

Visión para la Terminal Marítima de Brooklyn

Sesión n.º 2 del grupo de trabajo asesor
Resumen del plan de visión y la BMT Norte
23 de abril de 2026



Cumplir los objetivos

- Revisar los objetivos del grupo de trabajo asesor (Advisory Task Force, ATF).
- Distinguir los compromisos del plan de visión de las preguntas clave que guían la revisión y el refinamiento del ATF a medida que avanzamos en el Plan General del Proyecto (General Project Plan, GPP).
- Debatar sobre los principios de diseño del plano del sitio de la Terminal Marítima de Brooklyn (Brooklyn Marine Terminal, BMT) Norte.



Orden del día

- 1. Incorporación del ATF**
- 2. Preguntas clave para el ATF**
- 3. Introducción a los grupos de debate**
 - Circulación y distrito que prioriza a los peatones
 - Tipologías de espacios abiertos
 - Estudios de plano del sitio y diseño urbano

Incorporación del grupo de trabajo asesor

The background image is a photograph of a port scene, overlaid with a semi-transparent blue filter. It features several large gantry cranes, a ship docked at a pier with stacked shipping containers, and a city skyline in the distance under a clear sky.

Funciones por organización

El grupo de trabajo asesor aconsejará a la Corporación de Desarrollo Económico (Economic Development Corporation, EDC) y a Empire State Development (ESD) sobre el diseño urbano y el desarrollo del programa, mientras que la recién creada Corporación de Desarrollo de la BMT (BMT Development Corporation, BMTDC) gestionará la implementación de la remodelación.

Grupo de trabajo asesor (ATF)

- Asistir y participar en las reuniones del ATF.
- Revisar y dar su opinión sobre el desarrollo del diseño y el desarrollo del programa a medida que la BMT avance en línea con el GPP.
- Ofrecer orientación experta local y por temas.
- Comunicar las novedades sobre el progreso de la BMT a sus circunscripciones.
- Identificar posibles oportunidades adicionales de difusión comunitaria que la ciudad y el estado puedan considerar.
- El ATF pasará a ser un grupo de trabajo de supervisión tras la afirmación del GPP por parte de los directores de ESD para garantizar la rendición de cuentas.

Corporación de Desarrollo de la BMT (BMTDC)

- Proporcionar una estructura de gobierno para la remodelación de la BMT.
- Gestionar los procesos de solicitud de propuestas (Request for Proposals, RFP) y los contratos para los sitios de desarrollo y el operador portuario.
- Colaborar con las agencias municipales en la gestión y el mantenimiento a largo plazo de la infraestructura, los activos inmobiliarios y los espacios públicos en la BMT.
- Coordinar con los funcionarios gubernamentales y locales las operaciones de la BMT.
- Hacer comentarios sobre el desarrollo del diseño y el desarrollo del programa a medida que la BMT avance en línea con el GPP.

Equipo del proyecto



Corporación de Desarrollo Económico (EDC)

- Gestionar los activos del sitio de la BMT
- Coordinar con ESD la elaboración de las directrices de diseño
- Dirigir el proceso de la Declaración de impacto ambiental (Environmental Impact Statement, EIS) en la Oficina del Alcalde



**Empire State
Development**

Empire State Development (ESD)

- Coordinar con la EDC el desarrollo y la implementación de las directrices de diseño y el GPP de ESD

Equipo de consultores (Buro Happold y otras firmas de diseño e ingeniería)

- Servicios de diseño e ingeniería urbanos
- Facilitación y participación pública del ATF
- Desarrollo material

Agendas de reuniones del ATF (2026)

Agendas por área de enfoque

ATF n.º 2 Distrito 1 de la BMT Norte

ATF n.º 3 Distrito 1 de la cuenca del Atlántico

- Revisión del plano del sitio
- Aspectos críticos para los aportes del ATF
- Volumetría, tamaño y estructura de la manzana
- Circulación y distrito que prioriza a los peatones
- Plan de espacios abiertos
- Debates por área temática

ATF n.º 4 Distrito 2 de la BMT Norte

ATF n.º 5 Distrito 2 de la cuenca del Atlántico

- Usos de la planta baja
- Resiliencia del sitio + protección costera
- Plan de drenaje modificado*
- Estacionamiento
- Estrategias de gestión de la demanda de transporte
- Debates por área temática

* Solo ATF n.º 5

Participación pública

Revisión del diseño urbano, los espacios abiertos, la circulación y la planificación del sistema del sitio desde el plan de visión.

ATF n.º 6 Resumen de las mejoras del plano del sitio

- Revisar las mejoras del plan del proyecto

Participación pública

Revisión de las mejoras del plan del proyecto.

* Las fechas provisionales están sujetas a cambios.

¿Qué es el GPP?

Un **Plan General del Proyecto (GPP)** es el principal instrumento de ESD para llevar a cabo proyectos de reurbanización en virtud de la Ley de Corporación de Desarrollo Urbano (Urban Development Corporation, UDC).

- **Los componentes clave de un GPP incluyen:**

- **Descripción del proyecto:** Un resumen de la iniciativa de remodelación, los sitios del proyecto y los usos propuestos (por ejemplo, residencial, comercial, industrial, cívico, ámbito público, espacios abiertos, etc.).
- **Propósito y necesidad públicos:** Una explicación del propósito del proyecto y de cómo aborda las necesidades estatales y locales, como la reutilización y la mejora de las áreas infrautilizadas, la eliminación de las condiciones deficientes, la provisión de viviendas y puestos de trabajo, y el fomento del crecimiento económico.
- **Anulaciones de la ley local:** De acuerdo con la Ley UDC, cualquier anulación de la zonificación local y cualquier otra ley y procedimiento local que ESD, tras consultar con la ciudad, considere necesaria para facilitar el proyecto.
- **Pautas de diseño:** Controles de diseño para el diseño físico de los nuevos desarrollos privados y espacios públicos dentro del área del proyecto que operarán en lugar de la zonificación local.
- **Transacciones inmobiliarias:** Cualquier adquisición de propiedades y enajenación prevista por parte de ESD para apoyar el proyecto.

¿Qué es el GPP?

- **El proceso del GPP incluye los siguientes pasos:**
 - **Adopción de un borrador inicial:** los directores de ESD adoptan un GPP inicial.
 - **Notificación pública y presentación:** se publica un resumen del plan en un periódico local de circulación general y se presenta ante los funcionarios ejecutivos municipales, incluidos el secretario municipal del Concejo, el alcalde, el presidente de la Comisión de Planificación Urbana, el secretario del condado (secretario del Tribunal Supremo y comisionado del jurado), el presidente del distrito y la Junta Comunitaria local.
 - **Audiencia pública:** para los proyectos con una propuesta de anulación de zonificación, se celebra una audiencia al menos 30 días después de la notificación pública para recibir comentarios del público y de la comunidad.
 - **Remisión a la Comisión de Planificación Urbana:** la Comisión de Planificación revisará el GPP y confirmará que se alinea con las prioridades y objetivos de planificación de la ciudad.
 - **Afirmación final:** tras revisar el testimonio, el plan entra en vigor cuando se determina por escrito que no queda ningún tema negativo de fondo, o puede modificarse para convertirse en un GPP modificado si se considera apropiado para abordar los comentarios del público o cualquier cambio en las condiciones.

Planear el puerto

La planificación del puerto continúa en paralelo con el desarrollo del GPP.

- Las respuestas a la solicitud de manifestaciones de interés (Request for Expressions of Interest, RFEI) del puerto vencían el 15 de diciembre y se recibieron 25 respuestas.
- Se invitó a los miembros de la BMTDC a revisar las respuestas individuales tras su presentación, y las discutirán colectivamente en una próxima reunión de la BMTDC.
- La EDC celebró cuatro sesiones informativas para compartir información sobre las respuestas a la RFEI del puerto, dos virtuales los días 24 y 25 de marzo y dos presenciales los días 13 y 15 de abril.
- La EDC organizará un horario de oficina virtual del ATF para revisar las respuestas a la RFEI del puerto el 24 de abril.



Actualizaciones de las audiencias de análisis

El período de comentarios públicos escritos se amplió hasta el 8 de mayo de 2026; el borrador del alcance de la obra (Draft Scope of Work, DSOW) está disponible en el [sitio web de la EDC](#) y el público puede seguir enviando comentarios adicionales.

Hemos organizado cuatro audiencias de análisis:

- 28 de octubre: presencial en el Centro Comunitario Miccio
- 29 de octubre: virtual en Zoom
- 1 de diciembre: presencial en la iglesia de Sacred Hearts St. Stephens
- 16 de marzo: virtual en Zoom

y participado en otras oportunidades de educación comunitaria:

- 12 de noviembre: reunión del Comité de la Quinta Avenida & Red Hook Houses
- 17 de noviembre: reunión del Distrito Costero de Columbia Street (dirigida por la Oficina del Alcalde para Coordinación Ambiental [Mayor's Office of Environmental Coordination, MOEC])
- 18 de noviembre: presentación de la Junta Comunitaria 6
- 11 de marzo: CM Hanif, AM Simon, SS Gounardes, CB6, CHA, CGA, CSWDA

Temas de los comentarios públicos recibidos:

- Ampliación del área de estudio del proyecto solicitada
- Problemas de tráfico y congestión
- Usos portuarios/marítimos y preguntas sobre la RFEI
- Problemas de alcantarillado
- Se solicitó coordinación entre la BMT la autopista Brooklyn-Queens (Brooklyn-Queens Expressway, BQE)
- Solicitudes de participación adicional

Resumen de participación hasta la fecha:

Unos 450 participantes entre las cuatro reuniones

Unos 110 testimonios verbales; unos 65 comentarios escritos

Lo que nos han dicho los miembros del ATF

Reflexiones del grupo de trabajo

- Los parámetros claros y coherentes son esenciales para generar confianza.
- La comprensión se basa en el intercambio transparente de información, en tener claro lo que aún no sabemos y lo que estamos trabajando para averiguar.
- Acuerdo general en que los esfuerzos del ATF dieron como resultado un plan de visión que tiene beneficios para todas las partes.

Perspectivas a futuro del ATF

- El equipo de facilitación hará un seguimiento de las principales preocupaciones y recomendaciones del ATF en aspectos de seguimiento claros en las transcripciones de las reuniones.
- La EDC y ESD son responsables del seguimiento: respuestas a las preguntas, tomar nota de lo que se ha incorporado de los comentarios del ATF.
- La coordinación con las agencias municipales es fundamental, como el DOT, el HPD, el DEP, el NYCPS, el DPR, el FDNY, el DSNY, etc.
- La participación pública en la que los miembros de la comunidad puedan compartir comentarios directos es fundamental, además de la observación en las reuniones de la ATF y el BMTDC.

Preguntas clave para el ATF

The background image is a photograph of a port scene, overlaid with a semi-transparent blue filter. It features several large gantry cranes, a ship docked at a pier with stacked containers, and a city skyline in the distance under a clear sky.

Plan de visión de la BMT + debate clave para el ATF

Expuesto en el plan de visión

Diseño urbano + uso del suelo

- Alturas máximas de los edificios, alturas de base en los principales corredores
- Principios generales de la distribución de la densidad
- Recuento máximo de unidades por área
- Área total de cada uso por tipo
- Principios generales para los usos de la planta baja por corredor

Circulación + distrito que prioriza a los peatones

- Plano general de calles y diseño centrado en los peatones
- Corredor peatonal en el corredor de intercepción del Departamento de Protección Ambiental (Department of Environmental Protection, DEP)
- Prioridad para autobuses en las calles Van Brunt y Columbia
- Nuevo transbordador eléctrico de la BMT
- Enfoque de estacionamiento del distrito
- Mejora de la vía verde norte-sur

Espacio abierto

- Superficie total de espacios abiertos y pies lineales de acceso a la costa
- Parques de destino en el muelle 7 y la Terminal de Cruceros de Brooklyn
- Parque del vecindario en la esquina de las calles Columbia y Degraw

Debates clave para el ATF

Diseño urbano + uso del suelo

- Desarrollar conceptos de volumetría y flexibilidad
- Construir fachadas para abrir espacios y calles
- Ubicaciones de diferentes usos en la planta baja
- Mezcla de uso industrial ligero

