte y Cultura** para hablar sobre las pintadas de las cajas de servicios públicos y la reconstrucción de la estatua de Mattapan Square
- **Reuniones del Departamento de Conservación y Recreación (DCR)** sobre Neponset Greenway y los semáforos de Mattapan Square
- **Reuniones sobre temas específicos de proyectos relacionados** con la MBTA y con representación de la MBTA aparte del equipo núcleo del BHA. Se incluyen:
  - + Mattapan Line Transformation
  - + Bus Network Redesign
  - + Fairmount Line Commuter Rail Team
  - + Capital & Facilities Planning
- **Reuniones de coordinación con la división de puentes del MassDOT** sobre el plan de rehabilitación del puente BHA que atraviesa las vías ferroviarias

### BHA TAP COORDINACIÓN

- **Reunión interdepartamental para presentar dos alternativos** de diseño en junio de 2023, en el que participaron: OEI, Office of Neighborhood Services, Environment, Disabilities Commission, Age Strong Commission, MBTA, BPDA, MOH, Mayor's Office of New Urban Mechanics, MassDOT, Mayor's Office
- **Reuniones de coordinación con los oradores invitados** antes de las reuniones públicas virtuales
- Reuniones del equipo del **Plan de Acción MOH Blue Hill Ave**
- **Metropolitan Area Planning Council (MAPC) reuniones de análisis** para definir los parámetros del estudio
- **Reuniones de coordinación con MAPC y MOH sobre estudios de vivienda** para discutir las condiciones existentes, los datos disponibles y explorar posibles vías de análisis. Este trabajo está en curso
- **Reuniones de coordinación y planificación del estudio de estacionamiento** con el MAPC
- **Taller interdepartamental en septiembre de 2022**, en el que participaron: OEI, Office of Neighborhood Services, Environment, Disabilities Commission, Age Strong Commission, MBTA, BPDA, MOH, Mayor's Office of New Urban Mechanics, MassDOT, Mayor's Office
- **Puntos de comprobación de la participación comunitaria con BPDA**, incluyendo la representación de BPDA en el equipo núcleo de BHA.
- **Tres caminatas de comercios con el jefe de la OEI y el equipo de pequeños comercios** a lo largo de la BHA (primavera/verano de 2022: comenzó en abril); este trabajo dio forma a la colaboración posterior sobre los parámetros de la encuesta de comercios y el plan de alcance de la encuesta.
- **Apoyo a la participación en eventos virtuales y presenciales de MassDOT**

FASE

Comprensión del Contexto

Definición de Estrategias

Definición de Objetivos

Aplicación

Síntesis y Comunicación

# 08 Reuniones Informativas de los Funcionarios

- Goal 1:** Improve pedestrian safety along Blue Hill Ave
- Goal 2:** Expand transportation options and reliability
- Goal 3:** Connect infrastructure investments to the work of other City departments and state agencies



## FORMATO Y PROPÓSITO

En enero de 2022, la Concejal General Julia Mejía organizó una reunión adicional de la BHA TAP que facilitó el diálogo entre la Jefa de Calles Jascha Franklin-Hodge, la Jefa de Participación Comunitaria Brianna Millor, la MBTA (incluyendo el jefe interino de Planificación de Operaciones, Programación y Estrategia, Wes Edwards), el Representante Holmes, otros funcionarios electos, así como más de 100 miembros de la comunidad. El equipo del proyecto también organizó reuniones informativas individuales con cada concejal y representante estatal, y con el Senador Estatal Russell Holmes desde enero a marzo de 2023. En junio de 2023, BTD organizó una reunión informativa a la que invitó a todos estos cargos electos, además de la alcaldesa y el personal de la oficina de la alcaldesa.

## DESTINARIOS

El objetivo de BTD era informar a los funcionarios electos en todos los niveles (local, estatal y federal).



Reuniones Informativas



Funcionarios Electos

FASE

Comprensión del Contexto

Definición de Estrategias

**Definición de Objetivos**

**Aplicación**

Síntesis y Comunicación



## 09 Entrevistas con Conductores de Autobús

"¿Te imaginas el tráfico si todos los pasajeros del autobús estuvieran en el automóvil?"

- Operador de autobuses de Southampton, Encuesta a Operadores de Autobuses.



Foto: Wikimedia Commons (julio de 2016)

### FORMATO Y PROPÓSITO

El equipo de BHA TAP consultó a los conductores de autobús para conocer mejor su punto de vista sobre el trabajo a lo largo de Blue Hill Avenue. El equipo entrevistó a 39 conductores de autobús de los tres garajes de la MBTA:

- Southampton (14 entrevistas)
- Cabot (13 entrevistas)
- Arborway (12 entrevistas)

En las entrevistas se pidió a los conductores de autobús su opinión sobre lo que funciona, los desafíos actuales y las mejoras necesarias.



Entrevistas en los garajes de la MBTA



Entrevistas a Operadores de Autobuses



febrero 2023 - marzo 2023

FASE

Comprensión del Contexto

Definición de Estrategias

Definición de Objetivos

**Aplicación**

Síntesis y Comunicación

# 10 Encuesta a los Pasajeros de Autobús



**LivableStreets** **CITY OF BOSTON**  
Mattapan, MA

Hi, my name is \_\_\_\_\_ I am a volunteer with the City of Boston. Today a group of us are talking with people who use bus service along Blue Hill Ave to better understand transportation needs and challenges along the road. Do you mind if I ask you a few questions about your experience? It should only take 3 minutes.

- In the last week, how have you traveled along Blue Hill Ave?** (Select all that apply.)
  - I walked along BHA
  - I rode the bus along BHA
  - I drove along BHA
  - I rode a bike along BHA
- In the last week, why did you choose to take the bus? (If you get to school, work, visit family/friends, etc?)**
  - To get to work
  - To get to school
  - To get to church
  - To visit family/friends
  - To get to the grocery store
  - To get to the doctor
  - Other: \_\_\_\_\_
- Where in Greater Boston are these places located?**  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_
- What would make your trip along Blue Hill Ave more ideal?**
  - Buses that come more consistently
  - My trips being affected by traffic less
  - Knowing when the bus will come + having MBTA time tables
  - Having cleaner bus stops
  - Other: \_\_\_\_\_
- While you are walking to the bus stop along Blue Hill Ave are there specific crosswalks or other locations that feel unsafe to cross? (Ask for specifics. Collect cross sections where possible)**  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_
- Are there any improvements you would like to see along Blue Hill Ave?**
  - More seating/benches
  - More street lighting
  - Bike parking
  - Public restrooms
  - Where: \_\_\_\_\_
  - More bus shelters
  - Trees/Greenery
  - Art
  - Other: \_\_\_\_\_

## FORMAT AND PURPOSE

La encuesta a los pasajeros de autobuses fue desarrollada por LivableStreets Alliance en coordinación con miembros de BTD y Toole Design. Del 18 de abril al 3 de junio de 2023, LivableStreets dirigió un equipo de embajadores en las calles (miembros del equipo de participación BHA TAP y voluntarios de LivableStreets) para involucrar a los pasajeros de autobús y recopilar comentarios sobre sus experiencias de viaje a lo largo de Blue Hill Ave. Como muestra de agradecimiento, los embajadores de la calle también distribuyeron vales de regalo de 5 dólares de dos comercios locales, Ali's Roti y Cafe Juice Up, a los pasajeros de autobús que participaron en la iniciativa. En la [reunión de julio de 2023](#) se presentó un resumen de los resultados; los resultados completos anonimizados están disponibles en el Apéndice.

## DESTINARIOS

El objetivo de la encuesta era llegar a pasajeros de autobús de todas las edades en las paradas de la Blue Hill Ave durante los días laborables y los fines de semana en las horas punta de la mañana y de la tarde. Estas paradas incluyeron Blue Hill Avenue @ Morton Street, Blue Hill Avenue @ Franklin Park Road y Blue Hill Ave @ Mattapan Square. Aunque se eligieron estas paradas porque son las más concurridas del corredor del proyecto, también se visitaron muchas otras. Las encuestas se realizaron en inglés, español y criollo haitiano. La gran mayoría de los pasajeros señalaron que exclusivamente viajaron en autobús o caminaron a lo largo de Blue Hill Ave en la semana anterior a ser encuestados.



Participantes



Encuestas Completadas



Distribución de Vales de Regalo



abril 2023 - junio 2023

FASE

Comprensión del Contexto

Definición de Estrategias

Definición de Objetivos

**Aplicación**

Síntesis y Comunicación

# 11 Encuesta de Comercios

## FORMATO Y PROPÓSITO

BTD y la Oficina de Oportunidades Económicas e Inclusión (OEI) desarrollaron la encuesta de comercios en consulta con propietarios de comercios locales y líderes comunitarios. La encuesta también fue informada por el equipo de Nueva Movilidad de BTD y las mejores prácticas de transporte. A finales de 2022 y principios de 2023, los miembros del equipo del proyecto de BTD completaron encuestas de forma semirregular, a menudo después de tener conversaciones con gerentes y propietarios de negocios a través de otros eventos de participación. **Desde julio de 2023 hasta la actualidad (los esfuerzos están en curso en la fecha de publicación del informe), los miembros del equipo del proyecto de Grayscale y Toole Design reiniciaron los esfuerzos de encuesta con el objetivo de hablar con todos los negocios a lo largo del corredor.**

En el verano de 2023, el equipo visitó el corredor 11 veces para encuestar a los comercios, tanto a primera hora de la mañana, como al mediodía, por la tarde y por la noche, en turnos de 2 a 4 horas de duración para acomodar el mayor número posible de horarios comerciales únicos. **En colaboración con los directores de Main Streets en Grove Hall y Mattapan Square, así como con intérpretes del proyecto, el equipo del proyecto completó 87 encuestas, lo que representa el 55% de los negocios situados a lo largo de Blue Hill Ave en la zona del proyecto.** El equipo visitó los 157 negocios del corredor, pero algunos no estaban disponibles para hablar en el momento de la visita.

El equipo sigue realizando encuestas a las empresas como parte de un esfuerzo de alcance de "buena fe" con todas las empresas a lo largo del corredor. La "buena fe", tal como la define el equipo del proyecto, significa que al menos una de las siguientes condiciones es cierta: (1) el equipo realizó al menos dos intentos de visita en persona; (2) en el caso de las empresas que solicitaron interpretación en español o criollo haitiano, al menos una de esas visitas se realizó con un intérprete; (3) el equipo realizó llamadas telefónicas a los comercios que no pudieron completar la encuesta en ninguna de las visitas, pero dejaron un número de contacto. Desde el 18 de septiembre de 2023, el equipo ha encuestado con éxito o realizado un esfuerzo de "buena fe" con 113 comercios, el 72% de los comercios a lo largo del corredor. **El proceso de encuesta a los comercios se mantiene en curso.**

## DESTINARIOS

La encuesta buscaba recopilar (1) información sobre dónde reciben las entregas los negocios, con qué tipos de vehículos y a qué horas del día, (2) información sobre dónde estacionan los empleados y cómo llegan al trabajo, así como (3) cuánto tiempo visitan los clientes cada negocio. Esta información será recogida y utilizada por el nuevo equipo de movilidad para hacer recomendaciones sobre el uso de la acera (por ejemplo, si las plazas de estacionamiento en frente de los comercios deben ser a largo plazo, a corto plazo o de entrega) y el equipo de diseño BHA TAP para acomodar las necesidades y deseos de los propietarios de negocios a través del rediseño.

**B** Boston Transportation Department  
**BUSINESS SURVEY**

The City of Boston is planning to make changes to Blue Hill Avenue to make it safer for people who walk, drive, and ride a bike, and to make the bus more reliable. We want to hear from people who have businesses on Blue Hill Avenue to make sure your needs are met as we think about changes. Learn more about the project by visiting our website at [boston.gov/blue-hill-avenue](https://www.boston.gov/blue-hill-avenue).

**BUSINESS INFORMATION**  
Business: \_\_\_\_\_ Address: \_\_\_\_\_  
Name: \_\_\_\_\_ (for phone, text, or email)  
Contact info: best way and time to reach you for future project updates: \_\_\_\_\_

**LOADING/DELIVERIES**  
Where do you currently receive deliveries? (Check all that apply)  
 Curbside parking space  Curbside park  Off street/loading dock

Is there anywhere you would prefer to receive deliveries? \_\_\_\_\_  
Are you able to control what most of your deliveries arrive? (Circle one) Yes No Don't know

**WHAT DOES A TYPICAL WEEK OF DELIVERIES LOOK LIKE FOR YOUR BUSINESS?**

	AVERAGE # OF DELIVERIES	WINDOW OF TIME (Between 8 - 9 AM/PM)	AVERAGE DURATION (minutes)	VEHICLE SIZE/TYPES (See below)
MON				
TUE				
WED				
THU				
FRI				
SAT				
SUN				

\* See truck (B), Large Tractor Trailer - 40' (T 40), Semi Large Tractor Trailer - 52' (T 52), Van, Van w/ BICY (B1), Cargo Van (B1)



Encuestas de comercios finalizadas desde el 18 de septiembre de 2023



Comercios visitados y/o encuestados desde el 18 de septiembre de 2023

FASE

Comprensión del Contexto

Definición de Estrategias

Definición de Objetivos

**Aplicación**

Síntesis y Comunicación

## 12 Encuesta Comunitaria

### FORMATO Y PROPÓSITO

Como paso previo a la primera campaña de participación a gran escala (actos diseñados para llegar a grandes grupos de personas, en lugar de pequeñas conversaciones en profundidad con los líderes de la comunidad), el equipo del proyecto publicó una sencilla encuesta de consulta a la comunidad. Esta encuesta pretendía invitar a los electores a participar en el proceso del BHA TAP preguntándoles: ¿Que pregunta tiene acerca de Blue Hill Ave? Las respuestas abarcaban toda una serie de preocupaciones y esperanzas, incluyendo cuestiones específicas de infraestructura y puntos problemáticos, así como preguntas sobre el proceso de planificación. En última instancia, las respuestas a la encuesta comunitaria ayudaron a elaborar el documento de preguntas frecuentes sobre el proyecto, [Project FAQs](#).

### DESTINARIOS

La encuesta llegó al público en general, además de a los líderes comunitarios que habían participado previamente en el proceso.



Encuestas  
Realizadas



octubre de 2022

"¿De qué manera estará la comunidad al frente de este rediseño y qué beneficios obtendrá de él?"

"¿Cuáles son los planes de educación y alcance comunitario para abordar las preocupaciones de la gente?"

"¿Podrían proporcionar las diapositivas de las reuniones comunitarias en línea, así como preparar minutas? Es difícil revisar las reuniones públicas salvo viendo el vídeo entero, lo que lleva mucho tiempo."

"No quiero que me maten yendo en bicicleta por la avenida Blue Hill: ¿cómo se asegurarán de que eso no ocurra?"

"Aparte de la fecha límite de septiembre de 2024, ¿qué limitaciones hay para utilizar la financiación federal, específicamente en el diseño final?"

"¿Han sido incluidos el 95%-100% de los negocios para opinar y decir sí o no respecto al rediseño del Corredor de la Avenida Blue Hill???"

"¿Por qué el plan propuesto no incluye carriles para bicicletas separados por las aceras de forma más amplia?"

# 13 Caminatas por la Comunidad



Foto: David Ryan, Boston Globe

**GMNC Powerful Pathways**

**SATURDAY, May 14 2:00 - 4:00pm ET**

Meet at the Comfort Station, at the corner of River St and Blue Hill Ave. Language available in Kreyol & Español.

**NEIGHBORHOOD WALK BLUE HILL AVENUE**

RSVP at <https://tinyurl.com/MattapanBHAWalk>

**Scavenger Hunt**  
We'll be looking for signs of neighborhood change and opportunity to identify what are the community needs.

**Take Photos**  
We'll capture photos of things we observe. We're also invite audio and video.

**Participate in Research**  
The information from the walk will help with important research.

Powerful Pathways is working with Mattapan community leaders to identify, track, and map land use and other aspects of the neighborhood, through oral histories, images and data research to inform processes with the city and in the community.

