

Visión para la Terminal Marítima de Brooklyn

Reunión del grupo de trabajo asesor n.º 3
Resumen del plan de visión y cuenca del Atlántico
15 de mayo de 2026



Orden del día

- 1. Resumen y actualización del proceso del grupo de trabajo asesor (Advisory Task Force, ATF) n.º 2**
- 2. Preguntas clave para el ATF**
- 3. Introducción a los grupos de debate**
 - Circulación y vía verde
 - Tipologías de espacios abiertos
 - Estudios del plano del sitio y diseño urbano

Agendas de reuniones del ATF (2026)

Agendas por área de enfoque

ATF n.º 2 (abril)

Distrito 1 de la BMT Norte

ATF n.º 3 (mayo)

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 (programas)
- Debates por área temática

ATF n.º 4 (junio)

Resiliencia + sostenibilidad en todo el sitio

- Resiliencia del sitio + protección costera
- Plan de drenaje modificado
- Sostenibilidad + descarbonización
- Diseños conceptuales de espacios abiertos (planos del sitio)
- Debate completo del ATF

ATF n.º 5 (julio)

Paisaje urbano en todo el sitio + estacionamiento

- Acceso al sitio
- Estacionamiento del distrito
- Estrategias de gestión de la demanda de transporte (TDM, Transportation Demand Management)
- Corredor peatonal / calle compartida
- Debate completo del ATF

ATF n.º 6 (septiembre)

Distrito 2 de la BMT Norte

ATF n.º 7 (octubre)

Distrito 2 de la cuenca del Atlántico

- Usos de la planta baja
- Diseño urbano ilustrativo y diseño de espacios abiertos
- Debate completo del ATF

ATF n.º 8 (noviembre)

Iniciativa Blue Highways

ATF n.º 9 (diciembre)

Resumen de las mejoras del plano del sitio

* Las fechas provisionales están sujetas a cambios.

Resumen del ATF n.º 2

General:

- Interés en un formato de debate alternativo que permita a los miembros del ATF hacer comentarios sobre todos los temas.
- Solicitud para compartir el calendario de reuniones y los materiales con más antelación.

Puerto

- Solicitud de actualizaciones sobre la Terminal de Cruceros de Brooklyn (Brooklyn Cruise Terminal, BCT) y la terminal de contenedores de Red Hook.

Debates en grupo:

Circulación y distrito que prioriza a los peatones

- Preocupaciones por el acceso hacia/desde la Terminal Marítima de Brooklyn (cruces de la autopista Brooklyn-Queens, adecuación del transporte público, capacidad de las calles).
- Se ha solicitado una aclaración sobre la prioridad de los autobuses frente a los corredores exclusivos para autobuses y el acceso al giro.
- Solicitudes de volumen de tráfico y camiones, y puntos clave de conflicto.
- El diseño señalizado de las calles que dan prioridad a los peatones debería evitar los conflictos de micromovilidad y accesibilidad.

Espacio abierto

- Deseo de servicios adicionales y de maximizar el acceso público a la costa.
- Énfasis en la separación segura de los flujos de peatones y ciclistas.
- Interés por un gran espacio con césped, anfiteatro y un diseño más integrado con la naturaleza.
- Preocupación de que el acceso al muelle 7 parezca limitado a los edificios adyacentes.

Plano del sitio y diseño urbano

- Preocupaciones por la altura/densidad; interés por las alternativas de contornos de edificios más bajas y grandes.
- Solicitudes de imágenes a la altura de los ojos, estimaciones de población y compensaciones de volumetría (incluidos los efectos en las tasas de pagos en lugar de impuestos [Payments in Lieu of Taxes, PILOT]).
- Interés por los usos comerciales e industriales ligeros flexibles y por el acceso directo al puerto para las empresas.
- Se solicita aclaración sobre el programa, las directrices de diseño y los impactos en la sombra.
- Una solicitud para estudiar opciones que exploren las reducciones en los espacios abiertos que reduzcan la altura y la densidad de los edificios.