Circulación + distrito que prioriza a los peatones

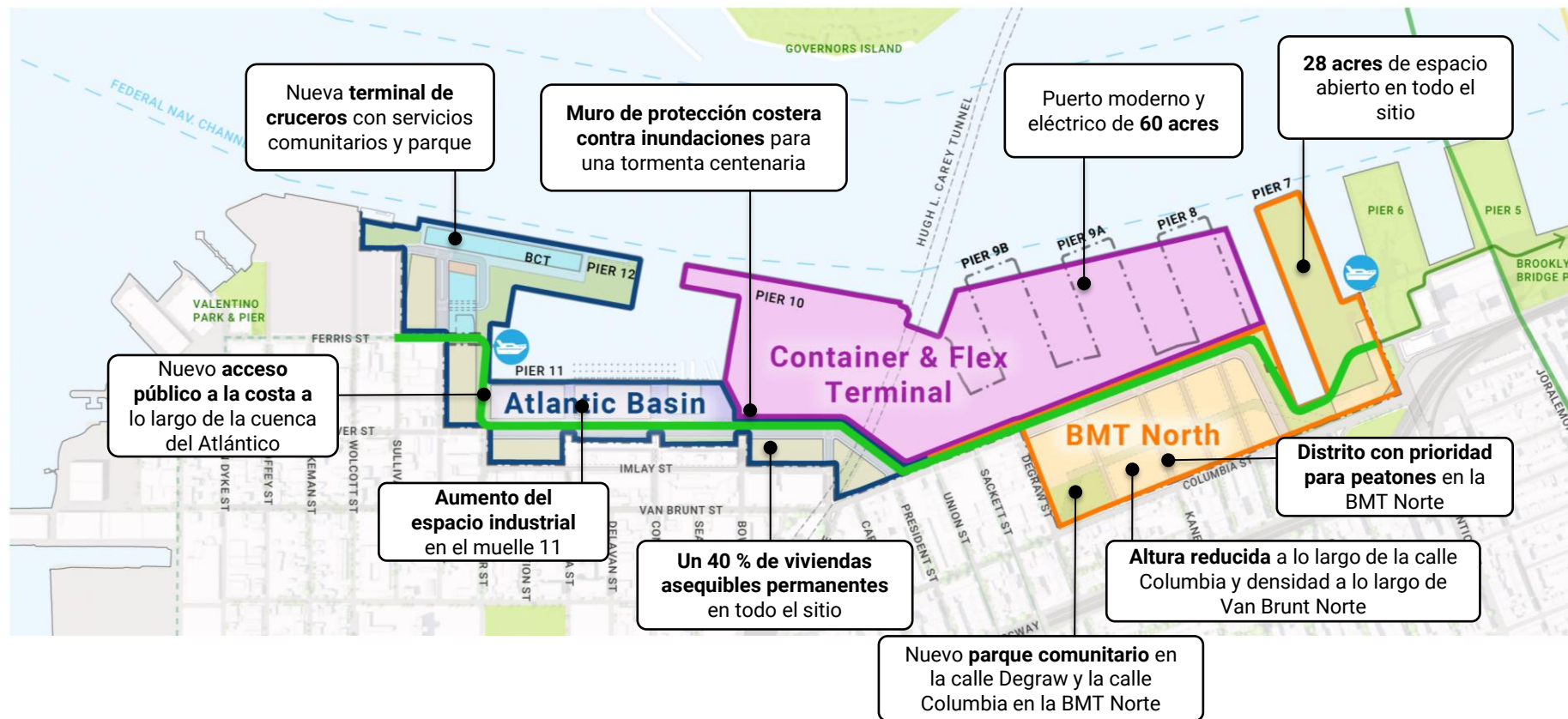
- Características y sensación de los corredores que priorizan a los peatones
- Tipos y funciones de las calles
- Estrategia de estacionamiento del distrito
- Estrategias de gestión de la demanda de transporte

Espacio abierto

- Tipos y características del espacio abierto
- Usos activos y pasivos de los espacios abiertos
- Programación y actividades en los espacios abiertos
- Conexiones entre espacios abiertos y a través de ellos
- Características de los parques de destino en el muelle 12 y el muelle 7

Plan de visión de BMT

Plan final del sitio + aportes clave del grupo de trabajo solicitados



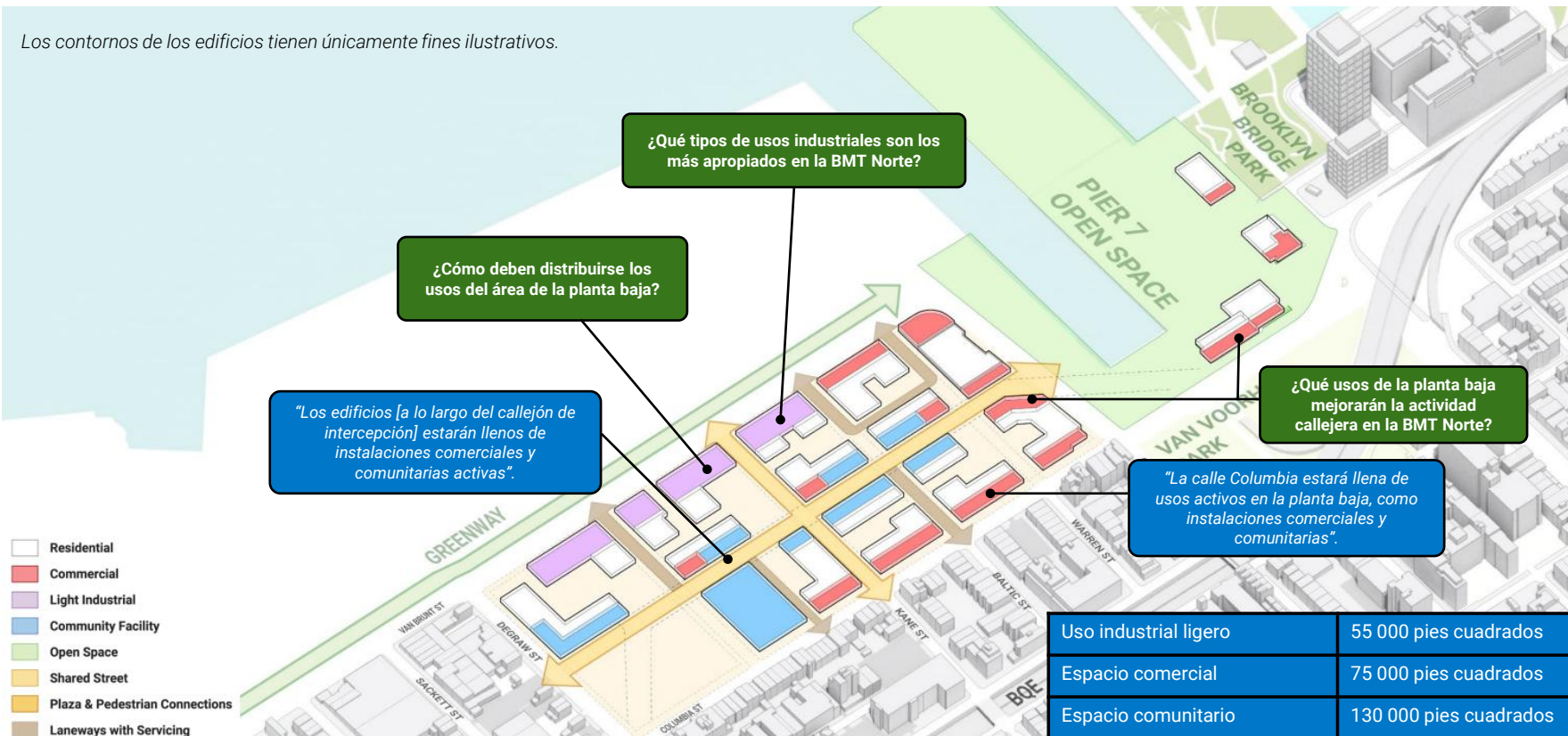
BMT Norte

Usos de la planta baja

Expuesto en el plan de visión

Debates clave para el ATF

Los contornos de los edificios tienen únicamente fines ilustrativos.



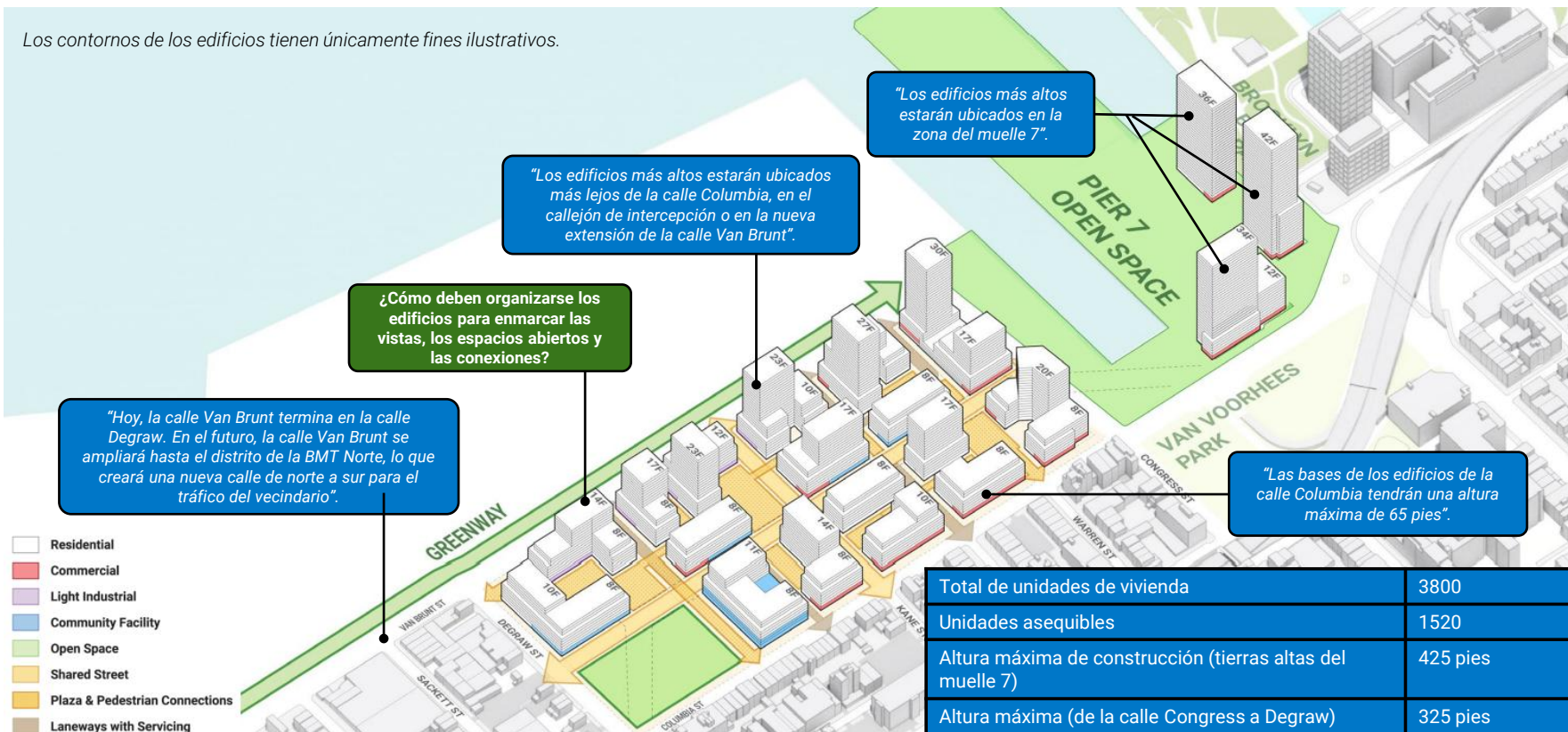
BMT Norte

Diseño urbano y formato de la construcción

Expuesto en el plan de visión

Debates clave para el ATF

Los contornos de los edificios tienen únicamente fines ilustrativos.



Total de unidades de vivienda	3800
Unidades asequibles	1520
Altura máxima de construcción (tierras altas del muelle 7)	425 pies
Altura máxima (de la calle Congress a Degraw)	325 pies

Cuenca del Atlántico

Usos de la planta baja

Expuesto en el plan de visión

Debates clave para el ATF

Los contornos de los edificios tienen únicamente fines ilustrativos.

¿Qué usos adicionales deberían integrarse en la terminal de cruceros multifuncional?

"Una nueva terminal de cruceros construida especialmente será un destino multifuncional con acceso a la costa y espacios públicos abiertos en el muelle 12".

"Un nuevo distrito costero activado en torno a la cuenca del Atlántico con espacios abiertos acceso público a la costa".

"El cobertizo del muelle 11 será sustituido por un edificio industrial independiente y un centro comercial y comunitario de uso mixto".

¿Cómo deberían integrarse un espacio abierto elevado en el hotel y el estacionamiento con el parque costero?

- Residential
- Commercial
- Industrial
- Community Facility
- Hotel
- Open Space
- Open Space on Structure
- Plaza & Pedestrian Connections

Uso industrial	220 000 pies cuadrados
Espacio comercial	200 000 pies cuadrados
Espacio comunitario	120 000 pies cuadrados
Hotel	400 habitaciones

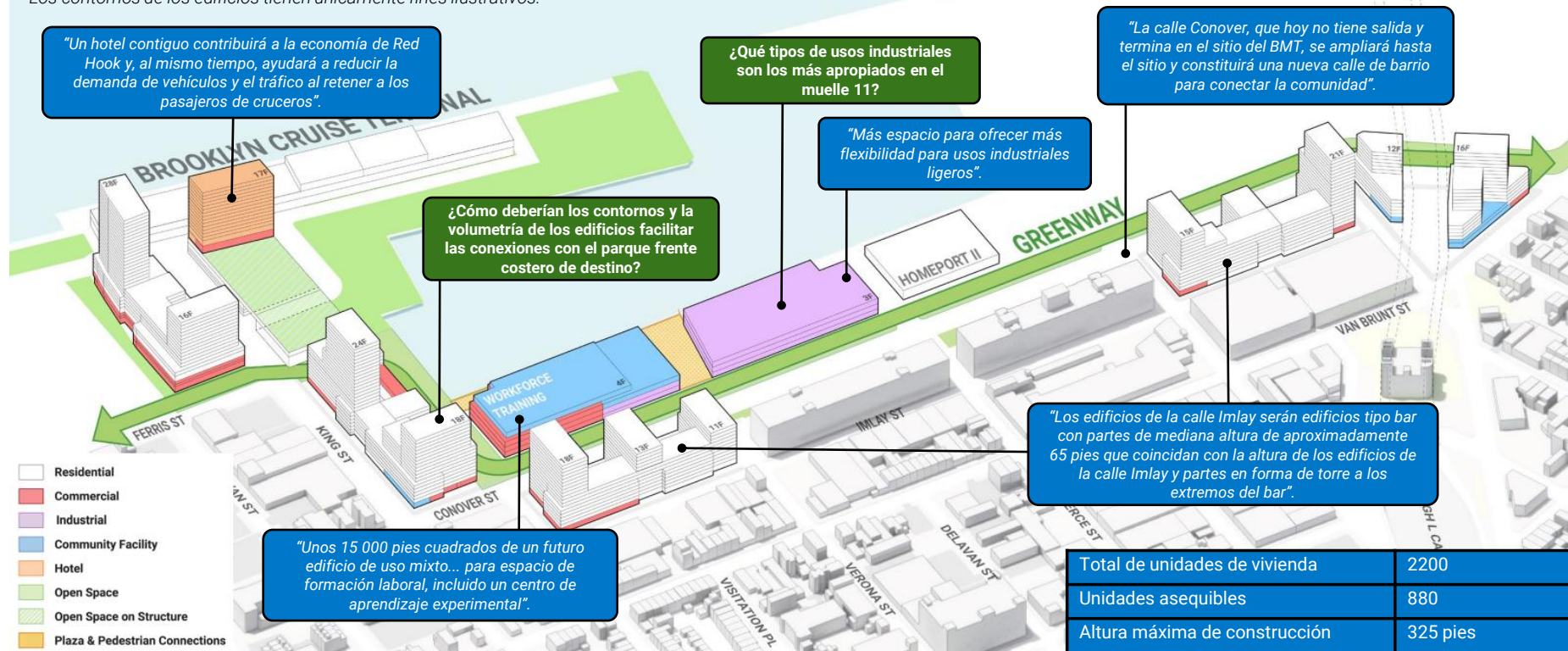
Cuenca del Atlántico

Diseño urbano y formato de la construcción

Expuesto en el plan de visión

Debates clave para el ATF

Los contornos de los edificios tienen únicamente fines ilustrativos.