Questions? Contact us at [powerfulpathwaysinc@gmail.com](mailto:powerfulpathwaysinc@gmail.com), 617-819-4783

## FORMATO Y PROPÓSITO

BTD organizó varios eventos con agencias públicas que trabajan en proyectos relacionados. Entre ellos figuraban **visitas a los carriles de autobús de la Columbus Ave, caminatas a comercios y sesiones de información en Grove Hall, Mid-Dorchester y Mattapan Square, así como caminatas a pie por la comunidad** (copatrocinados por consultores) abiertos al público sobre la historia y el estado actual de las infraestructuras a lo largo de la Blue Hill Ave. El equipo de participación y los socios comunitarios involucraron a BTD en varios de sus propias caminatas comunitarias, incluyendo el Mattapan Square Stroll organizado por Consult LeLa en 2023.

## DESTINARIOS

Entre las agencias públicas implicadas figuran la MBTA, la Comisión de Discapacidades y la Oficina de Oportunidades Económicas e Inclusión.



Caminatas a Pie y en Bicicleta



Participantes

FASE

Comprensión del Contexto

Definición de Estrategias

Definición de Objetivos

**Aplicación**

Síntesis y Comunicación

# 14 Jornadas de Puertas Abiertas sobre el Diseño



Foto: Charlotte Fleetwood, Carter Post Open House, 7 de agosto de 2023

## FORMATO Y PROPÓSITO

El equipo del proyecto celebró dos jornadas de puertas abiertas en verano de 2023, la primera en el Sportsmen's Tennis and Enrichment Center de Dorchester y la segunda en el William E. Carter Post de Mattapan. El equipo identificó estos lugares como espacios de gran capacidad directamente en el corredor de Blue Hill Ave que les permitirían involucrar al mayor número posible de vecinos.

Junto con BTS y la MBTA, estuvieron presentes los equipos de diseño y participación **para compartir los dos estilos de diseño (corredor multimodal y mejora de lo existente)**, recoger las opiniones del público y responder a las preguntas sobre el proyecto.



Jornada de Puertas Abiertas



Participantes

## OBJETIVO CONSTITUYENTES

15 personas asistieron a la primera jornada de puertas abiertas y 20 a la segunda. Muchos de ellos ya habían participado de alguna manera en el proyecto. Las jornadas de puertas abiertas también atrajeron a una gran proporción de conductores y menos ciclistas, peatones o pasajeros de tránsito que otros métodos de participación.



Muestra de los primeros planos de mejora del corredor existente y multimodal mostrada en las jornadas de puertas abiertas

FASE

Comprensión del Contexto

Definición de Estrategias

Definición de Objetivos

**Aplicación**

Síntesis y Comunicación

# 15 Reuniones Informales en Mattapan Square/Grove Hall

**Residente de Mattapan:** Viaja por todo el sistema porque trabaja como cocinero temporal en distintos hospitales y universidades. Depende de la 23, 28, 29 y 31 y quiere ver un servicio más frecuente y fiable en la 16 y 31.



Reunion informal en Grove Hall

**Residente en la calle Seaver:** Cree que la gente no va a optar por tomar el autobús y está preocupado por el tráfico y la conducción peligrosa. "La gente no va a elegir tomar el autobús, no son las 24 horas al día como en Nueva York".



Reunion informal en Grove Hall

**Residente en Cummins Hwy:** Le gusta que los carriles de autobús centrales sean similares a los trolebuses que antes circulaban por el corredor y quiere ver un tránsito mejor, más árboles y cruces peatonales más seguros y directos en Mattapan Square.



Reunion informal en Mattapan

**Visitante de la biblioteca:** Pasa tiempo a lo largo de Blue Hill Ave todos los días, no se dio cuenta de que tantas personas están tomando los autobuses, ya que ocupan menos espacio.



Reunion informal en Grove Hall

## FORMATO Y PROPÓSITO

**De enero a abril de 2023**, los miembros del equipo del proyecto de BTS y MBTA celebraron una reunión semanal en la sala comunitaria de la estación de Mattapan. El equipo recibió a muchas personas, desde viajeros hasta particulares individuos que deseaban mantener conversaciones más profundas sobre el acerca del proyecto.

**De abril a mayo de 2023**, los miembros del equipo del proyecto celebraron un encuentro semanal en la biblioteca de Mattapan en coordinación con la exposición Powerful Pathways.

**De marzo - junio de 2023**, miembros del equipo del proyecto de BTS y MBTA realizaron una reunión emergente semanal en el vestíbulo de la biblioteca de Grove Hall. Los equipos notaron interés en Real Talk por parte de los asistentes interesados en tener conversaciones más profundas con el personal del proyecto.

## DESTINARIOS

Los horarios se aprovecharon con frecuencia para que los propietarios y empleados de negocios de Mattapan Square hablaran con el equipo del proyecto y completaran encuestas sobre negocios. Los miembros del equipo de Mattapan Square también atrajeron a líderes comunitarios y de asociaciones vecinales para hablar con el equipo general de Blue Hill Ave. Grove Hall resultó útil para conectar con el Centro de Ancianos de Grove Hall.

En promedio, el equipo interceptó entre 5 y 10 personas por semana en ambos lugares, lo que brindó oportunidades de conversaciones individuales entre residentes y planificadores.



Participantes



Comentarios  
Recogidos



Reuniones  
Informales



enero de 2023 -  
junio de 2023

FASE

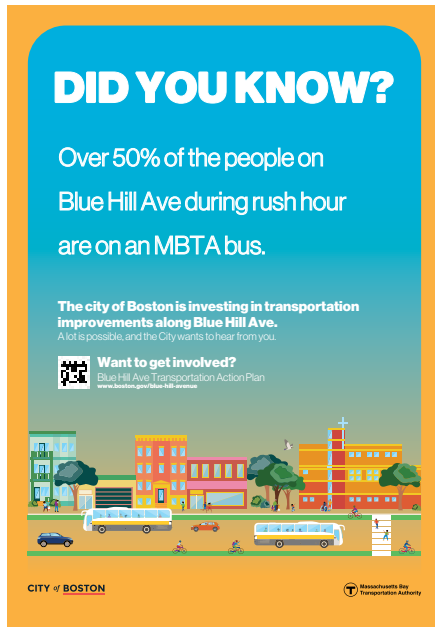
Comprensión del  
Contexto

Definición de  
Estrategias

Definición de  
Objetivos

**Aplicación**

Síntesis y  
Comunicación



## ANUNCIOS EN PARADAS CUBIERTAS Y AUTOBUSES

El equipo del proyecto utilizó espacios publicitarios en los autobuses de la MBTA y en las paradas de autobús cubiertas de Blue Hill Ave y sus alrededores para dar a conocer el proyecto. Para alcanzar a los pasajeros, el equipo colocó 800 anuncios en los autobuses de las estaciones de Arborway, Cabot y Southamptton. Para alcanzar a conductores y peatones, el equipo colocó anuncios en paradas de autobús en 30 puntos por Blue Hill Ave y Warren St.

Se publicaron tres variantes de anuncios con datos clave sobre los viajes por Blue Hill Ave:

1. "¿Lo sabía? Más del 50% de las personas que circulan por Blue Hill Ave en hora punta van en un autobús del MBTA."
2. "¿Lo sabía? Los pasajeros de autobús de Blue Hill Ave pierden 3.056 horas cada día laboral debido al tráfico y los retrasos."
3. "Hay, en promedio, un accidente que requiere servicios médicos de emergencia (EMS por sus siglas en inglés) cada dos días en Blue Hill Ave."

## ANUNCIOS EN LAS REDES SOCIALES

El equipo del proyecto también desplegó una campaña publicitaria en las redes sociales dirigida a usuarios de Roxbury, Dorchester y Mattapan que generó **150,000 impresiones**. **469 pasajeros hicieron clic en los anuncios**.

## PÁGINA WEB

BTD mantuvo [una página web de acceso público](#) un sitio web de acceso público para facilitar todos los materiales e información del proyecto. Todo el material escrito se tradujo al criollo haitiano y al español. Además del material escrito, la página web del proyecto también incluyó grabaciones de reuniones públicas, diapositivas y otros materiales de presentación.

## SPARKFM ONLINE

Miembros del equipo del proyecto se unieron a SparkFM, una plataforma de radio digital con sede en Boston, para una conversación en directo el 26 de julio de 2023. **La retransmisión fue vista por 426 personas.**



Anuncios en Paradas de Autobús



Visitas a la página web (enero 2022 - agosto 2022)



# 17 Anuncios Enviado por Correo



## FORMATO Y PROPÓSITO

Para maximizar el conocimiento del BHA TAP, el equipo envió anuncios por correo a los 22.977 hogares de Roxbury, Dorchester y Mattapan situados en un radio de 1/2 milla del corredor de Blue Hill Ave entre Grove Hall y Mattapan Square. Se enviaron dos campañas: la primera en octubre de 2022 para promocionar el proyecto en sí y la segunda en abril de 2023 para promocionar la exposición histórica Powerful Pathways y las jornadas de puertas abiertas. Los folletos incluían información general sobre el proyecto (objetivos, breve descripción de los eventos y formas de obtener más información o ponerse en contacto con la ciudad).

## DESTINARIOS

Residentes y comercios que viven en un radio de 1/2 millas de Blue Hill Avenue.



Folletos enviados en abr 2023



Folletos enviados en oct 2022



Todos los residentes en un radio de 1/2 milla de BHA recibieron un anuncio por correo

FASE

Comprensión del Contexto

Definición de Estrategias

Definición de Objetivos

**Aplicación**

Síntesis y Comunicación

# 18 Not Your Average Public Meeting



Fotos: Equipo de Consult LeLa, (L) Kay's Lounge NYAPM, (R) Franklin Park NYAPM

## FORMATO Y PROPÓSITO

El equipo de Consult LeLa puso en marcha la serie " Una Reunión Pública No Típica " (NYAPM por sus siglas en inglés) para hacer de la planificación una experiencia divertida, agradable e inclusiva en un formato diferente al de una reunión pública típica. El equipo organizó NYAPM en lugares populares a lo largo del corredor del proyecto (Kay's Lounge y Franklin Park Clubhouse) con comida y música gratis en cada evento, con breves presentaciones de Consult LeLa para poner al día a los asistentes sobre el proyecto (incluyendo lo que su equipo había escuchado de los residentes, los compromisos hechos por la Ciudad y las decisiones que podría tomar la comunidad sobre el proyecto). La serie NYAPM comenzó en julio de 2022 y continúa con reuniones específicas sobre Mattapan Square.

## DESTINARIOS

A cada reunión asistieron entre 15 y 30 miembros de la comunidad, muchos de los cuales eran jóvenes, como resultado de la publicidad y promoción deliberadas realizadas por el equipo para personas de entre 21 y 35 años que quizás no tuvieran ningún interés en asistir a una reunión pública típica y hacer oír su voz. Los miembros del equipo del proyecto colocaron mesas en estos eventos para ayudar a compartir información y se ofrecieron para conversaciones individuales con los miembros de la comunidad, y el equipo de Consult LeLa llevó un modelo 3D de los distintos diseños para ayudar a dirigir las conversaciones acerca del rediseño.



Reuniones



Participantes

Un joven adulto, escéptico con respecto a los carriles de autobús centrales, pero al que le gusta tener más espacio para la recogida y entrega a negocios. Se siente mucho más seguro tanto en bicicleta como en automóvil en American Legion Highway ahora.

**Franklin Park NYAPM**

FASE

Comprensión del Contexto

Definición de Estrategias

Definición de Objetivos

**Aplicación**

Síntesis y Comunicación

## 19 Exposición Histórica en Reunión Imprevista



Fotos: Equipo de Powerful Pathways, Grove Hall Exhibit Open House

### FORMATO Y PROPÓSITO

El equipo de Powerful Pathways creó una exposición sobre la historia de Blue Hill Ave que recorrió el corredor entre Grove Hall y Mattapan Square. La exposición educó a los residentes sobre la historia de Blue Hill Ave como un corredor de transporte con un amplio uso del tranvía eléctrico y la demografía cambiante del barrio en el siglo 1900, educó a los residentes en la práctica de la planificación del transporte y el diseño de calles y explicó los beneficios propuestos con respecto al transporte, la seguridad, el espacio público y la resiliencia que fueron posibles a través del plan de acción de transporte, también invitó a los residentes a informar a los esfuerzos de planificación actuales y futuros para BHA a través de una actividad de mapa interactivo.

### DESTINARIOS

El equipo de Powerful Pathways organizó jornadas de puertas abiertas en abril de 2023 para facilitar el diálogo entre los visitantes de la exposición Blue Hill Ave en las bibliotecas de Mattapan Square y Grove Hall; en cada jornada de puertas abiertas, el equipo se centró en las respectivas geografías de Blue Hill Ave y las comunidades circundantes entre las bibliotecas públicas de Boston Mattapan Square y Grove Hall. La exposición permaneció en las dos bibliotecas durante los meses de primavera. En abril y mayo, BTS y Powerful Pathways colaboraron en la organización de jornadas de puertas abiertas y otros eventos presenciales relacionados con la exposición y el proyecto.



Jornadas de Puertas Abiertas



Sesiones en la Biblioteca



Comentarios Recogidos

FASE

Comprensión del Contexto

Definición de Estrategias

Definición de Objetivos

**Aplicación**

Síntesis y Comunicación

# 20 Preguntas Frecuentes sobre el Proyecto

**Project Goals**  
1. Improve pedestrian safety on Blue Hill Ave.  
2. Expand transportation options/reliability.  
3. Connect infrastructure investments to the work of other City and State agencies.

Community feedback will be collected to inform final design decisions. **Have questions or comments?** [bluehillave@boston.gov](mailto:bluehillave@boston.gov) or 617-635-3944

View a list of the City's frequently asked questions (FAQs) and answers received so far about the project based on community leader input.

Visit the project website to learn more: [boston.gov/blue-hill-avenue](http://boston.gov/blue-hill-avenue)

**Metas del Proyecto**  
1. Mejorar la seguridad de peatones en BHA.  
2. Ampliar opciones de transporte y fiabilidad.  
3. Conectar las mejoras de infraestructura con el trabajo de otras agencias.

El equipo del proyecto e recopilarán comentarios de la comunidad para informar las decisiones finales de diseño. **Tiene preguntas o comentarios?** [bluehillave@boston.gov](mailto:bluehillave@boston.gov) o 617-635-3944

Vea una lista de las preguntas y respuestas frecuentes de la ciudad sobre el proyecto basadas en los aportes de los líderes comunitarios.

Visite el sitio web del proyecto para aprender más: [boston.gov/blue-hill-avenue](http://boston.gov/blue-hill-avenue)

## FORMATO Y PROPÓSITO

A partir de las respuestas a la encuesta comunitaria y de las preguntas recibidas a través de los canales de comunicación, incluyendo reuniones públicas y las sesiones de presentación, el equipo del BHA TAP preparó un documento con las preguntas más frecuentes (FAQ) sobre el proyecto en inglés, español y criollo haitiano. El documento organiza las preguntas en las siguientes categorías: general, diseño, seguridad, estacionamiento, bicicletas, espacio público y proyectos y políticas relacionados. Las FAQ del proyecto se actualizan periódicamente a medida que el equipo recibe más preguntas de los miembros de la comunidad, con una manera para que el público envíe directamente preguntas que se añadirán al documento vivo. Haga clic [aquí](#) para ver las preguntas frecuentes en inglés, [aquí](#) para ver las preguntas frecuentes FAQs en español y [aquí](#) para ver las preguntas frecuentes en criollo haitiano.

- ¿A qué se debe este proyecto?
- ¿Qué trabajos se han hecho hasta ahora?
- ¿Cuál es la visión de la ciudad para Blue Hill Ave?
- ¿Cómo participará la comunidad en el proceso?
- ¿Cómo podemos mantenernos al día sobre este proyecto y el proceso público?
- ¿Cómo participan en este proyecto los comercios del corredor?
- ¿Cómo asegura la Ciudad de coordinar con el MBTA?
- ¿Cuáles son los demás departamentos municipales y estatales que colaboran en el BHA TAP?
- ¿Cómo se tomará una decisión?