Actualizaciones de procesos desde el ATF 2

Según los comentarios que recibimos en el ATF 2, el equipo del proyecto ha realizado las siguientes actualizaciones del proceso del ATF.

- Los borradores del material de la reunión se compartirán con el grupo de trabajo asesor una semana antes de cada reunión siempre que sea posible.
- Además de los aspectos de seguimiento y los comentarios rastreados, las grabaciones completas de las sesiones del ATF se publicarán en el sitio web del proyecto.
- Al enterarse de que los miembros del ATF expresaron su deseo de debatir todos los temas, a partir del ATF 4, el debate tendrá lugar en un solo grupo.

Preguntas clave para el ATF



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 + vía verde

- Plano general de calles
- Calles prioritarias para autobuses
- Nuevo transbordador eléctrico de la BMT
- Mejoras en el servicio de ferri y el acceso
- 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 la Terminal de Cruceros de Brooklyn

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

Circulación + vía verde

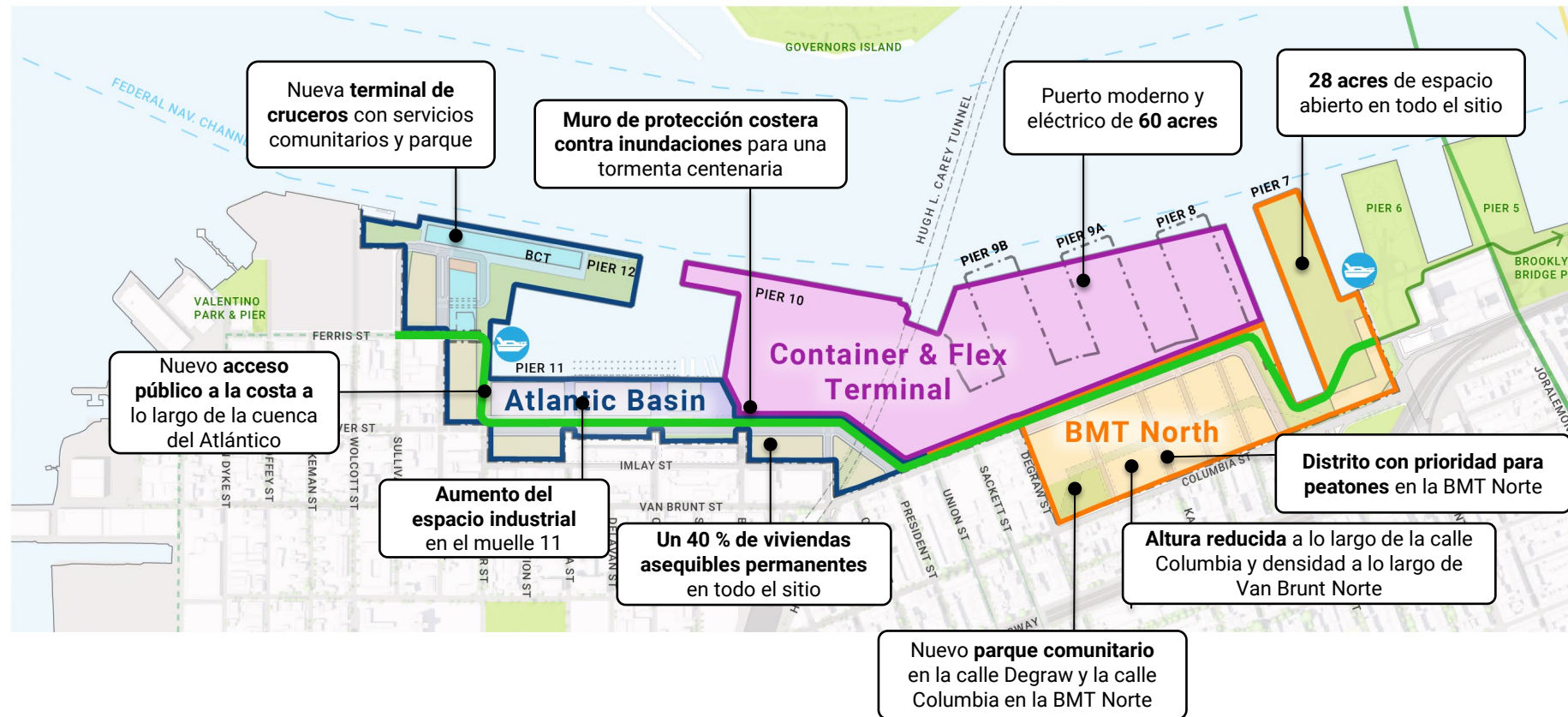
- Características y sensación de los corredores de la vía verde
- Tipos de calles y modos de prioridad
- Estrategias de gestión de la demanda de transporte
- Integración del ferri con el sitio
- Enfoque y distribución del estacionamiento del distrito