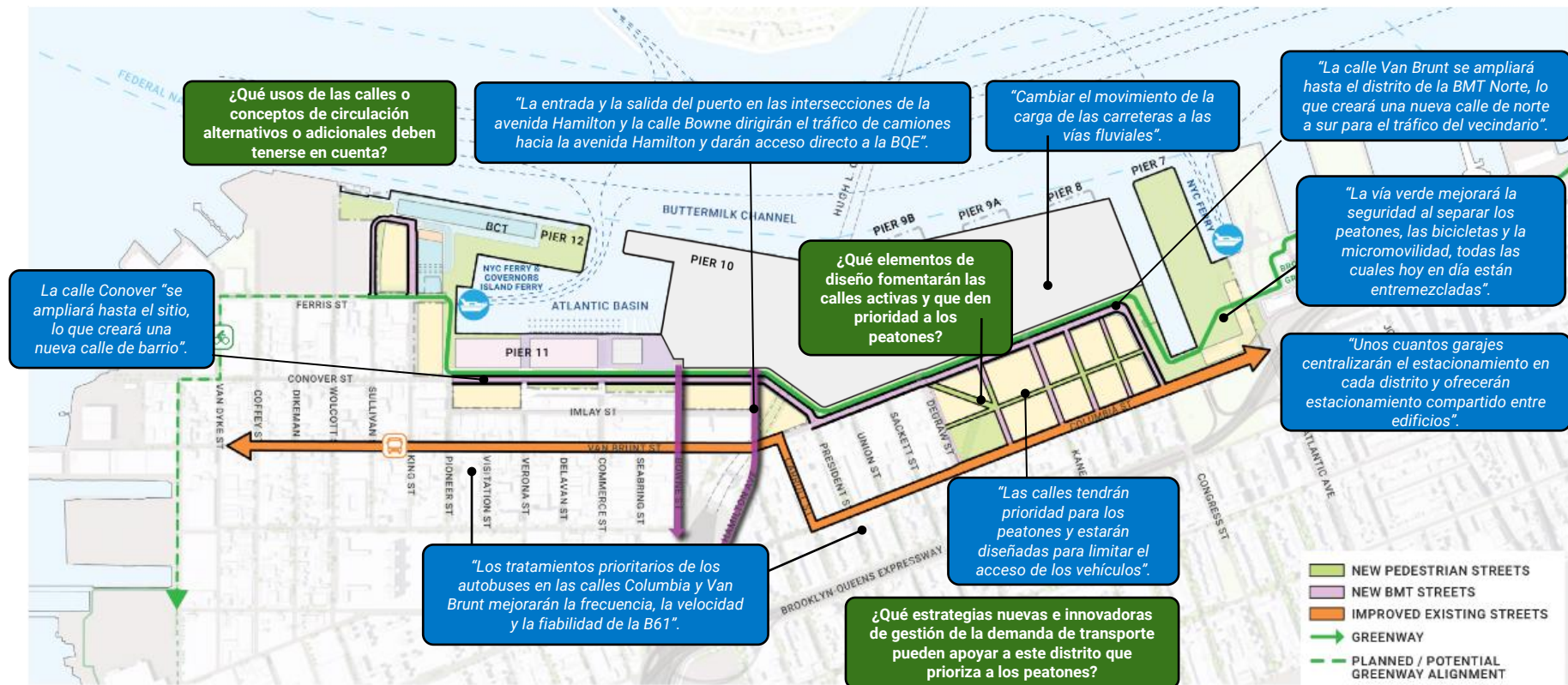


Total de unidades de vivienda	2200
Unidades asequibles	880
Altura máxima de construcción	325 pies

Plan de circulación

Expuesto en el plan de visión

Debates clave para el ATF



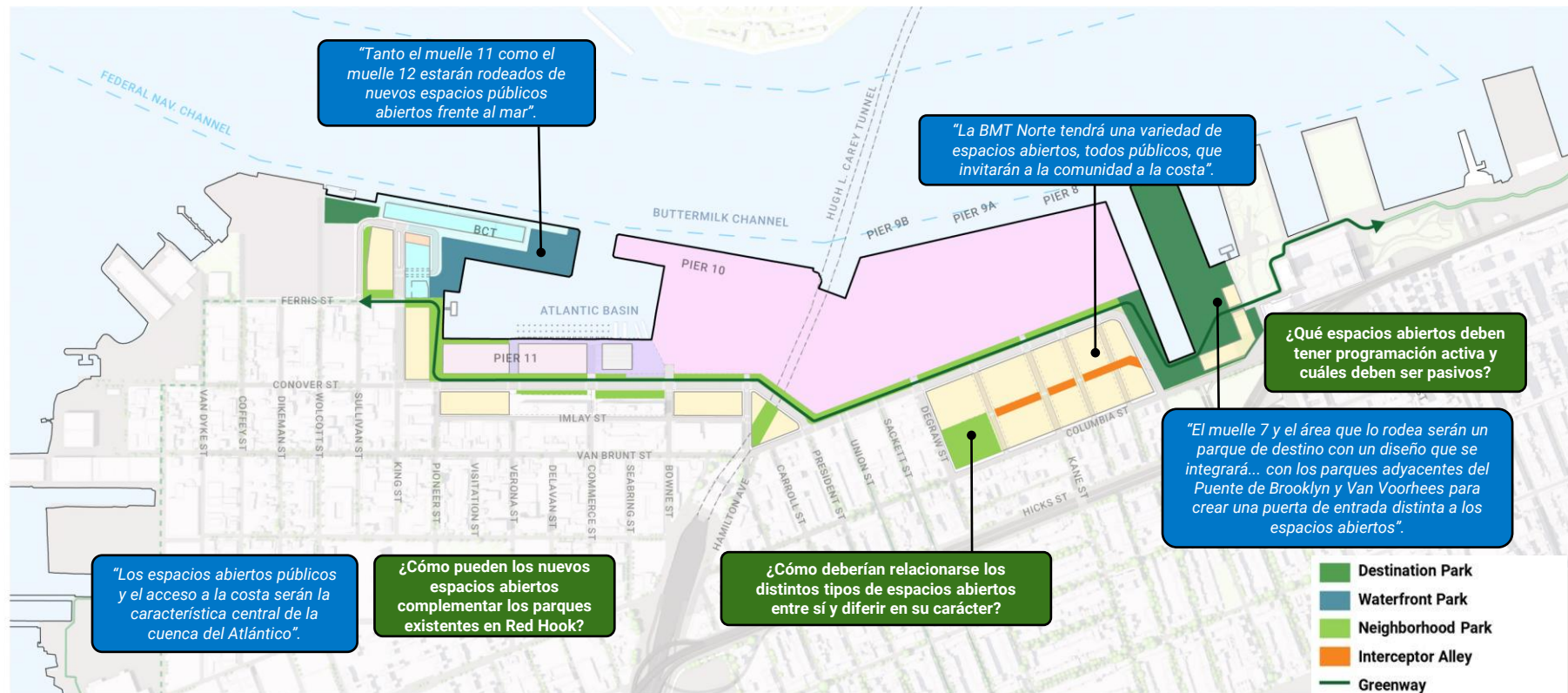
Actualizaciones del área de circulación e instalaciones del DOT

<i>Proceso</i>	<i>Estado</i>
Proyecto de mejora de calles en la avenida Atlantic y la calle Columbia	Implementado
Mejoras en la sincronización de la señalización en las calles Columbia y Congress	Implementado
Coordinación de las fuerzas de la policía de Nueva York en la avenida Atlantic y la calle Hicks, así como en la calle Columbia	En curso
Operación de trituración de rocas	Reubicada
Carril para bicicletas protegido en la calle Court	Abierto
Planificación de la circulación de la BMT y coordinación del EIS	En curso
Estudios de área y planificación de la BQE	En curso

Plan de espacios abiertos

Expuesto en el plan de visión

Debates clave para el ATF



Debates en grupo

The background image is a blue-tinted photograph of a port scene. In the foreground, a large gantry crane stands on a pier. To its left, a cargo ship is docked, its deck covered with stacks of colorful shipping containers. In the background, a city skyline is visible across the water, with a prominent skyscraper on the left. The overall scene is industrial and maritime.

Talleres de los grupos de debate

Tres grupos de debate discutirán cada uno un tema sobre la BMT Norte que se beneficiará de la revisión y los comentarios del ATF.

Circulación + distrito que prioriza a los peatones

- Red de calles
- Usos de la calle y prioridad modal
- Diseño de calles con prioridad para peatones
- Conectividad en todo el sitio de la BMT y con el vecindario existente
- Estrategia de estacionamiento del distrito
- Estrategias de demanda de transporte

Espacio abierto

- Tipologías y relaciones de los espacios abiertos
- Programas de espacios abiertos activos o pasivos
- Programación en espacios abiertos

Plano del sitio + diseño urbano

- Estudios del plano del sitio de la BMT Norte
- Controles del diseño urbano y formato de la construcción
- Estrategia de volumetría en todo el distrito
- Características del corredor y distribución de los usos de la planta baja

Circulación de la BMT Norte y distrito que prioriza a los peatones

Objetivos y directivas del ATF

“Las calles del distrito darán prioridad a los peatones, estarán diseñadas para limitar el acceso de los vehículos y priorizar a los peatones, así como a las bicicletas y al transporte público”.

El plan de visión de la BMT incluye las siguientes estrategias:

- Diseño urbano y de calles con prioridad para peatones
- Rutas prioritarias para autobús en Van Brunt y Columbia
- Una vía verde lineal a lo largo de Van Brunt Norte
- Modelo de estacionamiento distrital sin mínimos ni máximos de estacionamiento.
- Nuevo transbordador eléctrico de la BMT que conecta la comunidad actual y la nueva con el transporte público

La revisión y el debate del ATF contribuirán a que el equipo de diseño perfeccione la circulación del sitio y ayudarán a establecer las características de las calles.

- Establecer las características y la sensación de los principios del diseño urbano y de las calles que priorizan a los peatones
- Revisar y compartir su opinión sobre los conceptos de circulación callejera propuestos

Distrito de la BMT Norte que prioriza a los peatones

Jerarquía de las calles que dan prioridad a los peatones

CONEXIONES REGIONALES Y LOCALES

ACCESO LOCAL



Avenida Vanderbilt, Brooklyn



New Road, Brighton



Centro comercial Queens Street, Queensland



Rue des Enfants, París



Distrito de Wharf, Washington D. C.

Calles multimodales y completas con menor intensidad de tráfico

Las calles equilibran varios usos, que incluyen a los peatones, las bicicletas, los usuarios del transporte público, los camiones y los coches. Las características de diseño tienen como objetivo dar prioridad a los peatones en los cruces clave con extensiones de bordillos y pasos elevados.

Ejemplos: Avenida Vanderbilt (BK), calle Montague (BK), calle Hudson (MN), calle principal de Roosevelt Island

Calles compartidas

Calles donde los peatones y los vehículos comparten el derecho de paso. Las características de diseño fomentan el tráfico de vehículos bajo y a velocidad lenta, con bordillos al ras y otros elementos que reducen la intensidad del tráfico.

Ejemplos: Hudson Yards (MN) plaza Worth (MN), calle Willoughby, Paseo Park / Av. 34 (QN)

Calles o zonas exclusivas para peatones

Calles o zonas que legalmente o mediante una combinación de características de diseño limitan el acceso al tráfico de peatones (y, posiblemente, al tráfico de bicicletas). Las calles peatonales pueden incluir plazas peatonales. El acceso de emergencia puede controlarse con puertas o postes.

Ejemplos: Calle 34 (MN), Calle Vanderbilt (MN), Calle Broad (MN), Calle South Seaport (MN)

Calles exclusivas para peatones con acceso limitado

Calles, carriles o callejones que dan prioridad a los peatones y limitan el acceso a los vehículos a determinadas horas del día. El acceso a las calles puede controlarse mediante letreros, puertas o tarjetas de acceso.