### FAQs Generales

- ¿Cuál es el diseño preferido de la Ciudad?
- ¿Es este el diseño final?
- ¿Por qué motivo quiere la Ciudad añadir un carril de autobús en medio de Blue Hill Ave?
- ¿Cómo puedo entender el impacto del diseño propuesto?
- ¿Qué pasa si la Ciudad decide no seguir adelante con los carriles de autobús en Blue Hill Ave?

### FAQs sobre el Diseño

- ¿Cómo puede ser seguro pedir a los pasajeros de autobús que crucen al medio de la calle?
- ¿Cómo podrán los vehículos de emergencia navegar por la calle con carriles de autobús?
- ¿Cómo se aplicará la ley de tráfico?
- ¿Cómo hará este proyecto que Blue Hill Ave sea más segura?

### FAQs sobre Seguridad

- ¿Cuál es el plan para el estacionamiento?
- ¿Cómo funciona el control del estacionamiento?
- ¿El diseño incluye un carril para bicicletas?
- ¿Cómo cambiará la calle?
- ¿Cuál es el plan de la ciudad para los árboles a lo largo de Blue Hill Ave?

### Estacionamiento, Bicicletas, Espacio Público FAQs

- ¿Cuáles otros recursos debo de conocer?
- ¿Qué más está ocurriendo en los alrededores de Blue Hill Ave?

### Proyectos y Políticas Relacionados

La Ciudad, trabajando en colaboración con el equipo de participación, se ha comprometido a un proceso de planificación transparente, holístico y centrado en la comunidad para el Plan de Acción de Transporte de Blue Hill Ave. Los siguientes Compromisos Públicos resumen cómo el equipo está trabajando para cumplir con estos objetivos. Tenga en cuenta que esta lista de compromisos públicos se creó en respuesta a los comentarios y las preguntas del público hasta el momento, y puede seguir actualizándose a medida que nuestro equipo avanza el proceso de participación.

- **Compromiso Público - Datos y Proceso**
- **Compromiso Público - Inversiones en Seguridad Peatonal**
- **Financiación Pública - Comunitaria**

Anuncio #1 en Todos los Boletines

Blue Hill Ave ha sido durante mucho tiempo un importante corredor de Boston, que permite a los viajeros moverse de un extremo a otro de la ciudad y sirve de conector clave entre personas, recursos públicos y muchos otros lugares de importancia económica y cultural. Sin embargo, la Blue Hill Ave de hoy es muy diferente de la de décadas pasadas. En el último siglo, se han producido muchos cambios demográficos y de infraestructuras a lo largo de la Blue Hill Ave y las comunidades de sus alrededores. Los interesados en conocer mejor la larga historia de esta importante avenida pueden consultar [este video enlace](#). Allentza Michel, directora fundadora de Powerful Pathways y miembro del equipo de participación, ofrece una visión general de cómo los cambios en los patrones de inversión, las políticas públicas y las tendencias migratorias a gran escala han afectado a Blue Hill Ave a lo largo del tiempo.

Anuncio #1 en Todos los Boletines

## FORMATO Y PROPÓSITO

Al final de cada mes, a partir de enero de 2023, **el equipo del proyecto envió un boletín trilingüe para informar sobre los eventos de participación del mes anterior y una vista previa de los eventos del mes siguiente.** El boletín mensual incluye los resultados de las actividades previas de participación abordadas en las reuniones públicas, los parámetros clave del proyecto (incluyendo los compromisos públicos y los objetivos del proyecto), los recursos pertinentes del BHA TAP (incluyendo enlaces a reuniones y estudios anteriores, preguntas frecuentes sobre el proyecto, recursos comunitarios y formas de ponerse en contacto con el equipo del proyecto), las preguntas y respuestas más frecuentes y las actualizaciones de los diseños a medida que evolucionaron.

## DESTINARIOS

La suscripción al boletín se anunció en las reuniones públicas y a través de otras publicaciones del proyecto, incluyendo la página web, y contaba con más de 700 suscriptores en agosto de 2023.



Publicación de Boletines Trilingües



Suscriptores de Boletines

FASE

Comprensión del Contexto

Definición de Estrategias

Definición de Objetivos

**Aplicación**

Síntesis y Comunicación

## 22 Conversaciones Real Talk for Change



Fotos: BHA TAP project team

### FORMATO Y PROPÓSITO

Las conversaciones de Blue Hill Ave Real Talk for Change tuvieron lugar en pequeños grupos en los que se pidió a **los participantes que imaginaran el futuro de Blue Hill Ave y compartieran historias personales que influyeron en esta visión**. Estas conversaciones fueron facilitadas en persona y a través de Zoom por otros miembros de la comunidad, así como por miembros del equipo del BHA TAP; los participantes y los facilitadores de la comunidad fueron compensados por su tiempo. Cada conversación fue, con el consentimiento de los participantes, grabada, transcrita y publicada en un sitio web público que muestra los aspectos más destacados y los temas comunes de todas las conversaciones. Haga [clic aquí](#) para visitar el sitio web BHA TAP Real Talk.

### DESTINARIOS

Se celebraron conversaciones con cualquier persona que viva, trabaje, juegue o rece a lo largo de **Blue Hill Ave**. **El objetivo de las conversaciones era escuchar a personas que tal vez se sintieran incómodas hablando en reuniones públicas u otros grandes foros**. El equipo de participación celebró conversaciones con cientos de adultos y jóvenes con experiencias vividas a lo largo del corredor del proyecto. Las conversaciones de Real Talk for Change, conceptualizadas y co-diseñadas por el profesor del MIT Ceasar McDowell, pretenden amplificar las voces y experiencias de los residentes que actualmente están infrarrepresentadas en las conversaciones de participación existentes.



Conversaciones de Real Talk (incluyendo dos en español)



Participantes adultos y jóvenes



Conversaciones únicas destacadas en el portal público



abril de 2023 - agosto de 2023

FASE

Comprensión del Contexto

Definición de Estrategias

Definición de Objetivos

**Aplicación**

Síntesis y Comunicación

## 23 Alcance de los Equipos Móviles



Foto: Emily Urbanski (equipo del proyecto), despliegue del equipo móvil ante la biblioteca de Mattapan.

### FORMATO Y PROPÓSITO

Para aprovechar los meses de verano, el equipo del proyecto dirigió un Equipo Móvil a partir de julio de 2023 para realizar actividades de alcance en persona en lugares públicos concurridos a lo largo del corredor del proyecto Blue Hill Ave. Estos lugares incluyeron paradas de autobús en Mattapan Square, los parques Harambee y Franklin, las bibliotecas Grove Hall Mecca y Grove Hall / Mattapan Square. El objetivo de estos equipos móviles era (a) dar a conocer el proyecto y los materiales públicos, incluyendo los enfoques de diseño, y (b) obtener opiniones de personas interesadas en mantener conversaciones más profundas. Los equipos llevaban copias en tres idiomas de los programas de puertas abiertas, folletos, hojas informativas y guías de conversación.



Implantaciones



Folletos/hojas informativas distribuidos por cada



Comentarios Recogidos



julio de 2023 - en curso

### DESTINARIOS

Los equipos buscaban informar a personas que aún no conocían el proyecto y a miembros de la comunidad que aún no habían dado su opinión.

Adulto, quiere abordar el autobús de forma más segura y se siente más seguro en el cruce de peatones, pero no al cruzar la calle.

**Mattapan Library**

Adulto mayor, preocupado por los autobuses abarrotados de la tarde, lo que provoca que los pasajeros se caigan y los operadores de autobuses cierren las puertas a los pasajeros.

**Harambee Park**

FASE

Comprensión del Contexto

Definición de Estrategias

Definición de Objetivos

**Aplicación**

Síntesis y Comunicación

## 24 Presencia en Eventos Comunitarios



Foto: Graham Moitoso (equipo del proyecto), Open Streets Roxbury (en Blue Hill Ave)

### FORMATO Y PROPÓSITO

El equipo del proyecto participó en varios eventos comunitarios a lo largo de Blue Hill Ave para dar a conocer el proyecto, responder a preguntas y obtener opiniones de la comunidad sobre los diseños. El equipo trató de ser accesible al público y reunirse con los miembros de la comunidad en los eventos a los que ya estaban asistiendo para ponerse al día sobre las actualizaciones del proyecto.

Familia con niños pequeños que vive a lo largo de Blue Hill Ave apoya firmemente los cambios para apoyar el ciclismo, autobuses, estacionamiento y caminar. Quiere calles con más iluminación y velocidades de conducción más seguras. "Gran idea, necesitamos esto."

**Open Streets Roxbury**

Adulto mayor, mencionó la necesidad de más zonas para sentarse. Está entusiasmado con los carriles de autobús centrales.

**Mattapan Square Farmers Market**

### DESTINARIOS

Los eventos de presentación incluyeron muchas asociaciones con Mattapan Square Main Streets y Mattapan Food and Fitness Coalition (incluyendo el Día de la Salud y el Bienestar de MSMS en 2021 y 2022, el Mattapan Square Farmer's Market en los veranos de 2022 y 2023 y la serie Activating the Square), la Oficina de Vivienda de la Alcaldesa (incluso en eventos de Building Homes/Building Wealth), asociaciones de vecindarios locales (incluyendo eventos de verano para la Garrison Trotter Neighborhood Association), horas de café locales con la alcaldesa y asociaciones de inquilinos, y Open Streets Roxbury (donde el equipo presentó en 2022 y 2023).



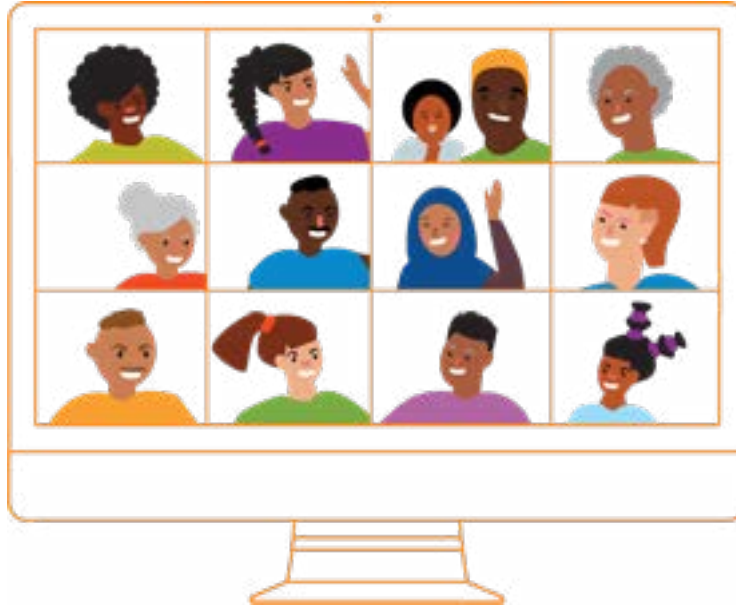
Eventos asistidos por el equipo del proyecto



junio de 2021 - en curso



# 25 Virtual Meetings



## FORMATO Y PROPÓSITO

El equipo del proyecto BHA TAP celebró nueve reuniones públicas virtuales entre octubre de 2022 y julio de 2023. Estas reuniones se celebraron en Zoom debido a la indecisión en torno a las reuniones en persona en medio de COVID. Las reuniones estuvieron abiertas al público en general y se programaron en horarios recurrentes (la misma hora/día de la semana cada mes). Cada reunión incluía contenidos fundamentales del proyecto que se repetían mensualmente, nuevos contenidos que respondían directamente a las preguntas de la comunidad planteadas durante la reunión anterior, presentaciones de organismos asociados o socios comunitarios y conversaciones en la comunidad. En todas las reuniones hubo salas de interpretación en directo en español y criollo haitiano.



Reuniones  
Públicas  
Realizadas  
Virtualmente



Asistentes Únicos  
en los 9 Meses

## TÓPICOS DE REUNIONES

OCT	Contexto histórico / <b>Powerful Pathways</b>
NOV	Responder a las FAQ / <b>BTD</b>
ENE	Compromisos públicos y perfil de datos del corredor / <b>MBTA</b>
FEB	Vivienda / <b>Oficina de Vivienda de la Alcaldesa</b>
MAR	Estacionamiento / <b>Metropolitan Area Planning Council (MAPC)</b>
ABR	Columbus Ave FAQs / <b>BTD</b> Infraestructura verde / <b>Director de Infraestructura Verde</b>
MAY	Actualizaciones del proyecto: Próxima fase de diseño / <b>Regina Villa Associates</b>
JUN	Diseños alternativos / <b>BTD</b>
JUL	Encuesta a pasajeros de autobús / <b>LivableStreets Alliance</b>

FASE

Comprensión del Contexto

Definición de Estrategias

Definición de Objetivos

**Aplicación**

Síntesis y Comunicación



Pantallazo de la presentación del taller

## FORMATO Y PROPÓSITO

El equipo consultor organizó un taller comunitario de "sensibilización" (también conocido como taller de codificación) con antiguos facilitadores y participantes de Real Talk. Se trataba de residentes que habían facilitado una serie de conversaciones comunitarias sobre BHA y/o participado en una Real Talk cercana con sus iguales. A un alto nivel, el taller se diseñó para garantizar que la complejidad de las conversaciones de Real Talk pudiera destilarse en un conjunto coherente de temas con fines de comunicación, sin perder matices ni especificidad local. A nivel práctico, **el objetivo de este taller interactivo era (1) compartir el borrador del conjunto de códigos y subcódigos cualitativos extraídos del universo de conversaciones de Real Talk y (2) llevar a cabo una sesión de escucha estructurada para validar y editar el libro de códigos del análisis de Real Talk.** El taller permitió al equipo perfeccionar el libro de códigos y las definiciones de Real Talk.

## WORKSHOP GOALS

El taller también logró el objetivo de abrir el proceso de análisis de la participación a los residentes de la comunidad. Como las conversaciones de Real Talk fueron tan profundas y contaron con una amplia gama de grupos de miembros de la comunidad, el marco desarrollado a través de este taller de codificación acabó convirtiéndose en el marco temático de este mismo informe.

"El mismo tema surgió en una reunión que yo facilité. Nos provocó a mí y al grupo muchas emociones en relación con la peligrosidad de las calles, los accidentes y la gente que no presta atención. La gente no respeta las señales, los cruces patonales, los peatones corren peligro."

**Observación del Facilitador Comunitario**

# ¡LO QUE ESCUCHAMOS!

En las páginas siguientes se resumen los principales resultados del proceso de participación.



# MUCHAS PERSONAS ESTÁN DE ACUERDO EN LOS PROBLEMAS, PERO DIFIEREN EN EL DISEÑO

Como en cualquier proceso público de planificación, se expresaron muchas opiniones sobre la BHA TAP. Hubo muchos puntos de preocupación compartida, pero también diferentes planteamientos sobre cómo abordar esas preocupaciones.

## PREOCUPACIONES COMPARTIDAS

### La seguridad física es una cuestión crítica.

Las preocupaciones de seguridad se centran en los viajes (en particular para los peatones de edad avanzada, los peatones muy jóvenes y las personas con problemas de movilidad), así como a las preocupaciones generales sobre la seguridad individual a lo largo de la BHA.



### Hay una falta de respeto entre muchos viajeros de la BHA.

Esto incluye comportamientos de viaje no deseados o incluso ilegales (por ejemplo, estacionaren doble fila; exceso de velocidad; andaren bicicleta por la acera), así como una falta de respeto percibida en el tránsito (es decir, procedente de los operadores o de otros pasajeros).



### La Ciudad debe protegerse contra los posibles impactos negativos de la inversión en infraestructuras.

Entre ellas, la preocupación por el aumento de la presión sobre las infraestructuras de carretera existentes (por ejemplo, la disponibilidad de estacionamiento), el apoyo a los comercios locales y el aumento del costo de vida.