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 del parque de destino en el muelle 12

Plan de visión de BMT

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



Cuenca del Atlántico

Usos de la planta baja en el plan de visión

Expuesto en el plan de visión

Debates clave para el ATF

Los contornos de los edificios tienen únicamente fines ilustrativos.

¿Qué tipo de usos comerciales pueden activar el distrito costero y servir a las comunidades de Red Hook?

"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 de 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 debería verse y sentirse el distrito costero? ¿Qué combinación de diseño, programación y creación de lugares podría dar al distrito un carácter distintivo y reconocible?

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

Cuenca del Atlántico

Diseño urbano y formato de construcción del plan de visión

Expuesto en el plan de visión

Debates clave para el ATF

Los contornos de los edificios tienen únicamente fines ilustrativos.

"Un hotel contiguo contribuirá a la economía de Red Hook y, al mismo tiempo, ayudará a reducir la demanda de vehículos y el tráfico al retener a los pasajeros de cruceros".

¿Cómo deberían los contornos y la volumetría de los edificios facilitar las conexiones con el parque costero de destino?

"Más espacio para ofrecer más flexibilidad para usos industriales ligeros".

"Los edificios de la calle Imlay serán edificios tipo bar con partes de mediana altura de aproximadamente 65 pies que coincidan con la altura de los edificios de la calle Imlay y partes en forma de torre a los extremos del bar".

"Al menos 15 000 pies cuadrados de un futuro edificio de uso mixto... para espacio de formación laboral, incluido un centro de aprendizaje experimental".