Ejemplos: Calle 25, Baruch College (MN), Calle 165, Jamaica (QN), Haven Plaza (MN)

Calle de servicio que da prioridad a los peatones

Calles o carriles diseñados a propósito para permitir el tráfico de peatones y vehículos de servicio a lo largo de un corredor. Las calles pueden diseñarse para permitir la recogida, los vehículos de emergencia y los camiones más pequeños para facilitar las entregas.

Ejemplos: Greenpoint Landing, Clason Point Gardens (BX)

Distrito de la BMT Norte que prioriza a los peatones

Plano conceptual del sitio: Concepto recomendado (clúster disperso)



CONEXIONES
REGIONALES Y
LOCALES



ACCESO LOCAL



Distrito de la BMT Norte que prioriza a los peatones

Plano conceptual del sitio: Concepto del plan de visión estudiado



CONEXIONES
REGIONALES Y
LOCALES



ACCESO LOCAL



ÚNICAMENTE CON FINES DE DEBATE

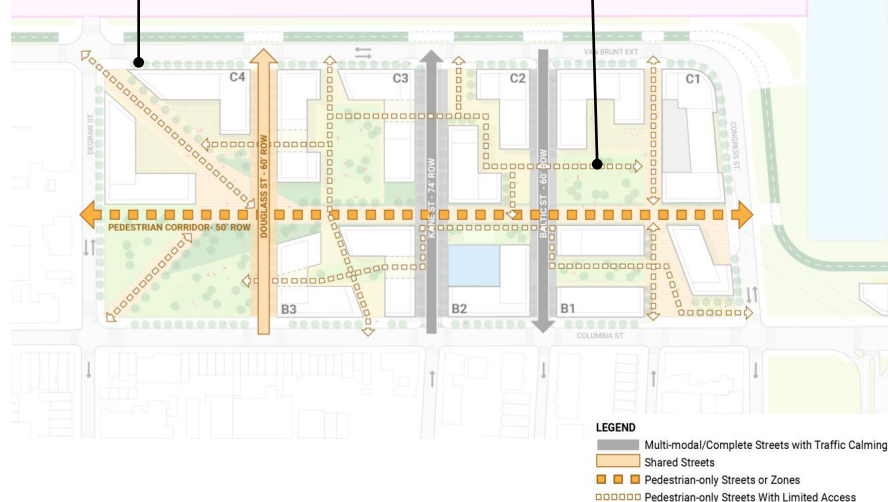
23 de abril de 2026 Sesión n.º 2 del grupo de trabajo asesor de la BMT 28

Variaciones en el plano del sitio de la BMT Norte

Controles de diseño de acceso y conectividad

Momento clave para guiar el movimiento de los peatones

Las diversas conexiones a mitad de manzana crean una red peatonal más detallada

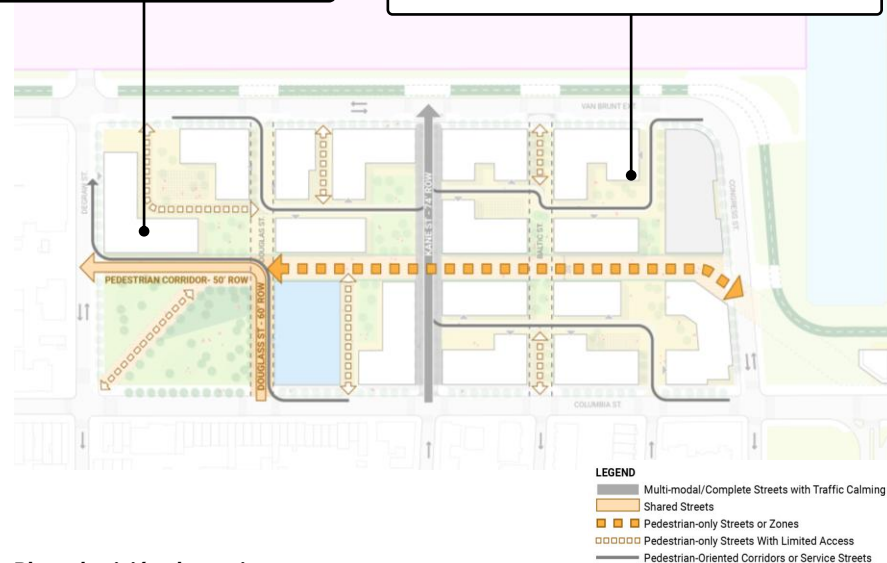


Clústeres dispersos:

- Introduce un tejido urbano distinto que contrasta con el vecindario circundante, creando conexiones más orgánicas y articuladas que recorren el desarrollo.
- Se hace hincapié en varios puntos de acceso para peatones para establecer momentos de entrada que guíen tanto los corredores panorámicos como el movimiento de los peatones.

Calle compartida alrededor del parque del vecindario de Degraw

Calles de servicio a través de las manzanas



Plano de visión alternativo:

- La red urbana se ajusta más al vecindario existente y define claramente las principales conexiones peatonales E-O y N-S a mitad de manzana.
- Los espacios abiertos delimitados se articulan como entradas principales, con una red peatonal más internalizada, moldeada y definida por los bordes de los edificios.

Espacio abierto de la BMT Norte

Objetivos y directivas del ATF

“La BMT Norte tendrá una variedad de espacios abiertos, todos públicos, que invitarán a la comunidad a la costa”.

El plan de visión de la BMT incluye los siguientes parámetros de espacios abiertos:

- El muelle 7 será un parque de entrada al destino, integrado con el parque del Puente de Brooklyn.
- Habrá un parque de vecindario en las calles Columbia y Degraw.
- Un espacio abierto con prioridad para los peatones a lo largo del interceptor del DEP.
- Medidas de resiliencia integradas.

La revisión y el debate del ATF servirán de base para el trabajo continuo del equipo de diseño para caracterizar los espacios abiertos de la BMT North, según lo especificado en el GPP.

- Desarrollar aún más el carácter único y la distinción entre diferentes tipologías de espacios abiertos.
- Comentar los programas de espacios abiertos preferidos.
- Identificar qué lugares pueden ser adecuados para la relajación pasiva o la recreación activa.
- Ideas de paisajismo y vegetación.

Tipologías de espacios abiertos

Regional

Local

Parques de destino



Un espacio abierto de acceso público que ofrezca servicios y un programa de parques para atracciones regionales.

Corredores de la vía verde



Un corredor ajardinado de espacio abierto de acceso público que contiene la vía verde.

Parques de vecindario



Un espacio abierto de acceso público que ofrezca servicios y un programa de parques para el vecindario.

Corredores peatonales



Una calle exclusiva para peatones o con prioridad para peatones que utilice una combinación de diseño, materiales, señalización y controles de acceso para prohibir o limitar el tráfico de vehículos.

Espacio abierto de acceso público



Espacios abiertos de acceso público dentro de las áreas desarrolladas que complementen y apoyen los usos o programas del edificio o den acceso al edificio.

Mezcla de espacios abiertos activos y pasivos

Usos pasivos

Tipologías de espacios abiertos



Plano del sitio de la BMT Norte + diseño urbano

Objetivos y directivas del ATF

“Se propone que la BMT Norte sea una extensión de la actual comunidad costera de la calle Columbia con nuevas viviendas, espacios públicos abiertos, usos comerciales e industriales ligeros activos, una escuela pública y una variedad de espacios abiertos”.

El plan de visión de la BMT se compromete a lo siguiente:

- Recuento máximo de unidades y alturas de edificios
- Una estrategia de volumetría de alto nivel

La revisión y el debate del ATF servirán de base para el trabajo en curso del equipo de diseño para finalizar el plano del sitio de la BMT Norte y los controles del formato de construcción que se especificarán en el GPP.

- Opinar sobre los conceptos del plano del sitio con los elementos que les gustan y por qué apoyan los principios del plan de visión.
- Revisar y debatir las variantes para los contornos, la volumetría y la jerarquía de las calles.
- Ayudar a caracterizar el programa y la sensación de las diversas tipologías de espacios abiertos de la BMT Norte.

Estudios del plano del sitio de la BMT Norte

Resumen de la variación y flexibilidad del plano del sitio

Base de referencia

Plan de visión



Concepto 1: Plan de visión alternativo



- Distrito que prioriza a los peatones con espacios abiertos interconectados y buenas conexiones N-S.
- Varios espacios interiores que permiten programas y configuraciones variados.

- Redistribución de los espacios abiertos para crear espacios abiertos y entradas más grandes y contiguos.
- Los edificios al oeste del corredor peatonal están apartados para permitir espacios abiertos más flexibles a lo largo de la servidumbre.
- Se aclaran los tipos de calles y los puntos de acceso.

Concepto 2: Clústeres dispersos



- Los espacios abiertos en clúster refuerzan el corredor peatonal e introducen espacios más variados a lo largo de la conexión N-S.
- Los edificios estilo bar alargados establecen una jerarquía espacial más fuerte y pueden influir en los corredores visuales.
- Menor cobertura en la planta baja con más torres a lo largo de Van Brunt.

Concepto 3: Plazas y senderos



- Plazas y espacios del vecindario más pequeños conectados a través de una red de senderos.
- Plano del sitio más estructurado con un potencial mayor espacio abierto entre los edificios.
- Clara configuración de "supermanzana".

Estructura de debate

En cada grupo de debate, pediremos al ATF que identifique...

Ideas que les entusiasman

Ideas que les preocupan

Ideas que necesitan más aclaraciones

Ejemplos o inspiraciones a los que el equipo de diseño debería hacer referencia

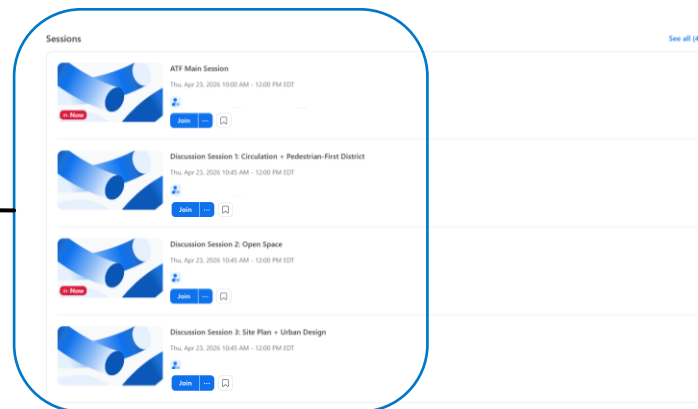
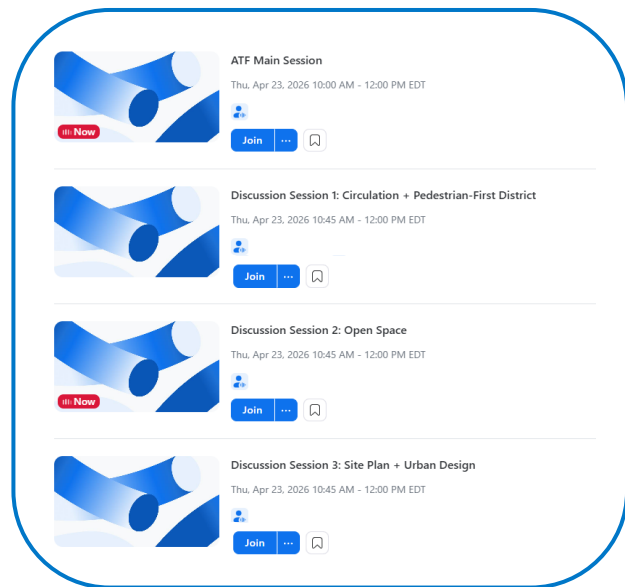
Tareas iniciales del grupo de debate

Hay tres grupos de debate basados en temas. Tras el debate inicial, los miembros del ATF pueden ir al grupo que elijan.

Circulación + distrito que prioriza a los peatones	Espacio abierto	Diseño urbano + plano del sitio
CM Avilés	Amanda Nichols (CHA)	Ben Fuller Goggins
BP Reynoso	Arif Sunmonu	Bryan Woll (CSWA)
Frank Agosta (ILA)	AM Simon	Carly Baker-Rice (RHBA)
Furhana Husani (Washington)	Mike Racioppo (CB6)	Representante Goldman
Hank Gutman	Sra. Frances Brown (RHE)	CM Hanif
Jim Tampakis	Representante del Ayuntamiento	Jesse Solomon (SBIDC)
Randy Peers (BK Chambers)	Samantha Razook	Michael Partis (RHI)
Stephen Lyman (Asociación Marítima)	El senador Gounardes	Michelle de la Uz (FAC)
Maulin Mehta	Destiny Burns (ESD)	AM Mitaynes
John Nardi (Asociación Naviera)		Sra. Karen Blondel (RHW)

Configuración de sala virtual

En la ventana de Zoom, elijan la sesión grupal a la que quieren unirse. Los participantes pueden moverse libremente de una sesión a otra en cualquier momento de la reunión.



The background image shows a port scene with several large gantry cranes. A ship is docked at a pier, and a stack of colorful shipping containers is visible. In the distance, a city skyline is visible across the water. The entire image has a blue color overlay.

FIN DE LA PRESENTACIÓN DE APERTURA

CONTENIDO DE LOS GRUPOS DE
DEBATE SOLAMENTE

Circulación y distrito que prioriza a los peatones

Circulación de la BMT Norte y distrito que prioriza a los peatones

Objetivos y directivas del ATF

“Las calles del distrito darán prioridad a los peatones, estarán diseñadas para limitar el acceso de los vehículos y priorizar a los peatones, así como a las bicicletas y al transporte público”.