### La Ciudad debe apoyar un próspero corredor cívico y comercial a lo largo de la BHA.

Algunas personas evocaron recuerdos o historias generacionales de la BHA como "meca de los negocios negros" en Boston. Otros expresaron su deseo de poder satisfacer todas sus necesidades y deseos sin tener que salir de la BHA. Señalaron compromisos prácticos (por ejemplo, el mantenimiento regular de los espacios públicos), así como inversiones comunitarias a largo plazo (por ejemplo, asegurar que la planificación futura incorpore las voces de la comunidad y dé prioridad a la equidad).



## DISTINTOS PLANTEAMIENTOS

Concentrarse en **aumentar** la vigilancia del tráfico para reducir el exceso de velocidad, en lugar

**Mejorar** las infraestructuras y los tiempos de los semáforos, especialmente para peatones y ciclistas (por ejemplo, carriles de bicicletas seguros).

**Aumentar** la vigilancia y la gestión del tráfico para reducir los comportamientos ilegales en los viajes (por ejemplo, estacionamiento en doble fila).

**Mejorar** las operaciones de tránsito y el nivel general de servicio para reducir la congestión de gente, los retrasos y la frustración. **Incrementar** las infraestructuras de transporte para que todos los viajeros tengan su propio carril.

**Proteger** y aumentar la disponibilidad de estacionamiento para apoyar a los comercios y otras instituciones que dependen de los automovilistas.

**Proporcionar** apoyo financiero o técnico directo a comercios locales, instituciones culturales, organizaciones comunitarias o residentes con problemas de vivienda.

**Proporcionar** apoyo financiero o técnico directo a comercios locales, instituciones culturales, organizaciones comunitarias o residentes con problemas de vivienda.

**Dar prioridad** a las inversiones en espacios públicos para parques y actividades recreativas, zonas peatonales y zonas verdes.

# ALTERNATIVAS DE DISEÑO

BTD and MBTA compartieron dos [planteamientos de diseño alternativos](#) en junio y julio de 2023 (en una reunión comunitaria virtual y en tres jornadas de puertas abiertas presenciales en Carter Post, Sportsmen's Tennis Center y Franklin Park Clubhouse).

## Why Two Design Approaches Were Developed

La participación de la comunidad planteó preocupaciones comunes junto con una diversidad de perspectivas sobre cómo abordarlas. Para facilitar conversaciones más informadas, tanto entre los miembros de la comunidad como con la Ciudad, - BTD y MBTA llevaron a cabo una serie de análisis técnicos para entender cómo el diseño de las calles podría abordar de manera más integral estas preocupaciones compartidas.

Como primer paso para difundir esta información, BTD compartió los resultados de sus análisis internos en las [FAQs del proyecto](#) (en concreto, las secciones sobre seguridad, estacionamiento y diseño). BTD y MBTA también desarrollaron un conjunto de métricas preliminares destinadas a medir y comparar los impactos de los distintos planteamientos de diseño. Las métricas se originaron en (1) las mejores prácticas en la planificación del transporte y (2) conversaciones con miembros de la comunidad, y fueron finalmente finalizadas tras las discusiones con el núcleo de la BHA y una presentación en la reunión virtual de la comunidad de junio de 2023.

## Los Dos Enfoques

### 1. Planteamiento de "Corredor Multimodal":

Se refiere a un diseño de calles que equilibra las necesidades de los distintos viajeros, incluyendo conductores, ciclistas, peatones y pasajeros de autobús. Fundamentalmente, pretende que los viajes sean seguros y fiables para todos. También incluye mejoras en las zonas verdes y los espacios comunitarios, como arte, ampliación del dosels de los árboles, mejoras en la iluminación, etc. Este planteamiento se desarrolló originalmente como parte del proyecto BHA TAP de 2019, se presentó varias veces en 2020, se incluyó en la propuesta de subvención RAISE de 2021 y se perfeccionó para el proceso de participación actual.

### 2. Planteamiento para "Mejorar Lo Actual":

Se trata de mejoras de seguridad a pequeña escala, como la mejora de cruces peatonales, realizar un "estado de buena reparación" de la BHA (un término técnico que incluye la repavimentación de calles, la reparación de aceras y el cambio de marcaciones de los carriles) y la replantación de pozos de árboles vacíos. Este planteamiento se desarrolló sobre la base de un subconjunto de comentarios de la comunidad recibidos a partir de mayo de 2023, que se centró en el deseo de centrarse en el control de tránsito y la gestión y hacer cambios mínimos en el diseño de Blue Hill Ave.



Como se desprende de su nombre, **el enfoque se centra específicamente en la forma en que el diseño de infraestructuras puede abordar las preocupaciones de la comunidad** y apoyar mejoras de la vida cívica, la seguridad y el bienestar general. **Es importante tener en cuenta que el diseño, aunque por supuesto está relacionado, es independiente de los cambios políticos o programáticos**, como el aumento del control y la gestión del tráfico, la asistencia financiera y técnica a los comercios o los programas de estabilidad de la vivienda para los residentes. Por este motivo, BTD y MBTA se han conectado con 16 organismos estatales y locales para asegurar que el diseño de las calles para BHA se complemente con las futuras inversiones en políticas y programas.

## LO QUE ESCUCHAMOS

Tal y como BTD ha declarado anteriormente:

**“El transporte, aunque importante, es ante todo un conector - conecta a las personas con la vivienda, el trabajo, la familia y los amigos, así como con nuestras comunidades en general.”**

Tras el proceso de participación en el BHA TAP, está claro que el transporte también afecta a la **libertad de movimiento** de las personas y a su **calidad de vida en general**.

Los siguientes temas (también conocidos como "conclusiones de alto nivel") se han extraído de las diversas actividades de participación realizadas a lo largo del proyecto. Algunas actividades se centraron en llegar al mayor número de personas posible, lo que permitió al equipo del proyecto interactuar con una mayor diversidad de perspectivas y aumentar el conocimiento del proyecto. Otras actividades se centraron en escuchar y hablar en profundidad, por lo general conversaciones más largas con grupos más reducidos de personas.

**Las conclusiones se organizan en seis temas** (véase la página siguiente para información más detallada):

1. Acceso y Fiabilidad del Tránsito
2. Percepción de la Seguridad en los Viajes, Ansiedad y Frustración
3. Infraestructura Construida e Infraestructura de Tránsito
4. Percepción de los Organismos Públicos
5. Comunidad y Vida Cívica
6. Cambio al Barrio

Aunque representativo de temas transversales de todos los lugares de participación, **este marco analítico se desarrolló en estrecha conversación con un grupo de facilitadores y participantes de la comunidad de Real Talk**. Este grupo incluía a residentes de la comunidad y electores que habían dirigido una serie de conversaciones íntimas sobre BHA o habían participado en estas conversaciones con sus compañeros.

Favor de ver "Resumen de Participación: Métodos de Participación" para más información sobre Real Talk o [visite la página web de Real Talk](#) para escuchar fragmentos de conversaciones y aprender más sobre estos temas.



# TEMAS DE PARTICIPACIÓN DE ALTO NIVEL

Los siguientes temas se derivaron de las diversas actividades de participación de los últimos dos años.

TEMAS	DESCRIPCIÓN
<b>Acceso y Fiabilidad del Tránsito</b>	Este tema incluye comentarios sobre el impacto de la fiabilidad del transporte público en el acceso a servicios y oportunidades (p. ej., empleo, atención sanitaria, educación), así como en la libertad de movimiento. Incluye preocupaciones específicas o experiencias negativas sobre el transporte público a lo largo de la BHA.
<b>Percepción de la Seguridad en los Viajes, Ansiedad y Frustración</b>	Este tema recoge las experiencias y percepciones negativas de seguridad, ansiedad o frustración entre las personas o grupos que viajan por la BHA.
<b>Infraestructura Construida e Infraestructura de Tránsito</b>	Este tema capta comentarios específicos sobre el estado actual y futuro del diseño de las infraestructuras (es decir, el estado de las carreteras, el diseño de las infraestructuras, el estacionamiento, la aplicación/gestión de las normas de circulación, el tráfico) y la gestión a lo largo de la BHA. Se incluyen los cambios en las infraestructuras que preocupan a las personas y los cambios que les ilusionan.
<b>Percepción de los Organismos Públicos</b>	Este tema abarca las experiencias y percepciones individuales sobre los organismos y servicios públicos a lo largo de la BHA. Esto incluye: la confianza o la falta de ella en el MBTA, la agencia de seguridad pública o las preocupaciones relacionadas con la aplicación de la ley, las comparaciones con otras áreas del metro de Boston (es decir, con respecto a la inversión o la atención), y los comentarios generales sobre la historia y el estado actual de la planificación estratégica en torno a BHA.
<b>Comunidad y Vida Cívica</b>	Este tema abarca los comentarios relacionados con el espacio público, las instituciones cívicas y la vida comunitaria (por ejemplo, organizaciones y centros comunitarios, elementos de diseño urbano, zonas verdes y recreativas, proyectos de embellecimiento, comercios locales, recursos comunitarios compartidos, sentimiento de pertenencia). Estos comentarios están organizados por ventajas y oportunidades existentes, preocupaciones actuales e ideales específicos para el futuro.
<b>Cambio al Barrio</b>	Este tema incluye: (a) experiencias pasadas/generacionales de residentes y/o comercios expulsados de BHA debido a presiones externas, (b) preocupaciones sobre posibles desplazamientos residenciales o comerciales futuros, (c) entusiasmo por posibles cambios futuros, (d) comentarios relacionados con el aumento del costo de vida y (e) percepciones o experiencias de las consecuencias no deseadas de la inversión (es decir, inversiones cuyos beneficios no llegan a todos por igual).

## CONCLUSIONES RECOPIADAS

**1.** Hay muchas razones por las cuales las personas deciden conducir, como la capacidad física, los arreglos familiares, la percepción de la seguridad y la comodidad. Muchas personas expresaron la idea de que la conducción permite el máximo control sobre su tiempo, especialmente en comparación con otras opciones de viaje a lo largo de este tramo de BHA.

**Algunas personas optaron por comprar un auto debido a opciones de transporte poco fiables o lentas.**

• **Sin embargo, no todas las personas podían elegir su modo principal de transporte..**

Por ejemplo, muchos pasajeros de autobús no "eligieron" explícitamente utilizar el transporte público, sino que lo hicieron por defecto, ya fuera por falta de acceso a un vehículo o a un medio de transporte compartido, por edad, por distancia de viaje o por capacidad física.

**2. Las experiencias sobre el uso del autobús fueron variadas, desde sentimientos positivos por las tarifas de autobús gratuitas hasta preocupaciones por los retrasos, la congestión de personas, la falta de respeto por parte de los conductores y la falta de fiabilidad de la información sobre horarios.**

• **En muchas anécdotas, la fiabilidad del transporte público no se limitaba a la comodidad, sino que estaba directamente relacionada con el acceso a servicios y oportunidades.** Los estudiantes indicaron que en ocasiones habían sido penalizados o culpados por su escuela o por miembros de su familia debido a retrasos en el autobús; algunos jóvenes expresaron sentimientos de consternación y apatía por ir a la escuela al enterarse de retrasos significativos en el tránsito. Otros pasajeros compartieron casos en los que llegaron tarde al trabajo, a citas médicas o a recoger a sus hijos por problemas imprevistos de transporte.

**3. En general, los viajeros de todos los modos notaron múltiples desafíos y frustraciones al moverse por este tramo de la BHA.**

Esta percepción de que la BHA no funciona bien para cualquier viajero también se documentó en el proceso de participación y encuesta del BHA TAP de 2019 (véase "Contexto del Pproyecto"). Hubo una serie de preocupaciones compartidas, aunque la naturaleza exacta de cada preocupación varió dependiendo del modo principal de viajar:

• **Preocupación por la seguridad.** Para ciclistas y peatones, esto se refiere generalmente al miedo a sufrir daños corporales debido al exceso de velocidad o a un comportamiento peligroso en la conducción. Para los conductores (también conocidos como "motoristas") y operadores de autobuses, el miedo a daños vehiculares o colisión con otros viajeros, o preocupaciones sobre el exceso de velocidad.

• **Sentimientos de frustración.** Debido a la congestión, el mal mantenimiento de las carreteras, la falta de estacionamiento y la falta de aplicación y gestión del tráfico. Para los conductores en particular, estos sentimientos de frustración llevaron a muchos a tomar rutas alternativas (es decir, calles laterales); algunos operadores de autobús reportaron haber elegido otras rutas de autobús para evitar tener que conducir en BHA.

• **Sentimientos de conflicto con los demás.** Debido a la percepción de conductas egoístas, peligrosas o ilegales por parte de otros viajeros; las preocupaciones específicas incluían el estacionamiento en doble y triple fila y el exceso de velocidad.

Muchos de estos sentimientos de frustración y conflicto fueron más allá de las experiencias de viaje, y resurgieron en diferentes formatos de reuniones públicas. Sobre todo en las reuniones virtuales (quizás debido a la función de chat abierto para todos los participantes), a menudo se produjeron tensiones y conflictos entre los distintos participantes en las reuniones.





**4.** Aunque muchas personas compartían las mismas preocupaciones sobre viajar por la BHA, había una gran diversidad de opiniones sobre la mejor forma en que la Ciudad debería abordar estos problemas. **De las personas que propusieron soluciones potenciales, éstas tendían a caer en una de tres categorías:**

- **Algunos expresaron su deseo de cambios específicos en las carreteras.**
  - + En general, estas personas estaban interesadas en **crear más espacio para los no motoristas** (por ejemplo, añadir carriles para bicicletas; añadir carriles para autobuses u otra tecnología para dar prioridad a los autobuses; crear más cruces peatonales).
  - + Si se daba alguna razón, solía ser poro **motivos de seguridad**.
  - + Se observó una **brecha generacional** con respecto al deseo de cambios en la carretera que aumenten la naturaleza multimodal de la BHA, con más jóvenes tendiendo a expresar esta opinión.
- **Algunos expresaron su deseo de no introducir cambios mayores en el diseño** de las carreteras. Si se daba alguna razón, solía deberse a uno de los siguientes problemas:
  - + **Preocupación por la congestión de los viajes**, los retrasos, y el miedo de perder espacio para los automóviles.
  - + **Una desconfianza general en la MBTA u otros organismos públicos** para gestionar con éxito un proceso de rediseño.
  - + **Impactos cotidianos debidos a la construcción**.
  - + **Percepción de que los problemas existentes a lo largo de la BHA se abordarían mejor a través de la política y la aplicación de la ley que del diseño**.
  - + Sin embargo, aunque la gente no indicó su preferencia por cambios importantes en el diseño de las carreteras, **muchos señalaron la necesidad de mejorar el pavimento, la pintura de los carriles y el mantenimiento general de las calles**.

- **Otros dieron opiniones que podrían clasificarse mejor como reactivas contra la perspectiva de un diseño de prioridad de autobuses.** Si se daba alguna razón, solía deberse a uno de los siguientes aspectos:
  - + **Percepciones de que dar prioridad a los autobuses agravaría los problemas existentes con la congestión de los viajes y los retrasos para los vehículos personales.**
  - + **Experiencias negativas al conducir alrededor de otros corredores de prioridad de autobuses o proyectos de carril para bicicletas en las proximidades de BHA.**



**5. En algunas conversaciones, resultó evidente que un subgrupo de personas no confiaba en los organismos públicos, había tenido experiencias negativas con la planificación y el desarrollo o tenían una sensación general de agotamiento de la participación.**

- Por ejemplo, aunque BTB no se ha comprometido a tomar una decisión sobre el diseño –un hecho que se reforzó en todas las reuniones públicas, comunicaciones escritas y discusiones en pequeños grupos - **muchas personas que expresaron opiniones reactivas estaban operando bajo el supuesto de que la Ciudad ya había finalizado los diseños de las calles para BHA.**
  - + Aunque no siempre se definió explícitamente la naturaleza específica de la preocupación de alguien, está claro que muchas personas que hacían referencia a "la propuesta" o "el rediseño" se referían a algún tipo de mejora multimodal del corredor como un hecho consumado.
- **Además, varias personas expresaron su preocupación sobre los motivos del equipo del proyecto y su posicionamiento en el contexto de este.** A lo largo de muchas reuniones virtuales, varios asistentes se preguntaron si el equipo del proyecto estaba capacitado para tomar decisiones en la comunidad.
- **Otras personas cuestionaron los métodos y las fuentes de datos del proyecto.** Esto era especialmente cierto cuando el equipo del proyecto presentaba datos que no coincidían con la experiencia vivida por una persona, independientemente del rigor o la fiabilidad de la fuente de datos.