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

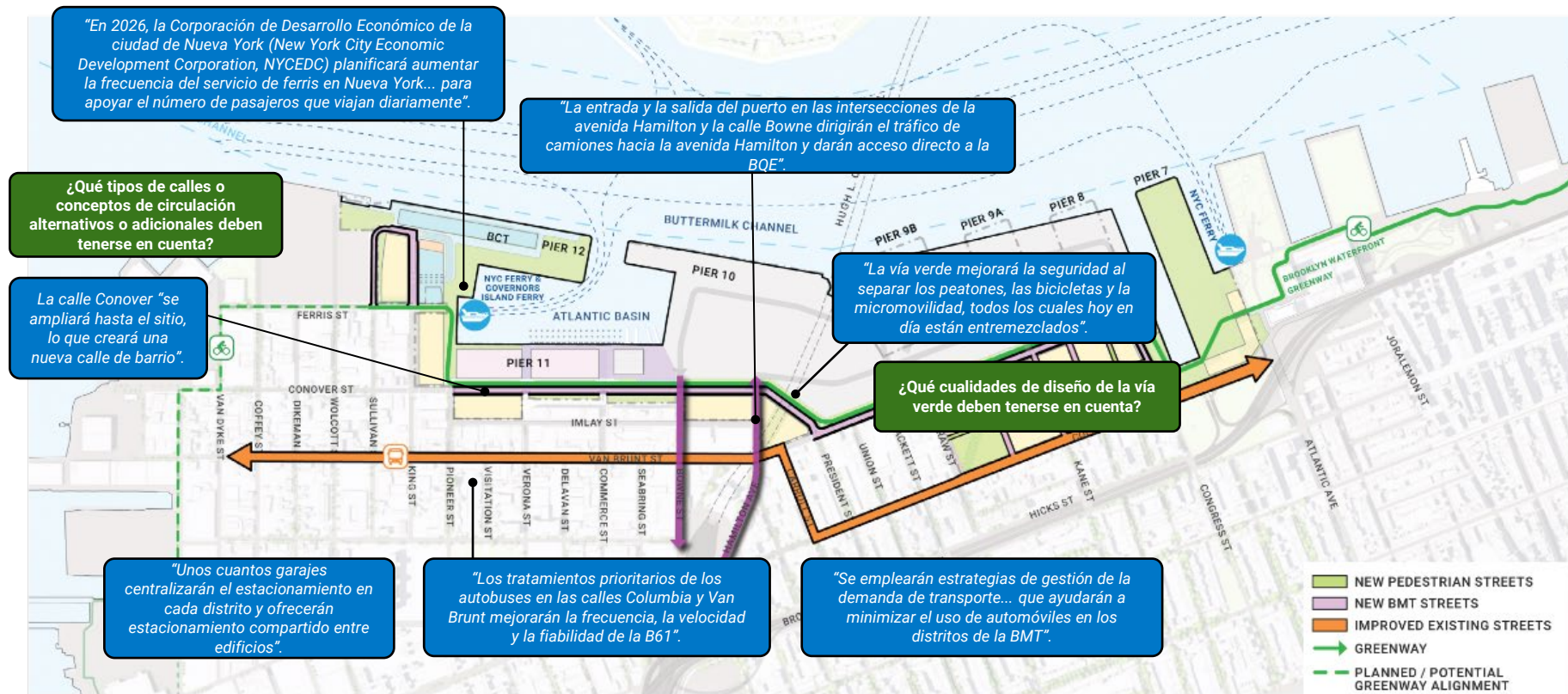
Total de unidades de vivienda	2200
Unidades asequibles	880
Altura máxima de construcción	325 pies