El plan de visión de la BMT incluye las siguientes estrategias:

- Diseño urbano y de calles con prioridad para peatones
- Rutas prioritarias para autobús en Van Brunt y Columbia
- Una vía verde lineal a lo largo de Van Brunt Norte
- Modelo de estacionamiento distrital sin mínimos ni máximos de estacionamiento.
- Nuevo transbordador eléctrico de la BMT que conecta la comunidad actual y la nueva con el transporte público

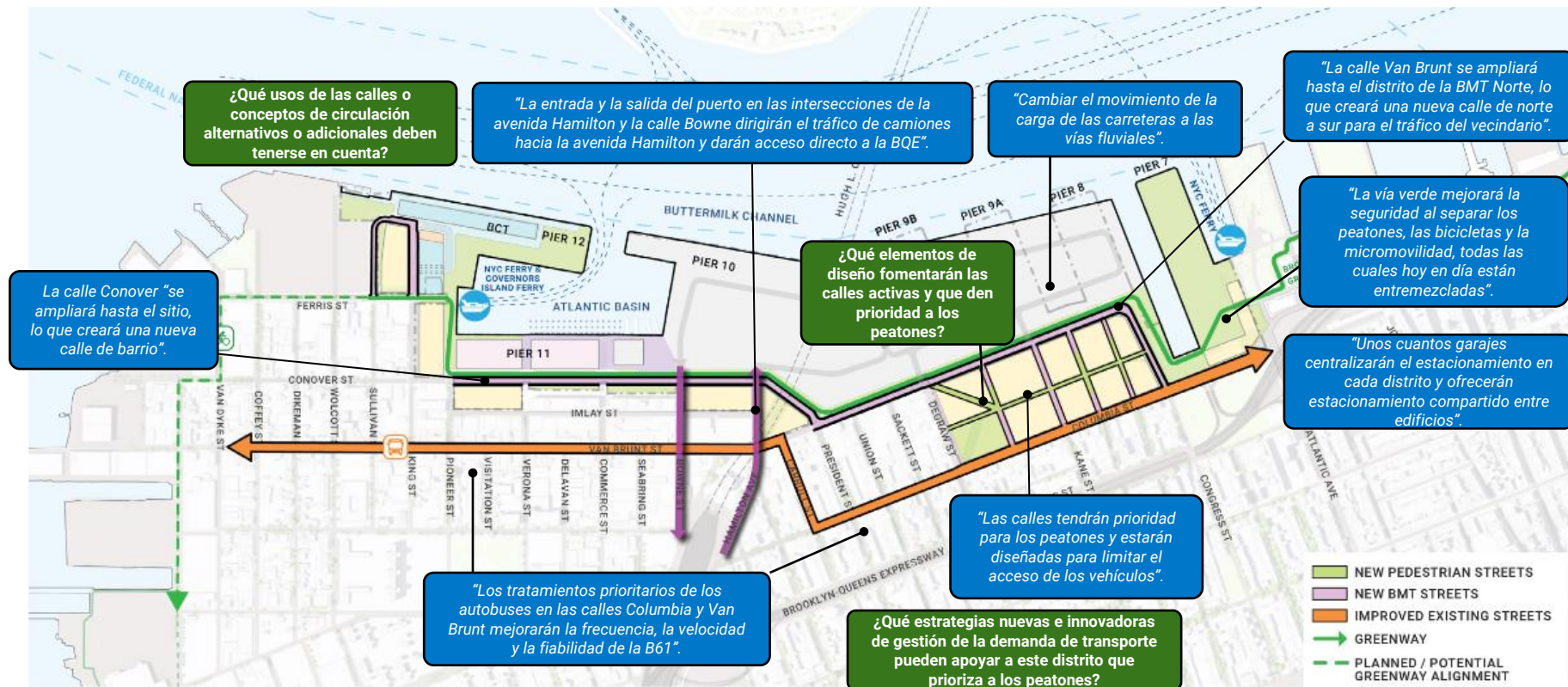
La revisión y el debate del ATF contribuirán a que el equipo de diseño perfeccione la circulación del sitio y ayudarán a establecer las características de las calles.

- Establecer las características y la sensación de los principios del diseño urbano y de las calles que priorizan a los peatones
- Revisar y compartir su opinión sobre los conceptos de circulación callejera propuestos

Plan de circulación

Expuesto en el plan de visión

Debates clave para el ATF



Distrito de la BMT Norte que prioriza a los peatones

Jerarquía de las calles que dan prioridad a los peatones

CONEXIONES REGIONALES Y LOCALES

ACCESO LOCAL



Avenida Vanderbilt, Brooklyn



New Road, Brighton



Centro comercial Queens Street, Queensland



Rue des Enfants, París



Distrito de Wharf, Washington D. C.

Calles multimodales y completas con menor intensidad de tráfico

Las calles equilibran varios usos, que incluyen a los peatones, las bicicletas, los usuarios del transporte público, los camiones y los coches. Las características de diseño tienen como objetivo dar prioridad a los peatones en los cruces clave con extensiones de bordillos y pasos elevados.

Ejemplos: Avenida Vanderbilt (BK), calle Montague (BK), calle Hudson (MN), calle principal de Roosevelt Island

Calles compartidas

Calles donde los peatones y los vehículos comparten el derecho de paso. Las características de diseño fomentan el tráfico de vehículos bajo y a velocidad lenta, con bordillos al ras y otros elementos que reducen la intensidad del tráfico.

Ejemplos: Hudson Yards (MN) plaza Worth (MN), calle Willoughby, Paseo Park / Av. 34 (QN)

Calles o zonas exclusivas para peatones

Calles o zonas que legalmente o mediante una combinación de características de diseño limitan el acceso al tráfico de peatones (y, posiblemente, al tráfico de bicicletas). Las calles peatonales pueden incluir plazas peatonales. El acceso de emergencia puede controlarse con puertas o postes.

Ejemplos: Calle 34 (MN), Calle Vanderbilt (MN), Calle Broad (MN), Calle South Seaport (MN)

Calles exclusivas para peatones con acceso limitado

Calles, carriles o callejones que dan prioridad a los peatones y limitan el acceso a los vehículos a determinadas horas del día. El acceso a las calles puede controlarse mediante letreros, puertas o tarjetas de acceso.

Ejemplos: Calle 25, Baruch College (MN), Calle 165, Jamaica (QN), Haven Plaza (MN)

Calle de servicio que da prioridad a los peatones

Calles o carriles diseñados a propósito para permitir el tráfico de peatones y vehículos de servicio a lo largo de un corredor. Las calles pueden diseñarse para permitir la recogida, los vehículos de emergencia y los camiones más pequeños para facilitar las entregas.

Ejemplos: Greenpoint Landing, Clason Point Gardens (BX)

Distrito de la BMT Norte que prioriza a los peatones

Plano conceptual del sitio: Concepto recomendado (clúster disperso)



CONEXIONES
REGIONALES Y
LOCALES



ACCESO LOCAL



Distrito de la BMT Norte que prioriza a los peatones

Plano conceptual del sitio: Concepto del plan de visión estudiado



CONEXIONES
REGIONALES Y
LOCALES



ACCESO LOCAL



ÚNICAMENTE CON FINES DE DEBATE

Calle completa + compartida

Concepto de distrito que prioriza a los peatones de la BMT Norte

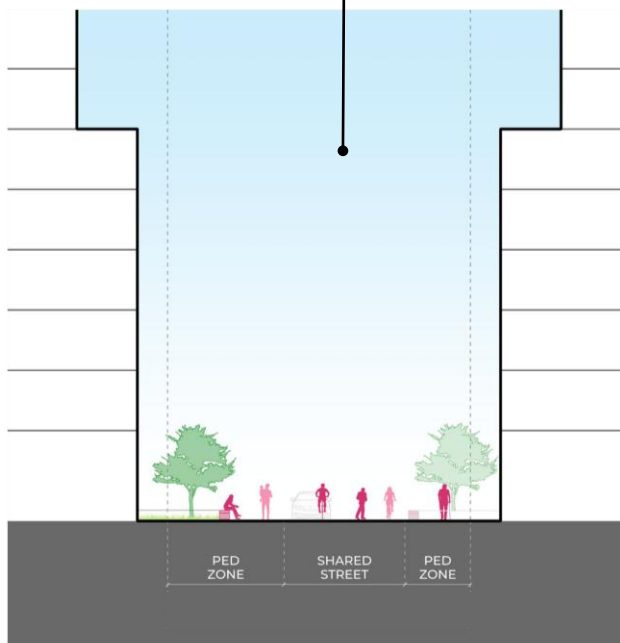
Características:

- Los peatones y los vehículos comparten el derecho de paso.
- Diseñado para fomentar un tráfico reducido de vehículos con bordillos al ras y otras medidas para reducir la intensidad del tráfico.
- La calle Kane corre en dirección oeste.
- La calle Baltic corre en dirección este.
- La calle Douglas correría en dirección oeste y se diseñaría como una calle compartida sin bordillos



Concepto de plano del sitio de la BMT Norte

Diseñado para funcionar para el acceso local cuando se combina con la vía de autobús en la calle Columbia (no para los viajes entre vecindarios)



Sección de la calle completa + compartida



Ejemplos:
Arbor Blocks, Seattle
Hudson Yards, Manhattan



Calle completa + compartida en el plano

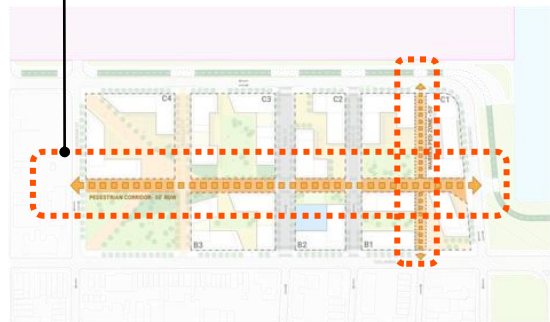
Corredor peatonal

Concepto de distrito que prioriza a los peatones de la BMT Norte

Características:

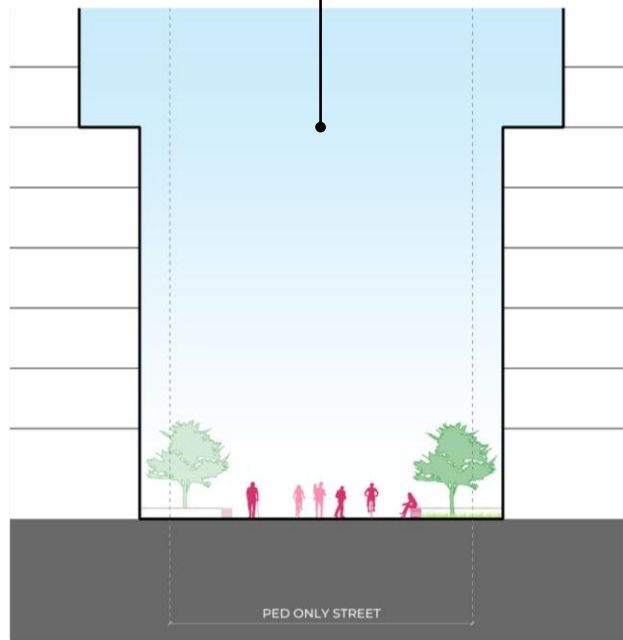
- Calles o zonas que legalmente o mediante una combinación de características de diseño limitan el acceso al tráfico de peatones (y, posiblemente, al tráfico de bicicletas).
- Puede incluir plazas peatonales.
- El acceso de emergencia puede controlarse con puertas o postes.

Corredor peatonal (exclusivo para peatones) a lo largo del callejón de intercepción y la calle Warren



Concepto de plano del sitio de la BMT Norte

Las calles se diseñarán según los estándares del Departamento de Transporte (Department of Transportation, DOT).



Sección de corredores peatonales



Ejemplos:
Rockaway Village, centro de Far Rockaway
Calle 34, Manhattan



Corredor peatonal en el plano

Conexiones a mitad de manzana

Concepto de distrito que prioriza a los peatones de la BMT Norte

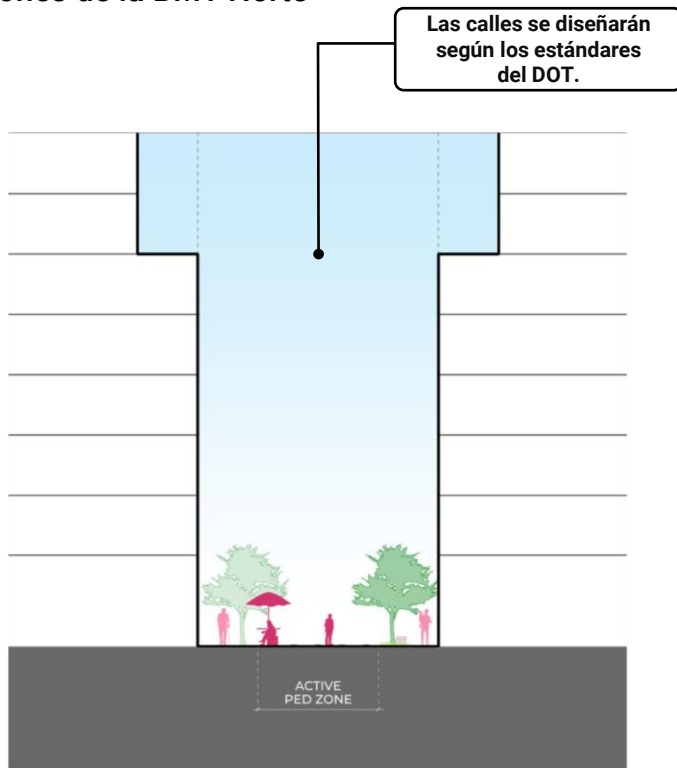
Características:

- Las conexiones a mitad de manzana sirven como pasajes públicos activos, lo que permite un movimiento fluido de los peatones de E a O y de N a S.
- Establece una red detallada de conexiones peatonales en todo el distrito.