### HISTORIAS DE LA PLANIFICACIÓN DE MEDIADOS DE SIGLO

Véase "Contexto del Proyecto", que ofrece una versión abreviada de la complicada historia de BHA en materia de transporte y planificación de vecindarios. Esto incluye los cambios demográficos masivos de los últimos más de 100 años, así como cambios en gran parte de arriba abajo en las infraestructuras, como la introducción de un sistema de ferrocarril eléctrico a principios del siglo 1900 y el desarrollo suburbano subsidiado a mediados del siglo mediados de 1900 (dando lugar a la sustitución de la línea de tranvía por carriles para autobuses y automóviles).

### HISTORIAL RECIENTE DE PLANIFICACIÓN

Esta percepción puede deberse a los recientes esfuerzos de planificación en torno al corredor BHA. Por ejemplo, el proceso de planificación del BHA TAP de 2019 avanzó dos conceptos de diseño en una gran reunión pública en marzo de 2020, ambos de los cuales incluían la mejora de la infraestructura para ciclistas, peatones y pasajeros de autobús. La publicación de este folleto coincidió con el inicio del cierre por la pandemia, por lo que el proceso se detuvo hasta la campaña actual. Además, la ciudad consiguió una subvención federal RAISE en 2021 que incluía una propuesta de carril de autobús central a lo largo de la BHA. Aunque el proceso actual no comenzó con una propuesta de diseño predeterminada, y de hecho aún no ha finalizado la decisión sobre el diseño, el hecho de que algunas personas entendieran lo contrario señala una comunicación potencialmente poco clara por parte de la Ciudad.

**6. No todas las preocupaciones o soluciones se centraron en las infraestructuras de transporte.**

De hecho, la mayoría de los participantes plantearon problemas, preguntas o esperanzas en múltiples ámbitos:

- **Muchas personas pidieron que se aumentaran las inversiones en espacios públicos y verdes:**
  - + iluminación de las calles, árboles en las calles, mejores conexiones con parques y zonas verdes, mejores opciones de asientos y lugares de descanso, mejor mantenimiento de la basura, arte público y zonas para comer al aire libre.
- **Más allá de las intervenciones de diseño, los ciudadanos expresaron su deseo de contar con un próspero corredor comercial y cultural.** Algunos hicieron comparaciones con otros vecindarios de Boston, en términos de servicios y mantenimiento público. Otros se refirieron a recuerdos del pasado o historias generacionales sobre "los viejos tiempos" de BHA, insinuando la idea de un espacio cívico que debería ser restaurado. Cuando se mencionaron, las posibles soluciones señalaban la necesidad de apoyo público a los comercios locales.
- **Muchas personas expresaron su preocupación por el aumento del costo de vida para los particulares y el desplazamiento residencial o comercial a escala comunitaria.** Algunos tenían experiencias personales de desplazamientos no deseados o preocupaciones actuales sobre la asequibilidad; otros hablaron de los posibles riesgos futuros de desplazamiento residencial o comercial debido a un desarrollo no mitigado.

- La mayoría se centró en las preocupaciones y esperanzas cotidianas. **Sin embargo, varias personas plantearon preguntas relacionadas con la visión del futuro de la BHA.**

- + Algunos expresaron su deseo de inversiones en infraestructuras a gran escala para mejorar las opciones multimodales, incluyendo la idea de un puente ciclista/peatonal, una línea de metro a través de la zona o la restauración de la línea de trolebuses.
- + Los participantes plantearon cuestiones relacionadas con la planificación estratégica de los vecindarios y la armonización con los objetivos generales de desarrollo de la ciudad. Esto incluía preguntas sobre: resultados a largo plazo (tanto para los individuos como para la vida comunitaria), los valores integrados en el gasto público y los presupuestos, y las estrategias de planificación para el futuro desarrollo de los vecindarios.



# LO QUE ESCUCHAMOS

## Acceso y Fiabilidad del Tránsito Circulación libre

## Percepción de las Agencias MBTA

### PUNTOS CLAVE

**Hay muchas razones por las que la gente elige conducir, entre ellas la capacidad física, los arreglos familiares, la percepción de la seguridad y la comodidad.** Muchas personas expresaron la idea de que la conducción permite el máximo control sobre su tiempo, especialmente en comparación con otras opciones de viaje a lo largo de este tramo de BHA. Algunas personas habían optado por comprar un automóvil debido a que las opciones de transporte eran poco fiables o lentas.

"Dejé de tomar el autobús para ir a trabajar al Children's Hospital porque tardaba 2 horas. En automóvil, podían ser 20 minutos".

*- Grove Hall evento comunitario (Registro Centralizado de Comentarios). Residente de Dorchester.*



"No estoy a favor ni en contra del carril de autobús central, pero no es realista pensar que una familia de 4 miembros, quizá con niños pequeños, vaya a renunciar a la comodidad de un automóvil para tomar un autobús. Las familias con niños tienen que ir a actividades antes y después del colegio, así que un automóvil será necesario."

*- junio de 2023 reunión pública virtual, chat de Zoom, principalmente viajes en autobús/tren.*



"Lamentablemente la bicicleta no es factible para los padres que trabajan, no puedo viajar en bicicleta ni MBTA. Tengo una familia que transportar con múltiples paradas durante el día. Escuela, trabajo, actividades extracurriculares todo en un solo viaje subiendo y bajando Blue Hill."

*- junio 2023 reunión pública virtual, Zoom chat, motorista.*



## Acceso y Fiabilidad del Tránsito

Circulación libre

### PUNTOS CLAVE

**No todas las personas podían elegir su modo principal de viajar.** Por ejemplo, muchos pasajeros de autobús no "eligieron" explícitamente utilizar el transporte público, sino que lo hicieron por defecto, ya fuera por falta de acceso a un automóvil o a un medio de transporte compartido, por edad, por distancia recorrida o por capacidad física.

"Ya sabes que algunos no tenemos automóvil y el transporte público es la única opción".

*- octubre 2022 reunión pública virtual, chat de Zoom, principalmente viajes en autobús/tren.*



"Realmente quiero llamar la atención sobre el hecho de que hay muchos adultos que viven a lo largo de Blue Hill Ave, que viven en Mattapan, que viven en Dorchester, que son negros y marrones, que están luchando por mantener a sus familias que no pueden venir a esta reunión de hoy porque están esperando el autobús. Esperan el autobús para llegar a casa y dar de comer a sus hijos. Están esperando el autobús para poder ir a trabajar a su turno de noche. Y la idea de que estas personas están siendo injustamente priorizadas en el contexto de abordar los problemas sistémicos que les afectan desde hace mucho tiempo a los negros y marrones en esta área en particular... Espero de verdad que la gente se tome un segundo y preste atención al hecho de que no todo el mundo puede permitirse comprar un automóvil o tener acceso a un automóvil aunque esté en edad de conducir".

*- julio 2023 reunión pública virtual, comentario hablado por asistente de la comunidad, motorista.*



## Acceso y Fiabilidad del Tránsito Preocupaciones acerca del Transporte Público

### PUNTOS CLAVE

**Las experiencias sobre el uso del autobús fueron variadas, desde sentimientos positivos por la tarifa gratuita hasta preocupaciones por los retrasos, las multitudes de gente, la falta de respeto por parte de los conductores y la poca fiabilidad de la información sobre horarios.**



"Mis hijos tienen que decirme o enviarme un mensaje de texto con las horas a las que vendrá el autobús. Tienen que localizarlo por mí"

- Encuesta a pasajeros de autobús sin datos móviles en sus teléfonos.

"Aunque estés en la 28 y bajes por Blue Hill Ave, debido al estacionamiento en doble fila, el autobús no puede llegar a la acera. Me he caído [sic] del autobús saliendo por detrás, porque no estaba cerca de la acera. Pero yo no salgo por detrás, sólo voy por delante. [El operador del autobús] me dice que vaya por detrás, yo me niego porque sé lo que puede pasar si no están lo bastante cerca de la acera".

- Participante en Real Talk.



"Es mi peor pesadilla, 30-40 minutos de espera por la 31, cuando dice un minuto tarda 15 minutos."

- Encuesta a pasajeros de autobús que trabajan en West Roxbury y viajan en autobús todos los días.



"Reitero indudablemente de que el estado realmente tiene que trabajar con Boston para que esto funcione porque, seriamente, si la línea naranja corriera más rápido, te prometo que no conduciría. No iría por esas carreteras si pudiera llegar más rápido al trabajo... A veces se echa la culpa a los demás: 'Si el Estado lo arreglara, funcionaría mejor'. Pero yo digo: 'Hay cosas que la ciudad podría hacer para que el autobús funcionara mejor'. Está muy bien que el autobús sea gratuito, pero si tarda hora y media en llegar, ¿quién va a tomarlo?"

- Participante en Real Talk.



## Acceso y Fiabilidad del Tránsito Acceso a empleos, servicios y oportunidades

### PUNTOS CLAVE

**En muchas anécdotas, la fiabilidad del transporte público no se limitaba a la comodidad, sino que estaba directamente relacionada con el acceso a servicios y oportunidades.**

**Los estudiantes señalaron ocasiones en las que habían sido penalizados o culpados por su escuela o por miembros de su familia debido a retrasos en el autobús;** algunos jóvenes expresaron sentimientos de desaliento y apatía por ir a la escuela al enterarse de retrasos significativos en el tránsito.

Otros pasajeros compartieron casos en los que llegaron **tarde al trabajo, a citas médicas o a recoger a sus hijos por problemas imprevistos de transporte.**

"Debido a los escasos puestos de trabajo en estos barrios y a la falta de escuelas de alta calidad en las zonas situadas a lo largo de Blue Hill Ave. Muchas personas tienen automóviles para llegar a los lugares donde encuentran trabajo o a las escuelas a las que asisten sus hijos. El resultado final debe reconocer estos problemas llevan mucho tiempo existiendo".

- Reunión pública virtual de abril, chat de Zoom, motorista.



"...el autobús puede tardar mucho, sobre todo cuando lo pierdes y tienes que esperar. Y como él dijo, tus padres se enfadan contigo por llegar tarde".

- Participante juvenil en Real Talk.



"Y me despierto y tengo que esperar 30 minutos por el autobús y me digo: 'No sé. No creo que quiera ir a la escuela'".

- Participante juvenil en Real Talk.



"No tengo automóvil, así que es muy importante tener acceso a autobuses y poder ir a algún lugar cercano donde comprar tu comida... tener los supermercados en tu barrio y acceso a alimentos frescos y precios bajos... es tan importante".

- Participante mayor de Real Talk.



## Infraestructura Construida e Infraestructura de Tránsito

### Percepción de la Seguridad, Ansiedad y Frustración

#### PUNTOS CLAVE

**En general, los viajeros de todos los modos notaron múltiples desafíos y frustraciones al moverse a lo largo de este tramo de BHA.**

Esta percepción de que la BHA no funciona bien para ningún viajero también se documentó en el proceso de participación y encuesta del BHA TAP de 2019 (véase "Contexto del pProyecto"). Hubo una serie de preocupaciones compartidas, aunque la naturaleza exacta de cada preocupación varió dependiendo del modo principal de viaje.

"[El tráfico] produce mucha ansiedad porque eres responsable".

- Encuesta a Conductores de Autobús, conductor de autobús Arborway.

"Me voy a casa con un dolor de cabeza por tensión... un martilleo en la frente".

- Encuesta a conductores de autobuses de Southampton.



"Pero Dios mío, la avenida Blue Hill es una de las peores calles por las que he conducido. Intento evitarla todo lo que pueda. A veces voy por la ruta más larga sólo para evitarla debido al tráfico, el ruido, el simple caos."

- Participante en Real Talk.

"A veces evito la avenida Blue Hill ya que es una locura conducir por ella. Esto suena como un buen plan".

- Grove Hall Drop-in (Registro Centralizado de Comentarios), visitante de la biblioteca Grove Hall.





# LO QUE ESCUCHAMOS

## CONTINUADO...

### Infraestructura Construida e Infraestructura de Tránsito Percepción de la Seguridad, Ansiedad y Frustración

#### PUNTOS CLAVE

##### **Preocupación por la seguridad:**

For cyclists and pedestrians, this generally referred to fear of bodily harm due to speeding or dangerous driving behavior.

Para los conductores (también conocidos como "automovilistas") y los conductores de autobús: el miedo a que el vehículo sufra daños o colisione con otros viajeros, o la preocupación por el exceso de velocidad.

**Sentimientos de frustración.** debido a la congestión, el mal mantenimiento de las carreteras, la falta de estacionamiento y la falta de aplicación y gestión del tráfico. Para los conductores en particular, estos sentimientos de frustración llevaron a muchos a tomar rutas alternativas (es decir, calles laterales); algunos operadores de autobuses informaron de que tomaban rutas diferentes para evitar la BHA.

"No es culpa nuestra que los autobuses lleguen tarde. Ocurre por culpa del tráfico. La seguridad es prioritaria."

- Encuesta a operadores de autobuses, operador de autobuses Arborway.



"Hay más violencia en la T que en el pasado. Nos da miedo tomar el autobús".

- Encuesta a operadores de autobús, adulto mayor que viaja en autobús.



"La mayoría de las veces, trato de evitar Blue Hill Ave. Trato de ir por la calle Washington o por la parte de atrás, Forest Hills, para alejarme de... de hecho, mi yerno, me dice que no viaja por Blue Hill Ave en absoluto. Él no subiría por Blue Hill Ave, no por nada."

- Participante en Real Talk.



# LO QUE ESCUCHAMOS

## CONTINUADO...

### Infraestructura Construida e Infraestructura de Tránsito Percepción de la Seguridad, Ansiedad y Frustración

#### PUNTOS CLAVE

##### Sentimientos de conflicto con los demás:

Debido a la percepción de conductas interesadas, peligrosas o ilegales por parte de otros viajeros; entre las preocupaciones específicas se incluían el estacionamiento en doble y triple fila y el exceso de velocidad.

"Entiendo que, como propietario de un automóvil, uno no quiera perder el acceso a su estacionamiento. No quieres no poder usar tu automóvil. No quieres perder tu inversión. Pero esto es una inversión en la comunidad en el futuro para que haya menos barreras para que la gente tenga más opciones en cómo navegar por estas cosas diferentes."

- julio 2023 reunión pública virtual, comentario hablado de un asistente de la comunidad, automovilista.



"Sólo tengo que ser prudente porque los conductores siempre piensan que tienen la preferencia".

- Encuesta a pasajeros de autobús en Blue Hill Ave frente a Warren St.

"A la gente que conduce no le importa parar o estacionarse en doble fila".

- Encuesta a Conductores de Autobús, conductor de autobús Arborway.



"Tengo muchas experiencias en las que casi me meto en accidentes cuando conduzco porque la gente simplemente para sus coches y los deja en medio de la carretera. Y no es sólo una persona, sino montones y montones de personas creando esencialmente un carril de estacionamiento extra en un carril transitable, y es realmente peligroso".

- Participante en Real Talk.



# LO QUE ESCUCHAMOS

## CONTINUADO...

### Infraestructura Construida e Infraestructura de Tránsito Percepción de la Seguridad, Ansiedad y Frustración

#### PUNTOS CLAVE

##### Sentimientos de conflicto con los demás:

Muchos de estos sentimientos de frustración y conflicto fueron más allá de las experiencias de viaje, y resurgieron en diferentes formatos de reuniones públicas. Sobre todo, en las reuniones virtuales (quizás debido a la función de chat abierto para todos los participantes), a menudo se produjeron tensiones y conflictos entre los distintos participantes de la reunión.