Plan de circulación

Plan de visión

Expuesto en el plan de visión

Debates clave para el ATF

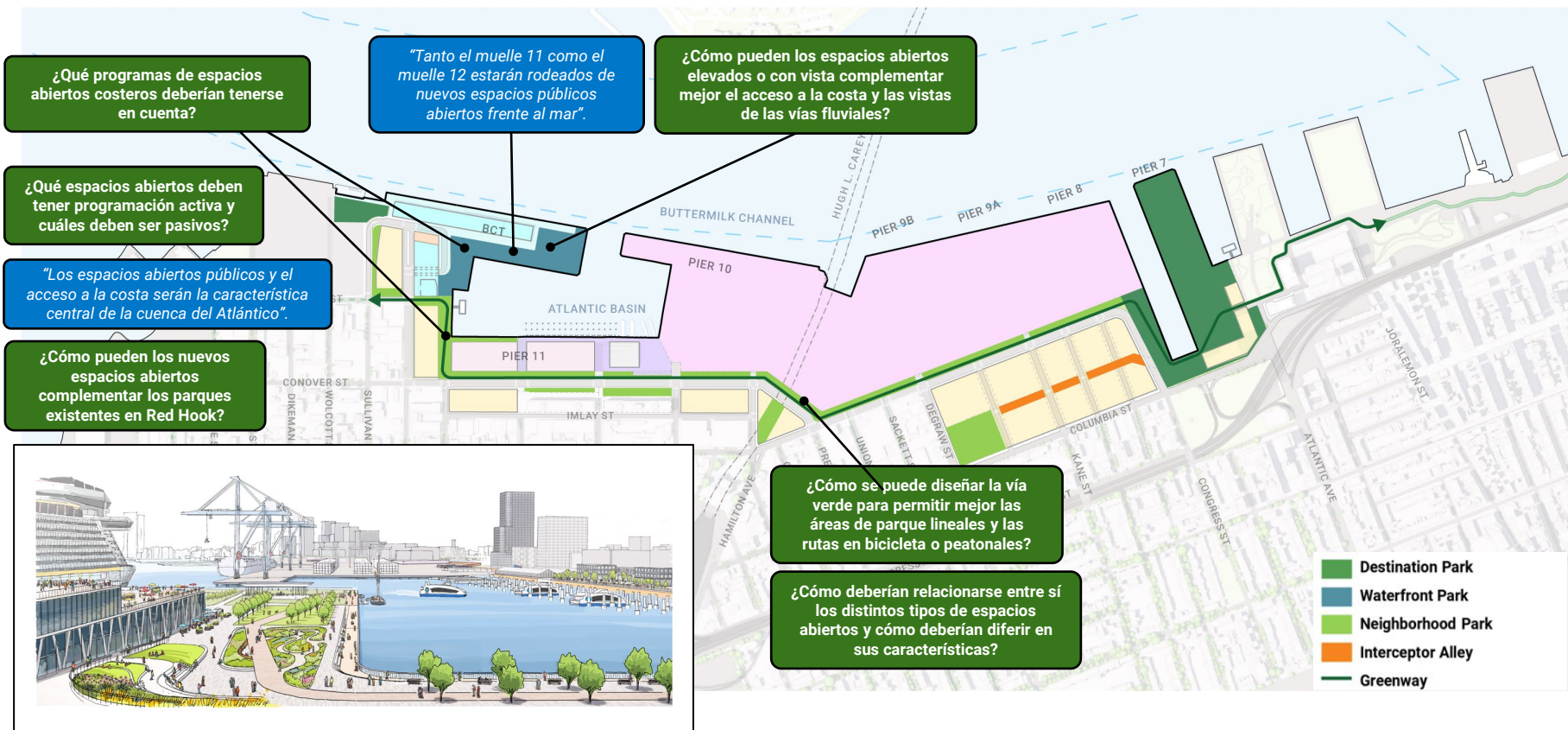


Plan de espacios abiertos

Plan de visión

Establecido en el plan de visión

Debates clave para el ATF



Debates en grupo

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.

Talleres de los grupos de debate

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

Circulación + vía verde

- Red de calles y conectividad en todo el sitio de la BMT y con los vecindarios existentes
- Características y sensación de los corredores de la vía verde
- Tipologías de estacionamiento
- Servicio de ferri y acceso

Espacio abierto

- Diseño de espacios abiertos costeros
- Características y relación de varios espacios abiertos
- Programas de espacios abiertos activos o pasivos

Plano del sitio + diseño urbano

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

Circulación y vía verde de la cuenca del Atlántico

Objetivos y directivas del ATF

“La calle Conover se ampliará hasta el sitio y constituirá una nueva calle de barrio para conectar la comunidad. La nueva extensión de la vía verde continuará a través de la cuenca del Atlántico a lo largo de la nueva calle, lo que ayudará a conectar este distrito con el distrito adyacente de la BMT Norte”.