Las conexiones a mitad de manzana priorizan el movimiento de los peatones.



Concepto de plano del sitio de la BMT Norte



Sección de conexiones a mitad de manzana



Ejemplos:
Calle 25 Baruch College, Manhattan
Plaza Pershing en Grand Central, Manhattan



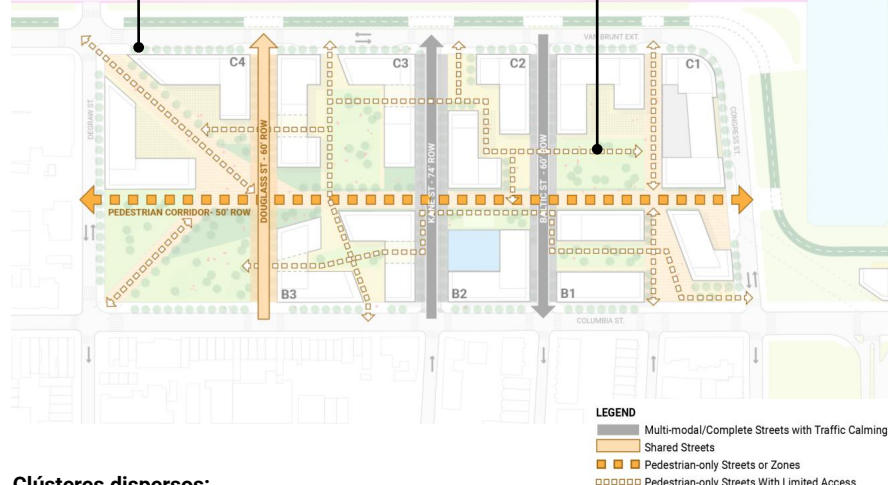
Conexiones a mitad de manzana en el plano

Variaciones en el plano del sitio de la BMT Norte

Controles de diseño de acceso y conectividad

Momento clave para guiar el movimiento de los peatones

Las diversas conexiones a mitad de manzana crean una red peatonal más detallada

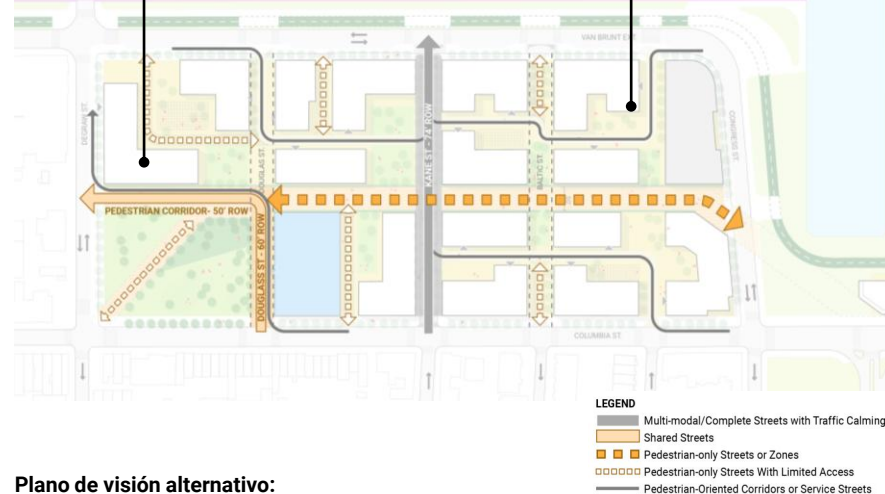


Clústeres dispersos:

- Introduce un tejido urbano distinto que contrasta con el vecindario circundante, creando conexiones más orgánicas y articuladas que recorren el desarrollo.
- Se hace hincapié en varios puntos de acceso para peatones para establecer momentos de entrada que guíen tanto los corredores panorámicos como el movimiento de los peatones.

Calle compartida alrededor del parque del vecindario de Degraw

Calles de servicio a través de las manzanas

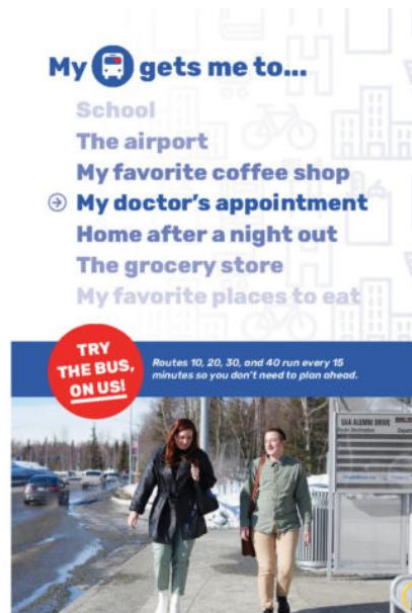


Plano de visión alternativo:

- La red urbana se ajusta más al vecindario existente y define claramente las principales conexiones peatonales E-O y N-S a mitad de manzana.
- Los espacios abiertos delimitados se articulan como entradas principales, con una red peatonal más internalizada, moldeada y definida por los bordes de los edificios.

“La BMT tendrá una estrategia de transporte centrada en desalentar el uso de auto y vehículos de alquiler, e incentivar el uso del transporte público, los autobuses y las bicicletas. El estacionamiento fuera de la calle se proporcionará por distrito...”.

- **Sin mínimos de estacionamiento:** para las partes residenciales y comerciales, minoristas e industriales ligeras de la urbanización.
 - Un **máximo de estacionamiento** equilibrará los objetivos de permitir la flexibilidad del mercado, las operaciones de construcción y la búsqueda de un enfoque agresivo del estacionamiento y la demanda de transporte (Transportation Demand Management, TDM) que desaliente el uso del automóvil.
- **Estacionamiento distrital:** unos cuantos garajes centralizarán el estacionamiento de cada zona y se compartirán entre los edificios (los edificios individuales no ofrecerán estacionamiento), garantizando que el distrito no tenga estacionamiento de más, sea flexible entre los usos y reduzca los costos de construcción.
- **Gestión de la demanda de transporte:** implementar una serie de estrategias de TDM financiadas por desarrolladores y comisiones externas para incentivar las modalidades sin automóvil, como los pases de transporte y Citi Bike, los autobuses, los coches compartidos, las pantallas con información en tiempo real y orientación, la coordinación programática.



Preguntas de debate sobre la circulación y el distrito que prioriza a los peatones

- ¿Qué aspecto y sensación debe tener un corredor que dé prioridad a los peatones?
¿Qué tipo de características de diseño funcionan bien?
- ¿Qué restricciones para reducir la intensidad del tráfico y los vehículos en esta zona tienen sentido?
- ¿Qué calles son las más importantes para la red de peatones y cuáles son clave para la circulación de vehículos? ¿Hay corredores fundamentales que deban priorizarse para las conexiones en bicicleta en la BMT Norte?
- ¿Qué requisitos de servicio y estacionamiento para los edificios y distritos ayudarán a minimizar los conflictos entre peatones y vehículos?

CONTENIDO DE LOS GRUPOS DE
DEBATE SOLAMENTE

Estudios de plano del sitio y diseño urbano

Plano del sitio de la BMT Norte + diseño urbano

Objetivos y directivas del ATF

“Se propone que la BMT Norte sea una extensión de la actual comunidad costera de la calle Columbia con nuevas viviendas, espacios públicos abiertos, usos comerciales e industriales ligeros activos, una escuela pública y una variedad de espacios abiertos”.

El plan de visión de la BMT se compromete a lo siguiente:

- Recuento máximo de unidades y alturas de edificios
- Una estrategia de volumetría de alto nivel

La revisión y el debate del ATF servirán de base para el trabajo en curso del equipo de diseño para finalizar el plano del sitio de la BMT Norte y los controles del formato de construcción que se especificarán en el GPP.

- Opinar sobre los conceptos del plano del sitio con los elementos que les gustan y por qué apoyan los principios del plan de visión.
- Revisar y debatir las variantes para los contornos, la volumetría y la jerarquía de las calles.
- Ayudar a caracterizar el programa y la sensación de las diversas tipologías de espacios abiertos de la BMT Norte.

Estudios del plano del sitio de la BMT Norte

Resumen de la variación y flexibilidad del plano del sitio

Base de referencia

Plan de visión



- Distrito que prioriza a los peatones con espacios abiertos interconectados y buenas conexiones N-S.
- Varios espacios interiores que permiten programas y configuraciones variados.

Concepto 1: Plan de visión alternativo



- Redistribución de los espacios abiertos para crear espacios abiertos y entradas más grandes y contiguos.
- Los edificios al oeste del corredor peatonal están apartados para permitir espacios abiertos más flexibles a lo largo de la servidumbre.
- Se aclaran los tipos de calles y los puntos de acceso.

Concepto 2: Clústeres dispersos



- Los espacios abiertos en clúster refuerzan el corredor peatonal e introducen espacios más variados a lo largo de la conexión N-S.
- Los edificios estilo bar alargados establecen una jerarquía espacial más fuerte y pueden influir en los corredores visuales.
- Menor cobertura en la planta baja con más torres a lo largo de Van Brunt.

Concepto 3: Plazas y senderos



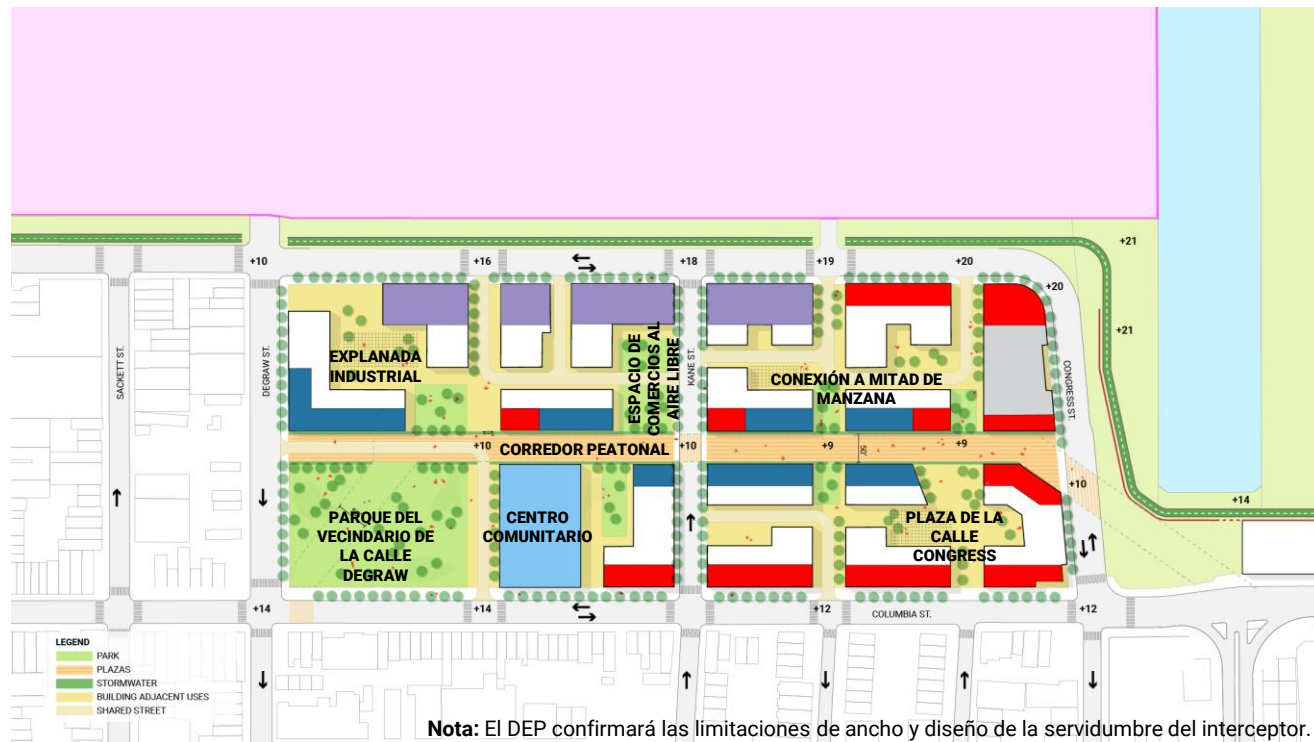
- Plazas y espacios del vecindario más pequeños conectados a través de una red de senderos.
- Plano del sitio más estructurado con un potencial mayor espacio abierto entre los edificios.
- Clara configuración de "supermanzana".