"... los niños, los padres, los ancianos, los discapacitados, las personas que dependen de su bicicleta porque no pueden permitirse un automóvil. Ellos también tienen derecho a participar en este proyecto... Es muy desalentador ver a personas que son pilares de la comunidad y hablan de defenderla y luego no hablan con la intención de proteger a los más marginalizados."

- Reunión pública virtual de julio, comentario hablado de un asistente comunitario, automovilista.



"Mucha gente que dice que los carriles para bicicletas apenas se usan es que no saben vernos a través de su parabrisas. Llevamos a nuestros hijos al colegio en bicicleta todos los días del año, y está claro que los conductores a menudo no nos ven."

- febrero 2023 reunión pública, Zoom mensaje de chat, un conjunto de padres que principalmente andan en bicicleta alrededor de BHA con sus hijos.

"Cansado de que los ciclistas circulen sintiéndose con derecho por qué no les hacen pagar las identificaciones de las bicicletas la policía nunca los detiene todos se hacen las víctimas cuando no respetan a los vehículos".

- julio 2023 reunión pública, Zoom chat, motorista.

"Creo que hace falta otra perspectiva. Una calle es algo terrible de desperdiciar y las calles no pertenecen sólo a los automóviles."

- octubre 2022 reunión pública virtual, Zoom chat.



"Me gustaría ver más responsabilidad para los que exceden la velocidad o tal vez... No sé lo que podrían hacer. La gente no debería... ellos conocen el límite de velocidad".

- Participante en Real Talk.



## Infraestructura Construida e Infraestructura de Tránsito

### PUNTOS CLAVE

Mientras que muchas personas compartieron preocupaciones sobre viajar a lo largo de la BHA, hubo una gran diversidad de opiniones sobre cómo la ciudad debería abordar mejor estos problemas. **De las personas que propusieron soluciones potenciales, éstas tendían a caer en una de tres categorías:**

1. Algunos expresaron su deseo de **cambios específicos en las carreteras**. En general, esta gente estaba interesada en crear más espacio para los no motoristas (por ejemplo, añadir un carril para bicicletas; añadir un carril para autobuses u otra tecnología para dar prioridad a los autobuses; crear más cruces peatonales). Si se daba alguna razón, solía ser por motivos de seguridad **Se observó una brecha generacional en cuanto al deseo de cambios en la carretera que aumentarían la naturaleza multimodal de la BHA**, siendo más jóvenes los que tendían a expresar esta opinión.

"Entre que a los automovilistas no les importa y estacionan en doble fila en el "carril para bicicletas" designado y todos los autobuses que entran y salen a toda velocidad de las paradas de autobús, este corredor necesita seriamente un carril para bicicletas protegido."

- *Correo Electrónico BHA (Registro Centralizado de Comentarios), ciclista que viaja al trabajo por la BHA.*



"Me gusta la idea de los carriles de autobús. Hay [sic] tantos autobuses en Blue Hill Ave y se quedan atascados en el tráfico".

- *Biblioteca Mattapan drop-in (Registro Centralizado de Comentarios), Biblioteca Mattapan visitante.*



# LO QUE ESCUCHAMOS

## CONTINUADO...

### Infraestructura Construida e Infraestructura de Tránsito

"En realidad me gusta la configuración en la que tienes un carril de autobuses (incluyendo los autobuses escolares) en el carril de la derecha, el estacionamiento en el carril al lado de eso, y la conducción en el carril después de eso (similar a la configuración para los carriles para bicicletas protegidas, sino más bien carriles de autobuses protegidos).

- Correo Electrónico BHA  
(Registro Centralizado de Comentarios).



"Tienen que hacer esos semáforos en Blue Hill Ave, bajando, tienen que comprobar que el semáforo sea un poco más largo para permitirte cruzar."

- Participante de edad mayor  
de Real Talk.



"En general, me gustaría ver más carriles Bluebike, no carriles Bluebike específicamente, sino carriles para bicicletas. Porque me encuentro en situaciones extrañas, tratando de conectar con otros carriles o tratando de encontrar un lugar seguro. A veces tengo que ir por la acera y todo eso y puede llegar a molestar a veces."

- Participante juvenil de Real Talk.



# LO QUE ESCUCHAMOS

## CONTINUADO...

### Infraestructura Construida e Infraestructura de Tránsito

#### PUNTOS CLAVE

- Algunos expresaron su deseo de no introducir cambios importantes en el diseño de las carreteras. Si se daba alguna razón, solía deberse a uno de los siguientes problemas:
  - Preocupación por la congestión y los retrasos en los viajes, y temor a perder espacio para los automóviles
  - Una falta general de confianza en la MBTA u otros organismos públicos para gestionar con éxito un proceso de rediseño.
  - Impacto diario de la construcción
  - Percepción de que los problemas existentes a lo largo de la BHA se abordarían mejor a través de la política y la aplicación en lugar del diseño.

Sin embargo, aunque las personas no indicaron su preferencia por cambios importantes en el diseño de las carreteras, muchas señalaron la necesidad de mejorar el pavimento, la pintura de los carriles y, en general, la calidad de las carreteras.

"Entiendo que la ciudad quiera crear espacios para que circulen las bicicletas, pero la mayoría de la gente que vive en estas comunidades no va en bicicleta. Van en transporte público. Las pocas personas que veo en los carriles de bicicletas rara vez se parecen a mí. A veces me pregunto si estamos creando carriles para bicicletas en las comunidades adecuadas. ¿Por qué no crear mejores transportes, mejores rutas de autobús para deshacernos de los automóviles y aumentar el acceso de la gente a los transportes? Sabemos quién viaja en la mayoría de los autobuses de esta comunidad. ¿Por qué no hacemos que trabajen más para la gente que vive en ella?"

- Participante en Real Talk.



"Y la idea de traer más aplicación de la ley o traer más gente a la zona, más carros de policía, más carros de los que controlan el estacionamiento también va a contribuir a la congestión de demasiados automóviles que están en Blue Hill Ave si están constantemente allí para dar multas a la gente, porque de nuevo, la gente no va a parar de dejar sus autos en lugares sin aplicación de la ley. Lo reconocemos, pero si se introducen más agentes de policía en un entorno con una alta concentración de personas que históricamente no han sido bien tratadas por la policía, es muy poco probable que se obtengan los resultados que se pretenden."

- julio 2023 reunión pública virtual, comentario hablado de asistente comunitario, automovilista.



"Por favor, dejen en paz a Mattapan... nos encanta tal y como es."

- Reunión pública virtual de octubre de 2022, chat de Zoom, residente en Mattapan.

"Como administrador de propiedades con edificios situados en Blue Hill Ave me preocupa el estacionamiento, el estacionamiento en la calle ya fue eliminado en muchas áreas de Blue Hill."

- Reunion Pública No Típica: Dorchester (Registro Centralizado de Comentarios), residente en Dorchester.



# LO QUE ESCUCHAMOS

## CONTINUADO...

### Infraestructura Construida e Infraestructura de Tránsito

#### PUNTOS CLAVE

3. Otros dieron opiniones que podrían clasificarse mejor como reactivas contra la perspectiva de un diseño de prioridad de autobuses. Si se daba alguna razón, solía deberse a uno de los siguientes aspectos:
  - La percepción de que dar prioridad a los autobuses agravaría los problemas existentes de congestión y retrasos en los viajes.
  - Experiencias negativas al conducir alrededor o a lo largo de otros corredores de prioridad de autobuses en las proximidades de BHA, mantenimiento de las calles.

"Podemos modernizar la Blue Hill Ave repavimentando y repintando la carretera y poniendo mejores aceras con resaltes para cruzar, añadiendo también semáforos para cruzar. Pero lo que no necesitamos es un carril central para autobuses. Todo lo que hará es aumentar la congestión del tráfico a lo largo de Blue Hill."

- BHA Inbox, residente de Grove Hall.



"Me horroriza pensar que vamos a mover Blue Hill Ave a una situación de un solo carril como American Legion Highway, como Columbus Ave, esa zona. Me asusta, como ya han oído la gente evitar Blue Hill Ave. Sólo va a hacer que las calles laterales sean mucho más ocupadas donde la mayoría de nuestros niños viven."

- Participante en Real Talk.



## Percepciones de las agencias públicas

### PUNTOS CLAVE

En algunas conversaciones, resultó evidente que un subgrupo de personas no confiaba en los organismos públicos, experiencias negativas con la planificación y el desarrollo o en general estaba cansado de la participación. Por ejemplo, aunque BTD no se había comprometido a un diseño para BHA un hecho que fue reforzado en todas las reuniones públicas, comunicaciones escritas y discusiones en grupos pequeños — **muchas personas que expresaron opiniones reactivas estaban operando bajo la suposición de que la Ciudad ya había finalizado los diseños de calles para BHA.** Mientras que la naturaleza específica de la preocupación de alguien no siempre se definió explícitamente, está claro que muchas personas que se refieren a "la propuesta" o "el rediseño" estaban operando bajo la suposición de que las decisiones de diseño sobre BHA ya se habían hecho y que el proyecto era esencialmente "un trato cerrado".

**Además, varias personas expresaron su preocupación por los motivos del equipo del proyecto y su posición en el contexto del mismo.** A lo largo de numerosas reuniones virtuales, varios asistentes se preguntaron si el equipo del proyecto estaba capacitado para tomar decisiones dentro de la comunidad. Otros cuestionaron los métodos y las fuentes de datos del proyecto, independientemente del rigor o la fiabilidad de la fuente de datos. Esto era especialmente cierto cuando el equipo del proyecto presentaba datos que no coincidían con la experiencia vivida por una persona.

"¿Por qué muestran una imagen con el carril de bus central? Pensé que la decisión no se ha hecho ????? "

- junio 2023 reunión pública virtual, Zoom chat, automovilista, (luego, BTD explica que los visuales ayudan a los asistentes a visualizar cómo podrían ser las diferentes opciones).



"Según el artículo del periódico Banner, los residentes se oponen al plan, pero al final del artículo parece como si nuestras voces no importaran, ya que van a avanzar rápidamente en el diseño. Odiaría que una propuesta así entrara en vigor, ya que aumentará el tráfico, introducirá la rabia en la carretera y desplazará los carros a los barrios cercanos para eludir la congestión, y disminuirá la seguridad de los peatones."

- Correo Electrónico BHA (Registro Centralizado de Comentarios), residente en Mattapan.



"Están quitando mucho estacionamiento para los residentes y los negocios. Esto va a causar más tráfico al igual que en Columbus Ave."

- Correo Electrónico BHA (Registro Centralizado de Comentarios).



# LO QUE ESCUCHAMOS

## CONTEXTUALIZAR LA INFORMACIÓN

### Percepción de los Organismos Públicos

**Esta percepción puede deberse a los recientes esfuerzos de planificación en torno al corredor BHA.** Por ejemplo, el proceso de planificación del BHA TAP de 2019 avanzó dos conceptos de diseño en una gran reunión pública celebrada en marzo de 2020, y ambos incluían infraestructuras mejoradas para ciclistas, peatones y pasajeros de autobús.<sup>4</sup> La publicación de este folleto coincidió con el inicio del cierre por la pandemia, por lo que el proceso se detuvo hasta la campaña actual. Además, la ciudad consiguió una subvención federal RAISE en 2021 para implantar un carril central para autobuses a lo largo de la BHA. Si la ciudad finalmente decide no implementar un carril central, esta financiación federal no está garantizada. Aunque el proceso actual no comenzó con una propuesta de diseño predeterminada, y de hecho aún no ha finalizado la decisión sobre el diseño, **el hecho de que algunas personas entendieran lo contrario destaca la necesidad de mejoras significativas en la comunicación por parte de la Ciudad.**

**Véase el "Contexto del Proyecto,"** que ofrece una versión abreviada de la complicada historia de BHA en materia de transporte y planificación de vecindarios. En ella se incluyen los cambios demográficos generalizados de los últimos más de 100 años, así como cambios de infraestructura en gran medida descendentes, como la introducción de un sistema de ferrocarril eléctrico a principios del siglo 1900 y el desarrollo suburbano subvencionado a mediados del siglo 1900 (que condujo a la sustitución de la línea de tranvía por carriles para autobuses y automóviles).



"A la Ciudad no le importa. Creo que deberían ocuparse de Roxbury y Dorchester, sobre todo de Roxbury. De todos modos, no se preocupan por los mayores de edad. Puede que sea duro decirlo, pero lo sé. Tuve la experiencia. No lo hacen".

- Participante de edad mayor de Real Talk.

"A las personas de estas comunidades se les ha vendido, se les ha sacado las castañas del fuego durante años, y años, y años, y años. Así que la confianza es un gran problema... y creo que una vez que intervenga el factor de la confianza, todo eso cambiará. ¿Pero cómo conseguimos que la comunidad confíe? Porque nos han mentido y nos han engañado muchas veces. No sólo en la Ciudad, sino también en el Estado".

- Participante en Real Talk.



## Comunidad y Vida Cívica Ideals for future

### PUNTOS CLAVE

**No todas las preocupaciones o soluciones se centraron en las infraestructuras de transporte. De hecho, la mayoría de la gente planteó problemas, preguntas o esperanzas en múltiples ámbitos:**

**Muchos pidieron que se invirtiera más en espacios públicos y verdes:** alumbrado público, árboles en las calles, mejores conexiones con parques y zonas verdes, más asientos y lugares de descanso, mejor mantenimiento de la basura, arte público y zonas de restauración al aire libre.

"No hay un McDonald's aquí en Blue Hill Ave y tenemos papeles de McDonald's. Como ciudad, como comunidad, tenemos que ser responsables, no solo con el estacionamiento, sino también con la basura."

*- Participante en Real Talk.*



"Me gustaría ver más luces a lo largo de toda la calle, sobre todo en las paradas de autobús."

*- Mattapan Library Drop-ins (Registro Centralizado de Comentarios), residente en Mattapan.*



"Necesitamos más árboles a lo largo de Blue Hill Ave. He vivido en Mattapan durante más de 30 años."

*- Biblioteca Mattapan Drop-in (Registro Centralizado de Comentarios), residente en Mattapan.*



# LO QUE ESCUCHAMOS

## CONTINUADO...

### Comunidad y Vida Cívica

#### PUNTOS CLAVE

Más allá de las intervenciones de diseño, **las personas expresaron su deseo de contar con un próspero corredor comercial y cultural.** Algunos hicieron comparaciones con otros vecindarios de Boston, en términos de servicios y mantenimiento público. Otros se refirieron a recuerdos del pasado o a historias generacionales sobre "los viejos tiempos" de BHA, insinuando la idea de un espacio cívico que debería restaurarse. Cuando se mencionaron, las posibles soluciones apuntaban a la necesidad de apoyo público a los comercios locales.

"Pero la parte baja de Blue Hill Ave sólo tenía tiendas activas... Tenía un tipo de interacciones sociales realmente animadas. Así que, al hacer lo que van a hacer es que van a crear ese tipo de capacidad financiera o fiscal para las personas en esa comunidad y fuera de la comunidad que le gustaría regresar, al menos como dueños de negocios, para poder crear más de la interacción social familiar, que es en definitiva, si vamos a construir y tener un nuevo sistema de autobuses realmente más activo y aceras más anchas para viajar, y unas estaciones más grandes y hermosas, ¿de qué sirve si estamos pasando por un montón de lotes vacíos por todo el camino?"

- Participante en Real Talk.



"Creo que las infraestructuras son importantes para la moral, para dar dignidad a la gente y algo de lo que sentirse orgullosos y algo que defender. Y creo que cosas como los árboles, las plantas y las flores también mejorarán el bienestar emocional de la gente."

- Participante en Real Talk.



"Blue Hill Ave no es una autopista y no debería parecerlo ni sentirse como tal, pero así es."