Estudio del borrador del plano del sitio de la BMT Norte

Plan de visión

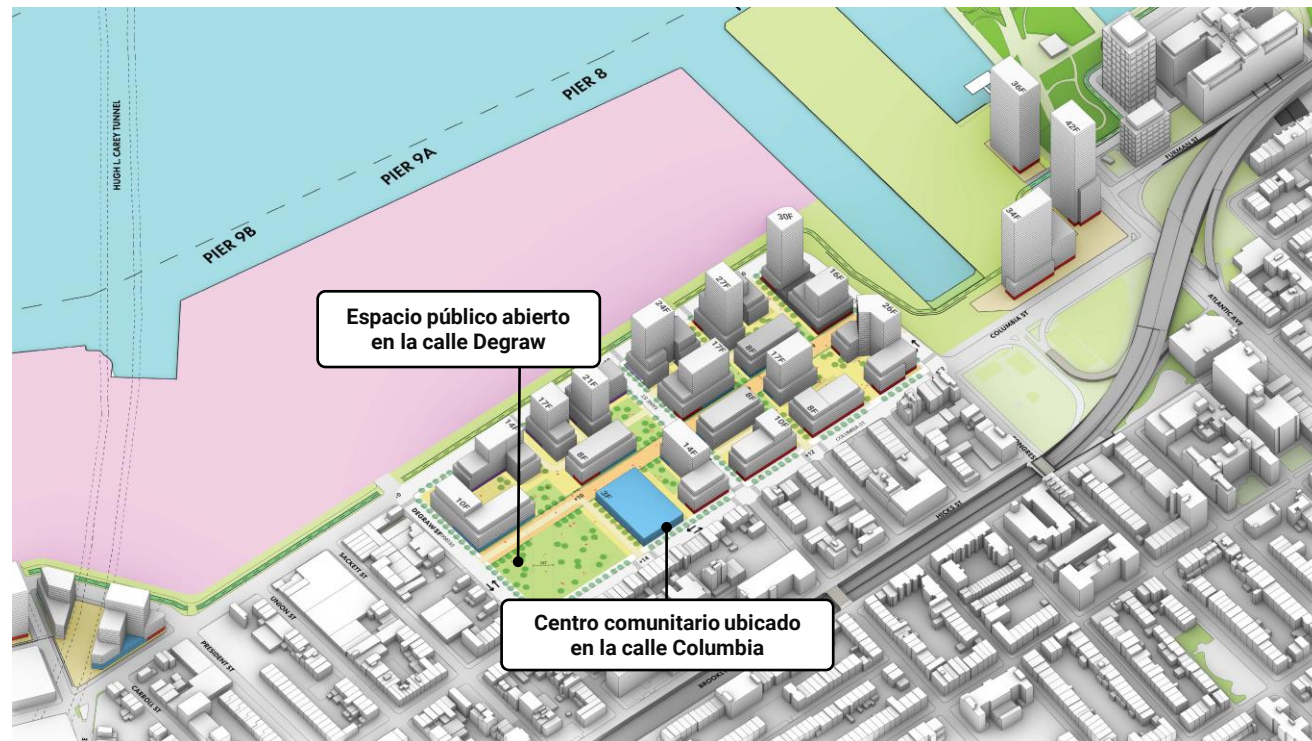
Características:

- Distrito que prioriza a los peatones con espacios abiertos interconectados
- Varios espacios interiores que permiten programas y configuraciones variados.



Estudio del borrador de volumetría de la BMT Norte

Plan de visión



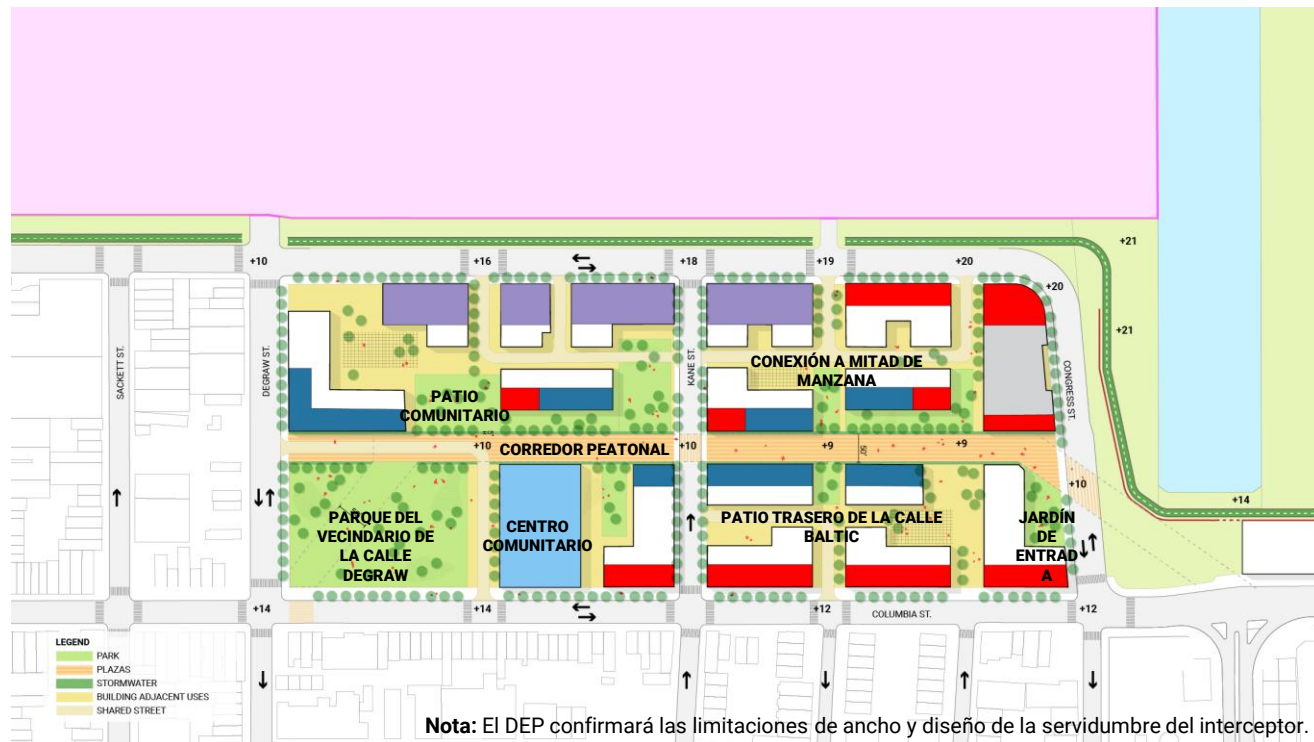
Vista desde el espacio abierto de Degraw

Estudio del borrador del plano del sitio de la BMT Norte

Concepto 1: Plan de visión alternativo

Características:

- Redistribución de los espacios abiertos para crear espacios abiertos y entradas más grandes y contiguos.
- Los edificios al oeste del corredor peatonal están apartados para permitir espacios abiertos más flexibles a lo largo de la servidumbre.
- Se aclaran los tipos de calles y los puntos de acceso.



Estudio del borrador de volumetría de la BMT Norte

Concepto 1: Volumetría del plan de visión alternativo

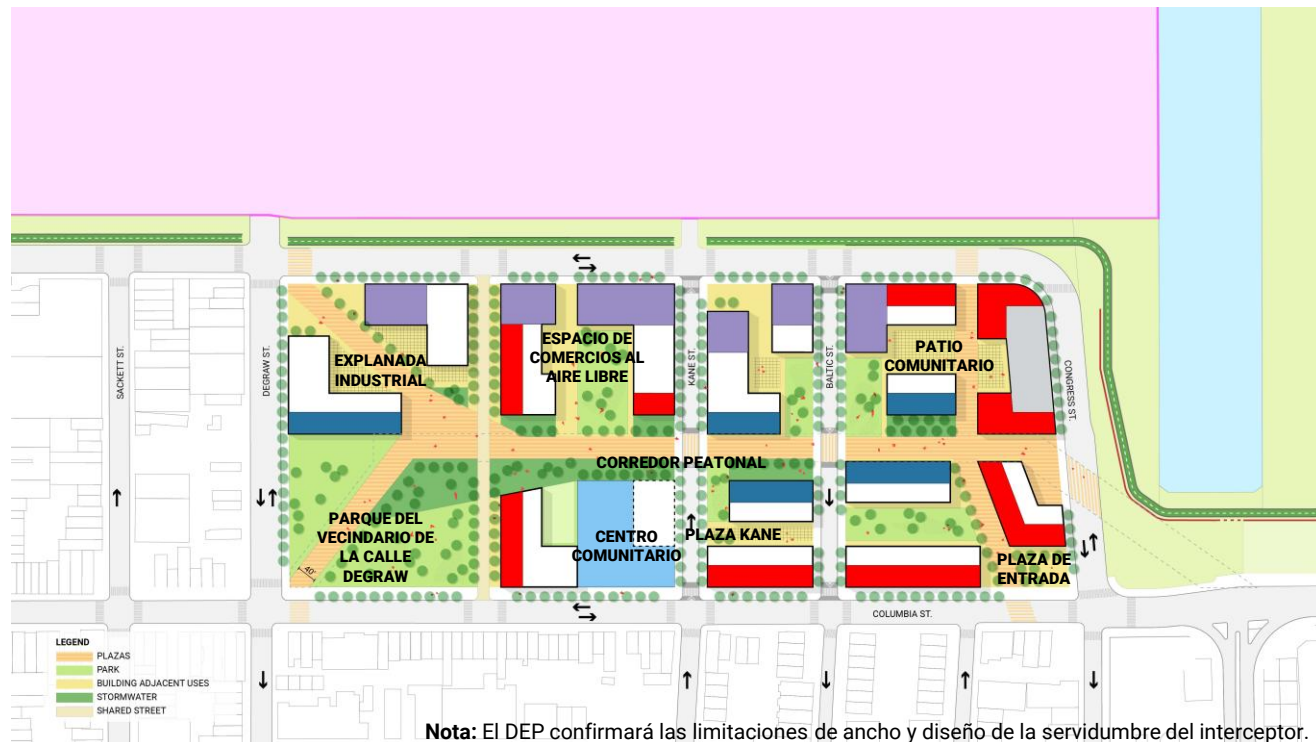


Estudio del borrador del plano del sitio de la BMT Norte

Concepto 2: Clústeres dispersos

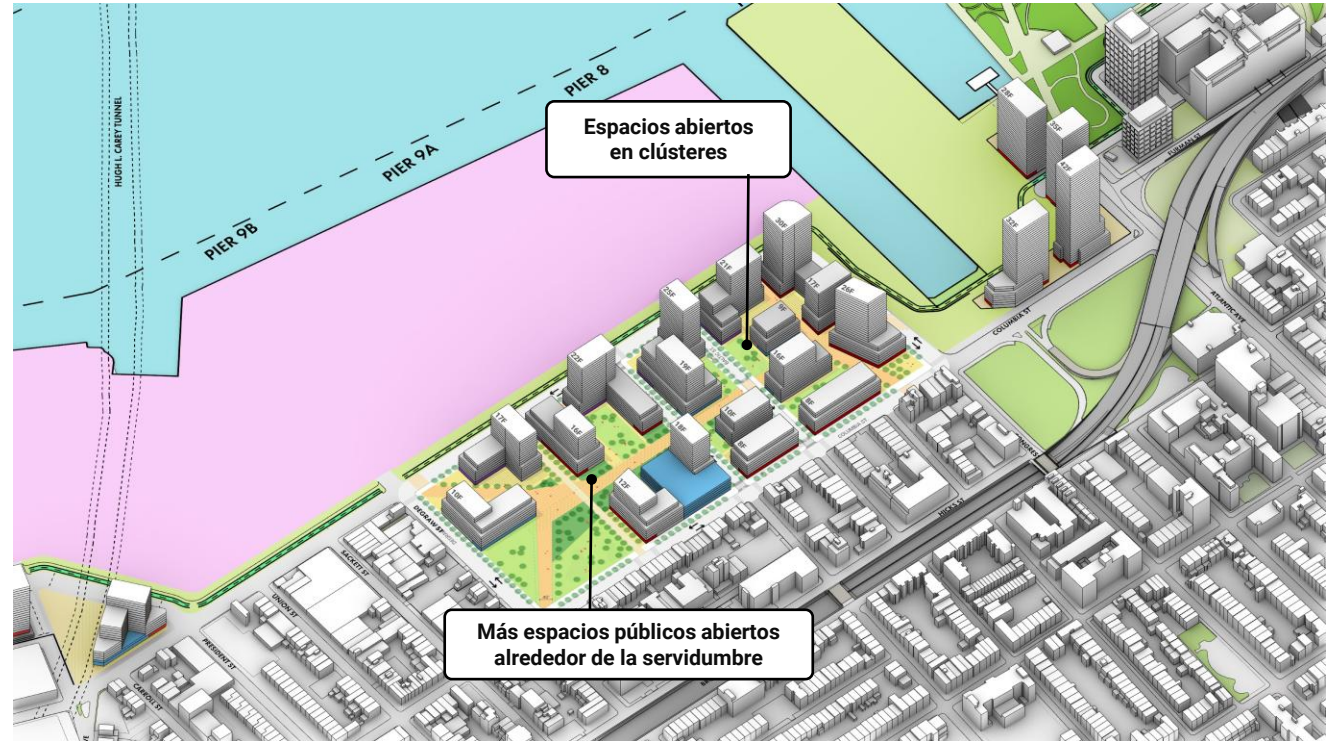
Características:

- Los espacios abiertos en clúster refuerzan el corredor peatonal e introducen espacios más variados a lo largo de la conexión N-S.
- Los edificios estilo bar alargados establecen una jerarquía espacial más fuerte y pueden influir en los corredores visuales.
- Menor cobertura en la planta baja con más torres a lo largo de Van Brunt.