- Correo Electrónico BHA (Registro Centralizado de Comentarios), residente en Dorchester.

"Mi pregunta es [...] ¿arreglarán [ellos] algunas de las tiendas de los alrededores? Porque he visto, paseando por ahí, algunas tiendas estropeadas o que parecen muy viejas. Me gustaría que las mejoraran".

- Participante juvenil de Real Talk.



"La razón por la que no tenemos Bradlee's o Macy's en nuestra comunidad, muchas de estas tiendas en nuestra comunidad, es porque no vienen aquí porque tenemos mala reputación. Pero está cambiando. Denos la oportunidad de tener LL Bean, denos la oportunidad de tener Starbucks y todas estas otras empresas de gama alta en Blue Hill Ave. Blue Hill Ave solía ser una comunidad muy vibrante."

- Participante en Real Talk.



# LO QUE ESCUCHAMOS

## Cambio de Vecindario

### PUNTOS CLAVE

Muchas personas expresaron su preocupación por el **aumento del costo de vida para los particulares y por la gentrificación y el desplazamiento residencial o comercial a escala comunitaria. Algunos tenían experiencias personales de desplazamientos no deseados** o preocupaciones actuales sobre la asequibilidad; otros hablaron de los posibles riesgos futuros de desplazamiento residencial o comercial debido a un desarrollo no mitigado.

"Quiero saber si va a ser asequible para nosotros. Porque muchas de las cosas que están construyendo o levantando no son asequibles. Pero en última instancia no es asequible para nosotros. Es asequible para alguien que trabaja y [tiene] dos ingresos, y están luchando. Es difícil imaginar lo que podríamos conseguir, porque lo que va a haber puede que no sea para nosotros. Me apunté a un apartamento allí, me [llamaron] y todo. Voy allí y es asequible y no lo puedo pagar por lo mucho que han subido el alquiler."

- Participante senior de Real Talk.



"Veo el dolor, la preocupación, y siempre que vemos mejoras, tenemos sentimientos mezclados. Porque sabemos que, por ejemplo, la estación de tren de la línea azul, la gente de la comunidad aquí, fui a la iglesia en la Blue Hill Ave durante 17 años. La gente de esta comunidad luchó mucho por la mejora de la estación de tren. Y ahora muchos de ellos han sido expulsados de la comunidad debido a la estación de tren."

- Participante en Real Talk.



# LO QUE ESCUCHAMOS

## CONTINUADO...

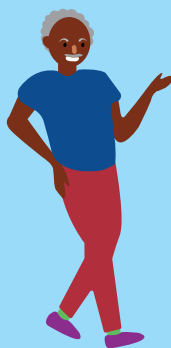
### Cambio de Vecindario

"La comunidad original se trasladó, y luego la infraestructura se derrumbó, y luego fue ... No creo que nadie realmente - los camiones de negocios como que se fueron. Y creo que nos costó encontrar nuevos negocios para reemplazar a los anteriores. Y luego hubo una sensación de, bueno, ya sabes, esta es la forma en que es cuando la gente entró, y recientemente creo que piensan que esta es la forma en que siempre ha sido. Y creo que entonces son reacios a cambiar porque piensan que podría ser perjudicial para ellos, y son los únicos que, puede que no estén incluidos. Siento todo eso por el mero hecho de estar aquí. Y cuando la gente dice: "Bueno, la gente está de paso desde otras áreas para llegar a otros lugares", yo siento que también estoy de paso y vivo aquí. Pero no puedo comprar aquí. No puedo jugar aquí. Es triste."

- Participante en Real Talk.

"Estuve aquí con White Flight (La Huida Blanca). Ahora estoy aquí con Come Back White Flight (Vuelvan). Y viendo todos los apartamentos alrededor de Franklin Park y cómo ha cambiado el barrio y no viendo a tanta de mi gente como estoy acostumbrado a ver. Y espero aprovecharme de eso cuando llegue el momento de rehacer Blue Hill Avenue. Y quizá presten más atención a nuestras necesidades en la zona. Porque no nos vamos todos. Yo no me voy".

- Participante en Real Talk.



"Los hombres negros sólo podían ir a Franklin Park y pasar el rato porque no eran bienvenidos en ningún otro lugar de este estado. Así que los hombres negros que vivían en Roxbury, Dorchester, Mattapan, Franklin Park era su refugio. Mi marido juega al golf allí. Ahí es donde se sentían seguros. Podían sentarse, podían hacer barbacoas, podían ser ellos mismos porque no podían ir a ningún otro lugar de la ciudad y ser bien recibidos. Ahora intentan echarlos del único lugar al que pueden ir, el único lugar en el que eran bienvenidos debido a la gentrificación, ahora Franklin Park es el lugar en el que hay que estar. Quitaron el estacionamiento, pusieron estas barandillas, así que ni siquiera pueden sentarse allí."

- Participante en Real Talk.



# LO QUE ESCUCHAMOS

## Comunidad y Vida Cívica Ideales para el Futuro

### Infraestructura Construida e Infraestructura de Tránsito

Esperanzas sobre el cambio de infraestructuras

#### PUNTOS CLAVE

La mayoría se centró en las preocupaciones y esperanzas cotidianas. Sin embargo, varias personas plantearon preguntas relacionadas con la visión del futuro de la BHA.

Algunos expresaron su deseo de inversiones en infraestructuras a gran escala para mejorar las opciones multimodales, incluyendo la idea de un puente ciclista/peatonal, una línea de metro a través de la zona o la restauración de la línea de trolebuses.



"Digamos que el presupuesto fuera sin límites. ¿Sería mejor traer de vuelta los trolebuses? ¿Sería una ampliación de la línea de Mattapan? ¿O se quedaría en un carril de autobuses? ¿O el carril de autobuses es lo último que se quiere?"

- Participante en Real Talk.

"Sería estupendo que se mejoraran los carriles de bicicleta de la avenida Talbot y se construyera un puente [peatonal/bici] para poder entrar directamente en el parque [Franklin] sin ponerse en peligro al tener que cruzar la Blue Hill Ave."

- Correo Electrónico BHA (Registro Centralizado de Comentarios.)



## Percepción de los Organismos Públicos

Planificación Estratégica

### PUNTOS CLAVE

**Los participantes plantearon cuestiones relacionadas con la planificación estratégica de los barrios y su alineación con los objetivos generales de desarrollo de la ciudad.** Entre ellas, se plantearon cuestiones sobre los resultados a largo plazo (tanto para las personas como para la vida comunitaria), los valores incorporados en el gasto público y los presupuestos, y las estrategias de planificación para el futuro desarrollo de los barrios.

"Creo que mi pregunta es principalmente ¿cuál es la visión a largo plazo para la Blue Hill Avenue?, ¿Cuál es para la ciudad?"

- Participante en Real Talk.



"Y luego la longevidad. Entonces, ¿quién va a venir y asegurarse de que esas cosas siguen funcionando incluso en invierno? En este momento, hombre, Wu ha hecho un trabajo maravilloso de asegurarse de que la infraestructura que lleva a nuestras familias de ida y vuelta de Mattapan, Dorchester, Roxbury es gratuita. ¿Cambiará eso en el futuro? [...] Y entonces, cuando todo se deteriore, la comunidad volverá a ser como antes, que no es lo que queremos. ¿Cierto?"

- Participante en Real Talk.



"Y soñando despierto a largo plazo, ¿qué aspecto tendría la avenida Blue Hill? Porque entiendo que el presupuesto no siempre es sin límites y hay que ir poco a poco cuando se trata de ciertas cosas, pero si ese no fuera el problema, ¿para qué está trabajando la ciudad?"

- Participante en Real Talk.



"Así que cuando se habla sobre el futuro de la transición del transporte en las comunidades de Dorchester, Roxbury y Mattapan, una de las primeras cosas que me gustaría averiguar es, siendo realistas, ¿cuánto dinero está buscando e invirtiendo la ciudad de Boston en nuestras comunidades? Porque la parte de la inversión será clave para la coherencia, la longevidad, la usabilidad, X, Y, y Z. Así que para mí es ¿cuánto dinero el gobierno está poniendo en esto? Y ¿la ciudad de Boston tendrá realmente en cuenta esos costes?"

- Participante en Real Talk.

En reconocimiento y agradecimiento a todas las personas que han contribuido al proceso de participación en el BHA TAP, los conjuntos de datos completos sobre la participación también están disponibles de forma anónima en el Apéndice.





Foto: Ismail Chaib



Foto: MBTA

# PARTICIPACIÓN CONTINUA Y FUTURA

## 1. Un Proceso Continuo



# PARTICIPACIÓN CONTINUA Y FUTURA

## La sección siguiente establece:

Panorama de las próximas fases del proyecto BHA TAP

### UN PROCESO CONTINUO

Este informe marca un hito importante para el Plan de Acción de Transporte de Blue Hill Ave, pero no supone el final del proceso. **The BHA TAP will continue with planning and engagement in three main ways:**

#### 1. Ampliar la participación para dar a conocer

**este informe y otros hitos del BHA TAP.** El BTD llevará a cabo una intensa campaña de comunicación en el otoño (que se prolongará al menos hasta noviembre) para dar a conocer las conclusiones de este informe y el calendario general de planificación del BHA TAP. Esto incluirá, entre otras actividades por confirmar:

- + Mantenimiento de varios métodos de participación en línea y en persona: correo electrónico y línea telefónica del proyecto; alcance en la calle e interceptaciones; participación en los eventos comunitarios existentes.
- + Seguir actualizando las FAQ del proyecto a medida que surjan nuevas preguntas.
- + Realización de nuevos análisis específicos de los corredores en relación con el estacionamiento y la vivienda, y compartirlos con los miembros de la comunidad.

#### 2. Finalizar el planteamiento del diseño para finales de 2023.

Como se indica en este informe y en las comunicaciones públicas realizadas hasta la fecha, la administración

de la alcaldesa - en consulta con los cargos electos locales, BTB, MBTA y la comunidad, constituyentes- tomará una decisión sobre el diseño a finales de 2023. Esta decisión se basará en:

- + Comentarios recogidos durante el proceso de participación en el BHA TAP, incluyendo los comentarios directos compartidos con los cargos electos.
- + Objetivos más amplios de la Ciudad en materia de dinamismo, resiliencia, equidad e inclusión, tal y como se detallan en los documentos de planificación de toda la ciudad.
- + Análisis técnicos sobre estacionamiento, flujo de tráfico, diseños alternativos (algunos de los cuales se han hecho públicos, otros se están produciendo y se harán públicos a medida que se compartan con los funcionarios electos). Como se muestra en este informe, hay muchas preocupaciones compartidas den cuanto a transitar a lo largo de Blue Hill Ave.

La decisión tendrá en cuenta qué dirección de diseño aborda mejor estas preocupaciones compartidas, y considerará qué inversiones en políticas y programas son necesarias para apoyar una visión holística de la BHA.

Una vez que se tome una decisión sobre el diseño, el proceso de perfeccionamiento y finalización del concepto de diseño será supervisado por la MBTA, con la colaboración continua de BTB y otros socios de la ciudad.

**3. Integrar el proceso BHA TAP en el rediseño de Mattapan Square.** BTD ha estado gestionando un proceso de participación y planificación para Mattapan Square desde 2021. (Todos los materiales del proyecto de Mattapan Square están alojados actualmente en el sitio web de BHA TAP). Este proceso se ha centrado en el extremo sur del área del proyecto BHA TAP, y se ha centrado específicamente en la intersección de Mattapan Square desde Mattapan Square hasta Babson Street. Más recientemente, el equipo del proyecto también ha estado trabajando con la Oficina de Artes y Culturas de la Alcadesa (Mayor's Office of Arts & Culture) en cuanto a la restauración de las esculturas RISE, una de las cuales fue tumbada por un conductor en mayo de 2023.

Hasta la fecha, el equipo del proyecto Mattapan Square ha presentado propuestas de diseño para la intersección y ha llevado a cabo alcance al público sobre prioridades y compensaciones, incluyendo una encuesta sobre opciones de aparcamiento. En otoño de 2023 se publicará un informe independiente sobre el diseño de la intersección. El diseño de la calle para el área al norte de la intersección se finalizará como parte de la decisión de diseño de BHA TAP. Este proceso también será supervisado por la MBTA, con la colaboración continua de BTD y otros socios de la ciudad.

**Además, la ciudad de Boston y la MBTA están gestionando una serie de proyectos de planificación, construcción y participación en infraestructuras que conectan con las comunidades en torno al BHA TAP.** Esto incluye proyectos en curso como:

- + **Rediseño de la red de autobuses de la MBTA**, que, según las estimaciones, aumentará en un 25% el servicio

de autobuses en todo el sistema e introducirá un servicio mejor y más frecuente para decenas de miles de residentes de aquí a 2028 (incluyendo un viaje directo desde Blue Hill Ave hasta Longwood Medical Area)

- + **Proyecto de transformación de la línea Mattapan**, que incluye el rediseño de estación de Mattapan y otras paradas de la línea Mattapan Trolley
- + **Reconstrucción por MassDOT del puente** de Blue Hill Ave por encima el derecho de paso de Fairmount Line, justo al norte de Mattapan Square
- + **Construcción por el DCR de Edgewater Greenway y de un nuevo puente de uso** compartido para conectar rutas en los lados de Mattapan y Milton del río Neponset
- + Futuros proyectos como la **Iniciativa Roxbury Resilient Corridor**

**El proceso de participación de BHA TAP no ha terminado: ¡el equipo del proyecto quiere saber de usted!**

Para ponerse en contacto con el equipo del proyecto Blue Hill Ave, puede:

**Correo Electrónico**  
bluehillave@boston.gov

**Llame a la línea telefónica del proyecto**  
617-635-3944.

O visite [el sitio web](#) del Plan de acción de transporte de Blue Hill Ave para suscribirse al boletín y conocer los próximos eventos virtuales y presenciales.

## DE LAS FAQs

BTD tiene un enfoque de diseño preferido, pero no se ha comprometido a este diseño. La decisión se tomará a finales de 2023. La siguiente información se ha copiado directamente de las preguntas frecuentes aquí en [Project FAQs](#):

### ¿Cuál es el diseño preferido por la ciudad?

**El diseño preferido por la Ciudad es un corredor multimodal que incluya:**

1. carriles central de autobuses
2. nuevas paradas de autobús
3. nuevas pantallas de información en tiempo real acerca de los autobuses
4. mejoras a gran escala de la seguridad peatonal
5. reconstrucción completa de aceras
6. carriles protegidos para bicicletas
7. reconstrucción completa de la carretera

8. reajuste de señales de tráfico
9. iluminación mejorada
10. expansión significativa de la cubierta de árboles
11. infraestructura verde significativa
12. arte público
13. revisión completa y actualización de la normativa sobre estacionamiento, especialmente para apoyar a los comercios a lo largo del corredor

**El diseño de Blue Hill Avenue como corredor multimodal abordará el diseño fundamental de la carretera para hacerla más segura.**

Es más probable que un rediseño completo reduzca el exceso de velocidad imprudente sin depender de la presencia de agentes de la ley 24/7.

Un rediseño completo de las calles significa que tendríamos espacio para plantar una cubierta de árboles más sana y sustancial y crear inversiones integrales en infraestructuras verdes. Se utilizarían las últimas técnicas de diseño de infraestructuras verdes. Estas técnicas crean árboles más felices y sanos que crecen más y sobreviven más tiempo sin romper la acera.

Un corredor multimodal daría a los residentes de Boston múltiples opciones seguras y fiables para viajar a lo largo de Blue Hill Avenue, sin distinción de ingresos, capacidad o edad.