Estudio del borrador de volumetría de la BMT Norte

Concepto 2: Volumetría de los clústeres dispersos

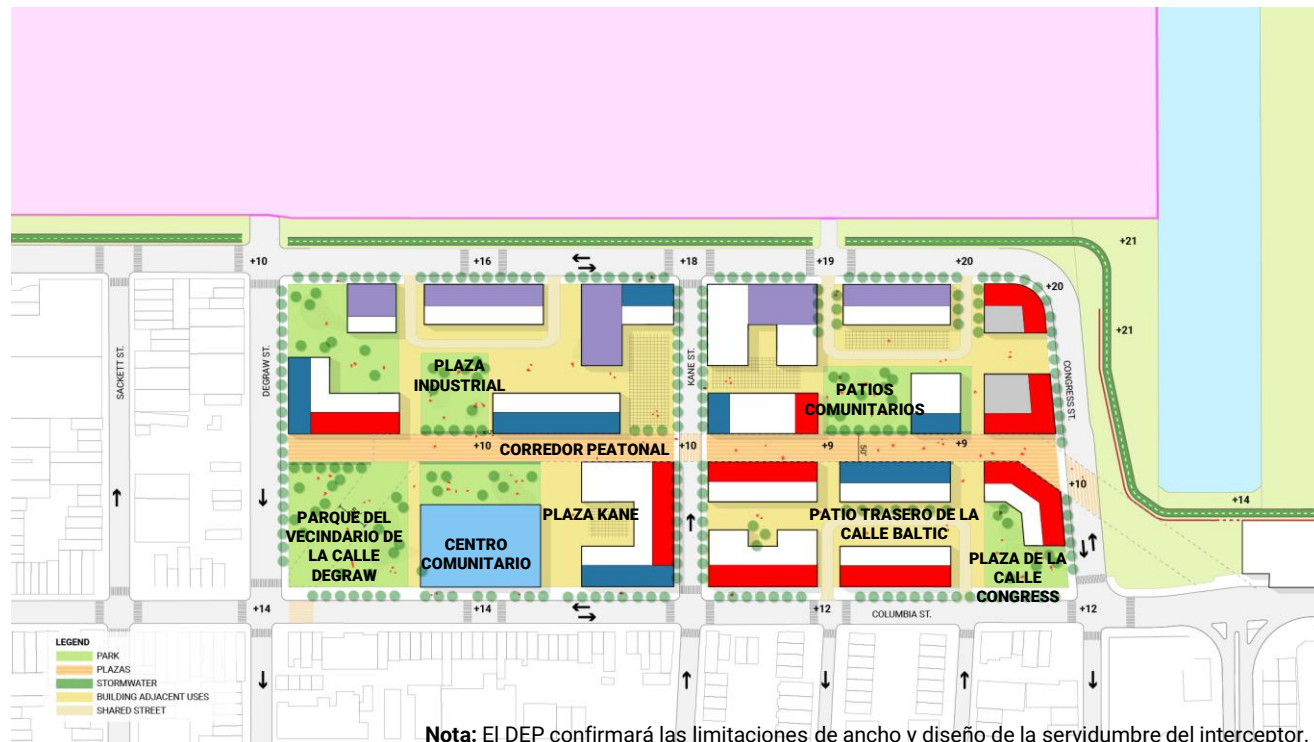


Estudio del borrador de volumetría de la BMT Norte

Concepto 3: Plazas y senderos del vecindario

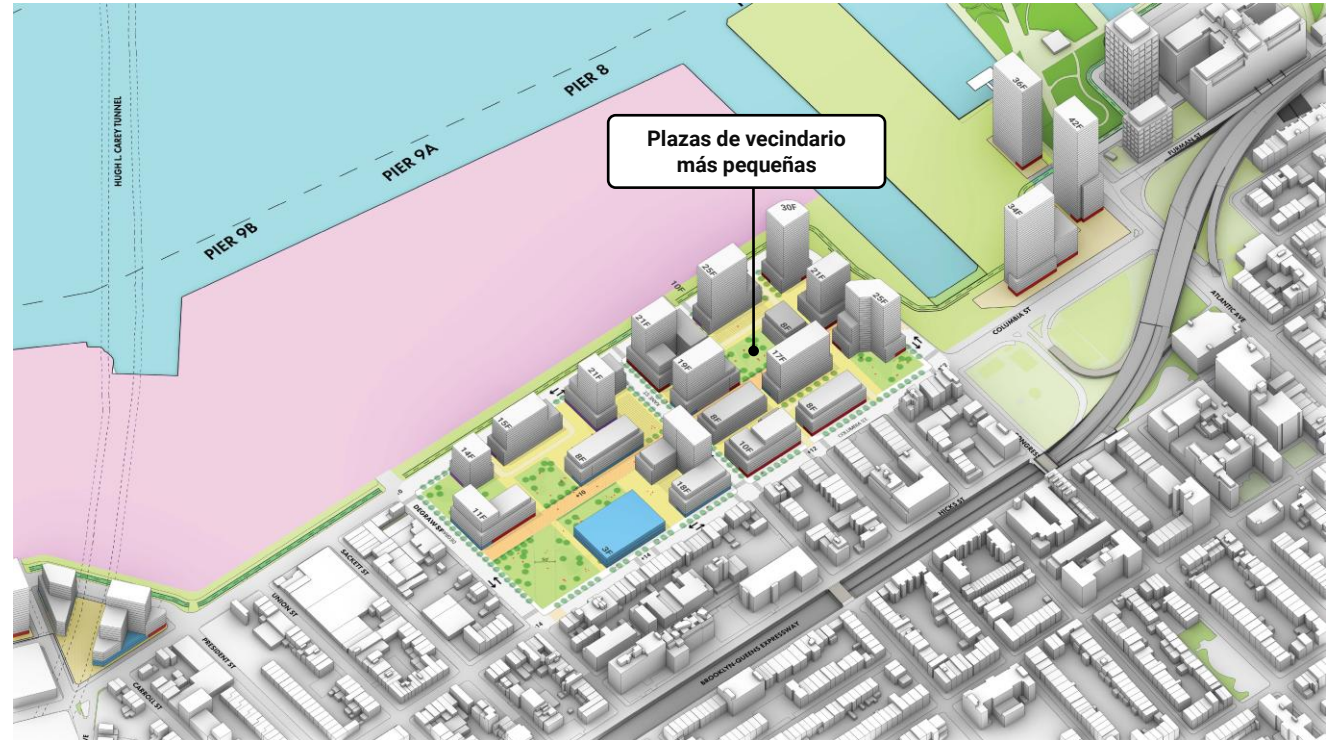
Características:

- Plazas y espacios del vecindario más pequeños conectados a través de una red de senderos.
- Plano del sitio más estructurado con un potencial mayor espacio abierto entre los edificios.
- Clara configuración de “supermanzana”.



Estudio del borrador de volumetría de la BMT Norte

Concepto 3: Volumetría de plazas y senderos del vecindario



Estudios del plano del sitio de la BMT Norte

Resumen de la variación y flexibilidad del plano del sitio

Base de referencia

Plan de visión



Concepto 1: Plan de visión alternativo



- Distrito que prioriza a los peatones con espacios abiertos interconectados y buenas conexiones N-S.
- Varios espacios interiores que permiten programas y configuraciones variados.

- Redistribución de los espacios abiertos para crear espacios abiertos y entradas más grandes y contiguos.
- Los edificios al oeste del corredor peatonal están apartados para permitir espacios abiertos más flexibles a lo largo de la servidumbre.
- Se aclaran los tipos de calles y los puntos de acceso.

Concepto 2: Clústeres dispersos



- Los espacios abiertos en clúster refuerzan el corredor peatonal e introducen espacios más variados a lo largo de la conexión N-S.
- Los edificios estilo bar alargados establecen una jerarquía espacial más fuerte y pueden influir en los corredores visuales.
- Menor cobertura en la planta baja con más torres a lo largo de Van Brunt.

Concepto 3: Plazas y senderos



- Plazas y espacios del vecindario más pequeños conectados a través de una red de senderos.
- Plano del sitio más estructurado con un potencial mayor espacio abierto entre los edificios.
- Clara configuración de "supermanzana".

Preguntas de debate sobre el plano del sitio y el diseño urbano

- ¿Qué elementos de cada estudio del plano del sitio de la BMT Norte cumplen mejor con la visión, los objetivos y los principios establecidos en el plan de visión y por qué?
- ¿Cómo puede la estructura de manzanas apoyar el acceso y la conectividad de peatones y bicicletas?
- ¿Cómo afecta la estructura de manzanas la experiencia de los espacios verdes más pequeños y al acceso al parque del vecindario en la esquina de Degraw y Columbia?
- ¿Prefieren una red peatonal rectilínea que refleje el vecindario existente? ¿O una red irregular peatonal que pueda apoyar diferentes experiencias en el patio y los cobertizos con vistas?
- ¿Cómo debería ser la experiencia de entrada en la avenida Atlantic en cuanto a las vistas, la activación y las conexiones con el espacio abierto propuesto para el muelle 7 y el parque del Puente de Brooklyn?
- ¿Cuáles deberían ser las características de la planta baja de los edificios de las tierras altas del muelle 7? ¿Cómo deberían relacionarse con el espacio del parque adyacente?

CONTENIDO DE LOS GRUPOS DE
DEBATE SOLAMENTE

Espacio abierto

Espacio abierto de la BMT Norte

Objetivos y directivas del ATF

“La BMT Norte tendrá una variedad de espacios abiertos, todos públicos, que invitarán a la comunidad a la costa”.

El plan de visión de la BMT incluye los siguientes parámetros de espacios abiertos:

- El muelle 7 será un parque de entrada al destino, integrado con el parque del Puente de Brooklyn.
- Habrá un parque de vecindario en las calles Columbia y Degraw.
- Un espacio abierto con prioridad para los peatones a lo largo del interceptor del DEP.
- Medidas de resiliencia integradas.

La revisión y el debate del ATF servirán de base para el trabajo continuo del equipo de diseño para caracterizar los espacios abiertos de la BMT North, según lo especificado en el GPP.

- Desarrollar aún más el carácter único y la distinción entre diferentes tipologías de espacios abiertos.
- Comentar los programas de espacios abiertos preferidos.
- Identificar qué lugares pueden ser adecuados para la relajación pasiva o la recreación activa.
- Ideas de paisajismo y vegetación.

Plan de espacios abiertos

Expuesto en el plan de visión

Debates clave para el ATF

BASED ON SITE PLAN 02/03/2026

"Tanto el muelle 11 como el muelle 12 estarán rodeados de nuevos espacios públicos abiertos frente al mar".

"La BMT Norte tendrá una variedad de espacios abiertos, todos públicos, que invitarán a la comunidad a la costa".

"Los espacios abiertos públicos y el acceso a la costa serán la característica central de la cuenca del Atlántico".

¿Cómo pueden los nuevos espacios abiertos complementar los parques existentes en Red Hook?

"El muelle 7 y el área que lo rodea serán un parque de destino con un diseño que se integrará... con los parques adyacentes del Puente de Brooklyn y Van Voorhees para crear una puerta de entrada distinta a los espacios abiertos".

¿Cómo deberían relacionarse entre sí los distintos tipos de espacios abiertos (parques de destino y de vecindario, corredores peatonales, espacios abiertos de acceso público en parcelas del desarrollo) y cómo deberían diferir en sus características?

¿Qué espacios abiertos deben tener programación activa y cuáles deben ser pasivos?

Open Space Plan

-  PUBLIC OPEN SPACE
-  PUBLIC OPEN SPACE ON DEVELOPMENT PARCELS
-  SITE BOUNDARY

Tipologías de espacios abiertos



Tipologías de espacios abiertos

Regional

Local

Parques de destino



Un espacio abierto de acceso público que ofrezca servicios y un programa de parques para atracciones regionales.

Corredores de la vía verde



Un corredor ajardinado de espacio abierto de acceso público que contiene la vía verde.

Parques de vecindario



Un espacio abierto de acceso público que ofrezca servicios y un programa de parques para el vecindario.

Corredores peatonales



Una calle exclusiva para peatones o con prioridad para peatones que utilice una combinación de diseño, materiales, señalización y controles de acceso para prohibir o limitar el tráfico de vehículos.

Espacio abierto de acceso público



Espacios abiertos de acceso público dentro de las áreas desarrolladas que complementen y apoyen los usos o programas del edificio o den acceso al edificio.

Mezcla de espacios abiertos activos y pasivos

Usos pasivos

Espacio abierto: activo y pasivo

Espacio activo: Espacio abierto que se utiliza para hacer deporte, hacer ejercicio o jugar activamente. Áreas designadas dentro del espacio abierto que promueven la actividad física, como canchas o campos deportivos, juegos infantiles, senderos para perros, jardines de demostración, aulas al aire libre u otros paisajes educativos, vías verdes, circuitos de fitness y estaciones de ejercicio. (Borrador del GPP)

Espacio pasivo: Áreas designadas dentro del espacio abierto que promueven actividades relajantes y de ocio, como leer, descansar, juegos de mesa, hacer pícnicos y asar a la parrilla. (Borrador del GPP)

Activo



Canchas de baloncesto



Campos de fútbol



Aula al aire libre



Senderos para perros

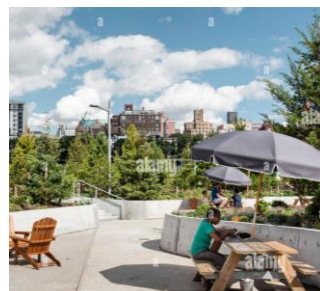


Juegos infantiles



Estación de fitness

Pasivo



Mesas de pícnic



Asientos



Áreas de césped



Parrillas

Programa existente



Espacio abierto: Gestión de aguas pluviales

Parque Tanner's Spring, Portland



1,7 acres



0,9 acres

Southwest Resiliency, Hoboken



1,7 acres



1,03 acres

Preguntas para el debate sobre tipologías de espacios abiertos

- Tipologías de espacios abiertos: ¿Qué cualidades deben tener los distintos espacios abiertos y en qué se diferencian unos de otros?
- ¿Cuáles de los espacios verdes deberían tener usos activos? ¿Cuáles deberían ser esos usos?
- ¿Qué espacios verdes deberían priorizar la recreación pasiva? ¿Cómo sería eso?
- ¿Cómo pueden los espacios verdes de la BMT Norte formar una red de conexión que conecte cada uno con sus vecinos?
- ¿Qué otros objetivos deberían cumplir las disposiciones sobre espacios abiertos de la BMT Norte: infraestructura verde o captura de agua de lluvia, superficies impermeables, cobertura de doseles, biodiversidad, etc.?