**¿Y si la Ciudad decide no seguir adelante con los carriles de autobús en Blue Hill Ave?**

La ciudad se compromete a reparar Blue Hill Avenue, sea cual sea el resultado de este proceso. Esto incluye la repavimentación de las calles, la reparación de las aceras, demarcación de las líneas de las calles, la replantación de árboles y mejoras de seguridad a pequeña escala, como los resaltes de las aceras. También nos aseguraremos de que todos los cruces sean accesibles según la Ley de estadounidenses con discapacidades (ADA por sus siglas en inglés) y aplicaremos nuestra nueva política de infraestructura verde allí donde se realicen cambios significativos en las aceras. Si el diseño no incluye carriles de autobuses, es probable que no podamos mantener los 15 millones de dólares de la subvención federal RAISE, ya que [la solicitud](#) incluía carriles de autobús centrales como elemento clave del diseño propuesto. También perderíamos la posibilidad de obtener financiación igualada por la MBTA.



Foto: Graham Moitoso



Foto: Charlotte Fleetwood



Foto: MBTA

# APÉNDICE

## 1. Fuentes de Datos de Participación





# FUENTES DE DATOS DE PARTICIPACIÓN

## La sección siguiente establece:

Una descripción detallada de las diversas fuentes de datos de participación utilizadas en este informe, incluyendo las preguntas formuladas y los métodos de participación ("Fuentes de datos de participación").

[Haga clic aquí](#) para ver una copia anonimizada de todas las fuentes de datos de participación utilizadas en este informe.

[Haga clic aquí](#) para visitar el sitio web de BHA TAP Real Talk.

## FUENTES DE DATOS DE PARTICIPACIÓN

### Rastreador centralizado de comentarios

El registro centralizado de participación fue un repositorio de comentarios recogidos a través de una serie de actividades en línea y en persona. En concreto, se incluyeron: el correo electrónico y la línea telefónica del proyecto, las jornadas de puertas abiertas, las visitas a Mattapan Square y Grove Hall, las caminatas por la comunidad, participación en eventos comunitarios existentes, actividades de alcance en las calles, la exposición pop-up y los eventos "No es la típica reunión pública" (Not Your Average Public Meeting).

Para el contacto en persona, sobre todo en las interacciones más largas, el equipo pudo completar un formulario de solicitud estándar (véase más abajo). Para la comunicación por correo electrónico o línea telefónica, el equipo pudo pasar citas directas (escritas o verbales) a la hoja de datos. Para todas las demás, el equipo empleó una mezcla de paráfrasis y citas directas. Para todas las demás, el equipo empleó una mezcla de paráfrasis y citas directas. Preguntas en el formulario:

1. ¿Antes de hoy ya conocía el Plan de Acción para el transporte de la avenida Blue Hill?
2. Respuesta inicial de las personas con quienes hablamos:
3. En la última semana, ¿Cómo ha viajado por la Blue Hill Ave?
4. ¿Por qué suele y transitar por la avenida Blue Hill?
5. En la última semana, ¿qué factores influyeron en su decisión de viajar de esa manera?
6. Al circular por la avenida Blue Hill, ¿dónde/ cuándo se siente más seguro y por qué?
7. Cuando transita por la Avenida Blue Hill, ¿dónde/ cuándo se siente menos seguro y por qué?
8. ¿Cuáles son los mayores desafíos a los que se enfrenta actualmente en la avenida Blue Hill?
9. Hemos oído de miembros de la comunidad que la avenida Blue Hill puede ser un caos, no importa cómo uno elija para viajar. Puede haber conflictos entre la gente que va a pie, en bicicleta, en autobús o en automóvil. En general, ¿apoya (Totalmente a favor, A favor, Neutral, No apoyo, Totalmente no apoyo):
  - + Ciclismo - hacer más segura y menos estresante transitar en bicicleta por la calle
  - + Autobuses - hacer los viajes más rápidos y fiables para los pasajeros y mejorar las paradas
  - + Estacionamiento - hacer más fácil encontrar aparcamientos cerca de casas, negocios y centros comunitarios.

- + Caminar - hacerlo más fácil y más agradable para la gente caminar o rodar por las aceras
- 10. ¿Hay alguna otra mejora que le gustaría ver a lo largo de la avenida Blue Hill?
- 11. ¿Le interesa recibir información actualizada sobre el proyecto? En caso afirmativo, introduzca su número de teléfono. O ¿Estaría interesado en oportunidades remuneradas para compartir sus experiencias a lo largo de avenida Blue Hill con la Ciudad? En caso afirmativo, indique su número de teléfono o dirección de correo electrónico.
- 12. ¿Cuál es la intersección más cercana a su casa? ¿Código postal?

### Encuesta comunitaria

1. Correo Electrónico
2. Su Nombre y Apellidos
3. Su correo electrónico o número de teléfono
4. ¿Cuál es su pregunta principal sobre la avenida Blue Hill? Por favor, formule su frase como una pregunta corta y clara.
5. Por favor proporcione más detalles. Si se refiere a una zona específica de la avenida Blue Hill, indique la intersección más cercana u otros detalles para que tengamos una mejor idea de dónde se está refiriendo.
6. ¿Tiene algún comentario o pregunta adicional?
7. Su código postal
8. ¿Cómo transita principalmente por la avenida Blue Hill?

### Real Talk data

[Haga clic aquí](#) para visitar el sitio web BHA TAP Real Talk.

1. Por favor, comparta su nombre, dónde se encuentra en este momento, y los dos métodos de viaje que utiliza principalmente para transitar por Boston. A continuación, díganos cómo se siente en uno de los cuatro escalas de control de PIES.
2. ¿Tiene alguna pregunta sobre cómo viajarán usted, su familia o sus amigos por la BHA en el futuro? Tiene alguna pregunta sobre el aspecto que tendrá la BHA en el futuro?
3. Cuéntenos una historia sobre algo que haya vivido y que le haya llevado a esta pregunta.
4. Luego quiero que hable con esa persona y le

cuente por qué su pregunta o experiencia ha resonado en usted y comparta su experiencia que los conecte.

5. Hablemos un poco de lo que estamos escuchando. ¿Qué escucha en las experiencias de otras personas?

### Encuesta a los pasajeros de autobús

1. En la última semana, ¿cómo ha viajado por Blue Hill Ave?
2. En la última semana, ¿por qué eligió tomar el autobús?
3. ¿En qué parte de Boston se encuentran estos lugares?
4. ¿Qué haría que su viaje por la avenida Blue Hill fuera más ideal?
5. Cuando camina hacia la parada de autobús por Blue Hill Ave. ¿hay algún cruce peatonal u otro lugar que no le parezca seguro para cruzar?
6. ¿Hay alguna mejora que le gustaría ver a lo largo de la avenida Blue Hill? ¿Dónde?
7. ¿Le interesa recibir información actualizada sobre el proyecto?
8. ¿Le interesa compartir con la Ciudad su experiencia sobre el uso del autobús a lo largo de la avenida Blue Hill?
9. ¿Cuál es la calle transversal más cercana a su casa?
10. ¿Cuál es el código postal de su casa?

### Business survey

1. ¿Dónde recibe actualmente las entregas? (estacionamiento en la acera, estacionamiento en doble fila o fuera de la calle/muelle de carga)
2. ¿Hay algún lugar en el que prefiere recibir las entregas?
3. ¿Puede controlar cuándo llegan la mayoría de sus entregas?
4. ¿Cómo es una semana típica de entregas en su negocio? (promedio de entregas, periodo de tiempo, promedio de duración y con qué tamaño/ tipo de vehículo)
5. ¿Su negocio ofrece comida para llevar, recogida en la acera o entrega a domicilio? En caso afirmativo, ¿dónde se lleva a cabo la recogida?
6. ¿Cuánto tiempo permanecen la mayoría de los clientes en su negocio? (0-15 min, 15-30 min, 30-60 min, 60+ min)

7. ¿Cuál es el número máximo de personas que visitan su negocio a la vez?
8. ¿Cuáles son los distintos turnos de los empleados (incluyendo las horas) y cuántos empleados trabajan en cada uno?
9. ¿Cómo llegan sus empleados al trabajo? (a pie, en bicicleta, autobús, tranvía, tren de cercanías, en auto, Uber/Lyft/coche privado ajeno)
10. Si sus empleados van en automóvil, ¿dónde estacionan?
11. ¿Hay algo más que debamos saber?

### Entrevistas a conductores de autobús

1. ¿Qué funciona bien en la operación de un autobús en Blue Hill Ave?
2. Al conducir un autobús en Blue Hill Ave, ¿cuáles son sus mayores desafíos?
3. ¿Existen determinadas calles o intersecciones en las que enfrentan retrasos crónicos debido a la congestión?
4. ¿Hay determinados giros u otros movimientos que le resulten difíciles de realizar mientras conduce un autobús?
5. ¿Qué le gustaría que supiera el público sobre el funcionamiento de un autobús en la avenida Blue Hill?
6. ¿Le interesaría hablar más con los miembros del equipo del proyecto sobre sus experiencias conduciendo autobuses en la avenida Blue Hill?
7. ¿Tiene comentarios adicionales?

### Reuniones comunitarias virtuales

El sitio web incluye los resultados de las encuestas, los datos de los asistentes y los chats anónimos de las reuniones. Las grabaciones completas de cada reunión pueden consultarse en el sitio web del proyecto. A continuación se enumeran las preguntas de la encuesta:

1. Preguntas recurrentes (formuladas en cada reunión mensual):
  - ¿Cuál es su forma principal de viajar por la avenida Blue Hill?
  - Conducir
  - Autobús/tren
  - Bicicleta
  - A pie
  - Otro medio

- + ¿Por qué es éste su principal medio de transporte?
  - + ¿Cuál es el código postal de su casa?
2. Preguntas específicas del mes
    - + ¿Está interesado en participar en futuras actividades de participación para la Avenida Blue Hill? (enero, febrero, marzo, abril, mayo).
      - Sí
      - No
      - Tal vez
    - + Cuando viaja por Blue Hill Ave, ¿cuántas otras personas suelen ir en el mismo vehículo (automóvil, autobús, etc.) que usted? (enero).
      - 0 (Suelo viajar solo)
      - 1
      - 2
      - 3 o más
    - + Qué beneficios potenciales deberían priorizarse durante el participación y la planificación? (enero)
      - Seguridad peatonal
      - Servicio de autobús más rápido y fiable
      - Seguridad para los ciclistas
      - Más espacio para árboles, bancos y otros servicios.
      - Mi idea no está en la lista - Estoy escribiendo la mía en el chat
      - No me interesa ningún cambio
    - + Qué preocupaciones deberían priorizarse durante la participación y la planificación? (enero)
      - Aumento de la congestión del tráfico
      - Pérdida de acceso a lugares importantes
      - Aumento de los costes de alquiler y vivienda
      - Impacto negativo en los comercios
      - Mi idea no está en la lista - Estoy escribiendo la mía en el chat
      - No tengo muchas preocupaciones
    - + Por favor, seleccione sus 2 principales preocupaciones sobre el aparcamiento: (febrero)
      - Estacionamiento en doble fila
      - Falta de control del estacionamiento
      - No tengo problemas de estacionamiento
      - Disponibilidad de estacionamiento (o falta del mismo)
      - Viajeros que estacionan en horas laborales en la avenida Blue Hill
      - Duración del estacionamiento

- + ¿Qué le gustaría ver más en la avenida Blue Hill? [por favor, seleccione hasta 4] (abril)
  - Iluminación
  - Señales de llegada de autobuses en tiempo real
  - Basureros
  - Árboles y otras zonas verdes
  - Placas con la historia del barrio
  - Arte público
  - Asientos
  - Juegos al aire libre
  - Otros (escriba en el chat)
- + ¿En qué medida reflejan estas métricas sus intereses y preguntas acerca del diseño? (mayo)
  - Reflejan mucho
  - Reflejan algo
  - Neutral
  - No reflejan totalmente
- + ¿Qué preguntas tiene sobre este proyecto? (junio, julio)





LEFT LANE  
MUST  
TURN LEFT

ONLY ONLY

# NOTAS FINALES

## Resumen ejecutivo

- 1 Correspondencia, material de comunicación general (sitio web, anuncios, folletos, grabaciones de reuniones, boletín)
- 2 Incluye correo electrónico y línea telefónica del proyecto, así como alcance virtual y presencial

## Introduction

- 3 “Request for Proposals for Roxbury/Dorchester Transportation Corridors,” City of Boston - Boston Transportation Department, 2021.

## Project Context

- 4 <http://www.bostonstreetcars.com/dorchesters-blue-hill-avenue.html>
- 5 *ibid.*
- 6 <https://thescopeboston.org/8509/news-and-features/features/blue-hill-avenue-a-lesson-for-boston-activists-50-years-later/>
- 7 <https://www.bostonmagazine.com/news/2011/08/31/28x-debacle-missed-opportunities/>
- 8 Interview with BTB and MBTA officials, Aug 2023
- 9 <chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.mass.gov/doc/roxbury-dorchester-mattapan-transit-needs-study-final-report/download>
- 10 <https://www.boston.gov/departments/transportation/blue-hill-avenue#project-materials>
- 11 <https://drive.google.com/file/d/16zjkDBEI7dN2ShA3XG31CQ4EEBIHwgGc/view>
- 12 “Blue Hill Avenue Transportation Action Plan Alternative Design Scenarios,” [PPT], 27 June 2023, <https://www.boston.gov/sites/default/files/file/2023/06/BHA%20TAP%20Alternative%20Design%20Approaches%20-%20English.pdf>.
- 13 MBTA internal data, Bus Network Redesign Profile Blue Hill Ave, 2023.
- 14 MilNeil, Christian. “Boston Wants to Redesign Blue Hill Ave. For Bus Riders, But Car Owners Dominate Public Meetings,” Streetsblog MASS, 09 August 2023.
- 15 Dumcius, Gintautas. “Efforts to allow backyard units in Mattapan go before planning board this week,” WBUR, 08 May 2023.
- 16 “Blue Hill Ave Transportation Action Plan and Vision Update,” [PPT], 30 September 2020, <https://www.boston.gov/sites/default/files/file/2022/03/2020-09-30%20Blue%20Hill%20Ave%20Virtual%20Meeting%20%281%29.pdf>.
- 17 MBTA internal data, Bus Network Redesign Profile Blue Hill Ave, 2023.
- 18 “Alternative Design Scenarios,” [PPT], 27 June 2023.
- 19 LivableStreets Alliance, “64 Hours: Closing the Bus Equity Gap,” [https://www.livablestreets.info/64\\_hours\\_report](https://www.livablestreets.info/64_hours_report).
- 20 <https://www.mbta.com/projects/bus-network-redesign>
- 21 *ibid.*
- 22 *ibid.*
- 23 StreetLight data from 05/01/2022 - 04/30/2023
- 24 <https://www.propublica.org/article/unsafe-at-many-speeds>
- 25 “Blue Hill Ave Transportation Action Plan Community Meeting,” [PPT], 15 November 2022.
- 26 <https://apps.boston.gov/vision-zero/>
- 27 2017-2021 Demographics: Boston in Context community survey and Analyze Boston 2015-2019 Neighborhood Demographics.
- 28 *ibid.*
- 29 *ibid.*
- 30 *ibid.*

## Engagement Summary

- 31 Hostetter, Kirstie. “Blue Hill Ave Transportation Action Plan Community Meeting.” 25 October 2022.
- 32 “Blue Hill Ave Transportation Action Plan Content Booklet.” March 2020, [https://www.boston.gov/sites/default/files/file/2022/03/Content%20Booklet\\_0.pdf](https://www.boston.gov/sites/default/files/file/2022/03/Content%20Booklet_0.pdf).
- 33 “Blue Hill Ave Transportation Action Plan Content Booklet.” March 2020, [https://www.boston.gov/sites/default/files/file/2022/03/Content%20Booklet\\_0.pdf](https://www.boston.gov/sites/default/files/file/2022/03/Content%20Booklet_0.pdf).

## Participación Continua & Futura

- 34 “Bus Network Redesign,” <https://www.mbta.com/projects/bus-network-redesign>.
- 35 “Mattapan Line Transformation,” <https://www.mbta.com/projects/mattapan-line-transformation>.
- 36 Roxbury Transportation Corridors project website, <https://www.boston.gov/departments/transportation/roxbury-transportation-corridors>.