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

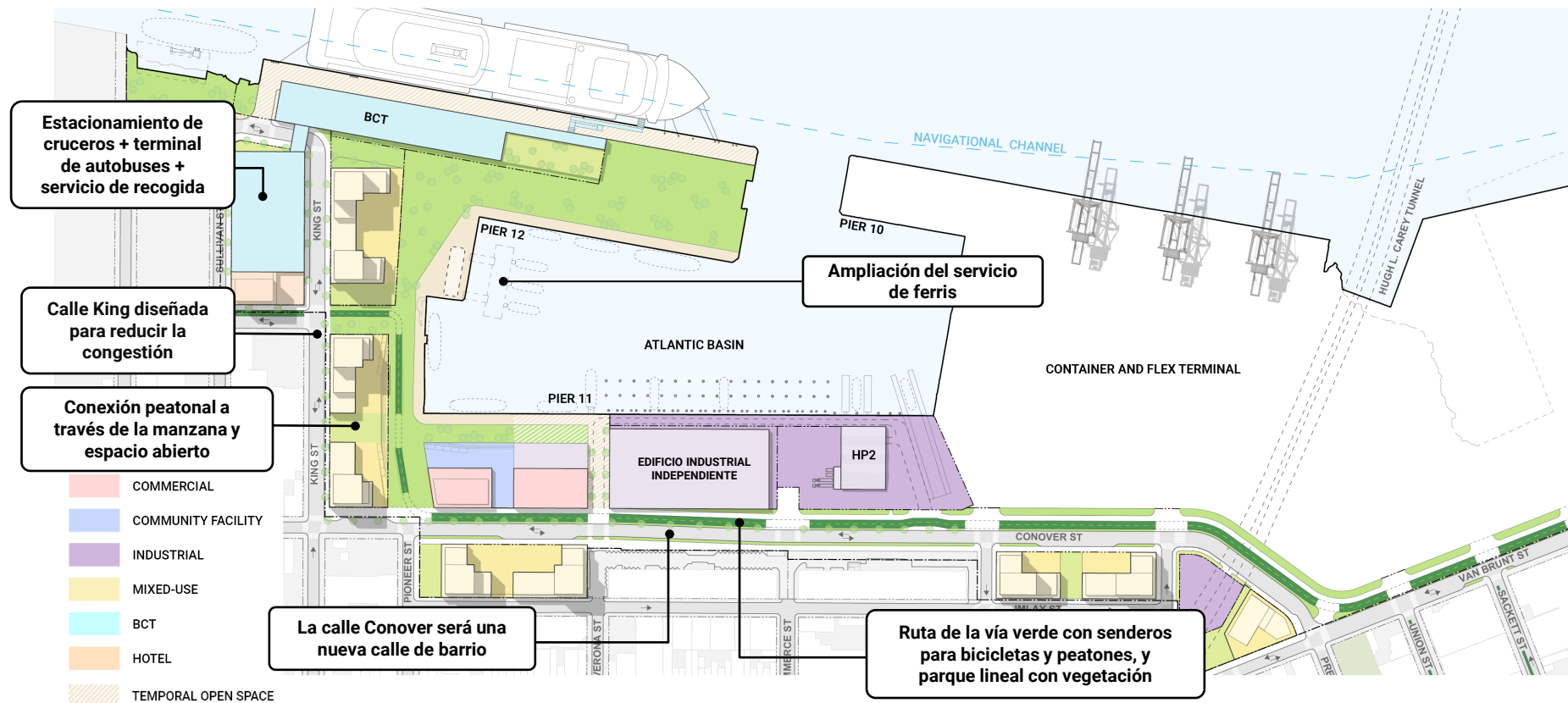
- Ampliación de la calle Conover para conectar la comunidad y ofrecer una nueva salida para los camiones en la calle Bowne
- Una nueva extensión de la vía verde a lo largo de la nueva calle Conover
- Tratamientos con prioridad para autobuses en la calle Van Brunt
- Nuevo transbordador eléctrico que conecta con el transporte público
- Mejoras en el acceso y servicio de los ferris
- Modelo de estacionamiento distrital sin mínimos ni máximos de estacionamiento

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.

- Revisar y compartir su opinión sobre los conceptos de circulación propuestos.
- Compartir su opinión sobre las características y la sensación de la nueva extensión de la vía verde a lo largo de la calle Conover y a través de la cuenca del Atlántico.
- Opinar sobre el plan de circulación, las mejoras del ferri y el enfoque de estacionamiento.

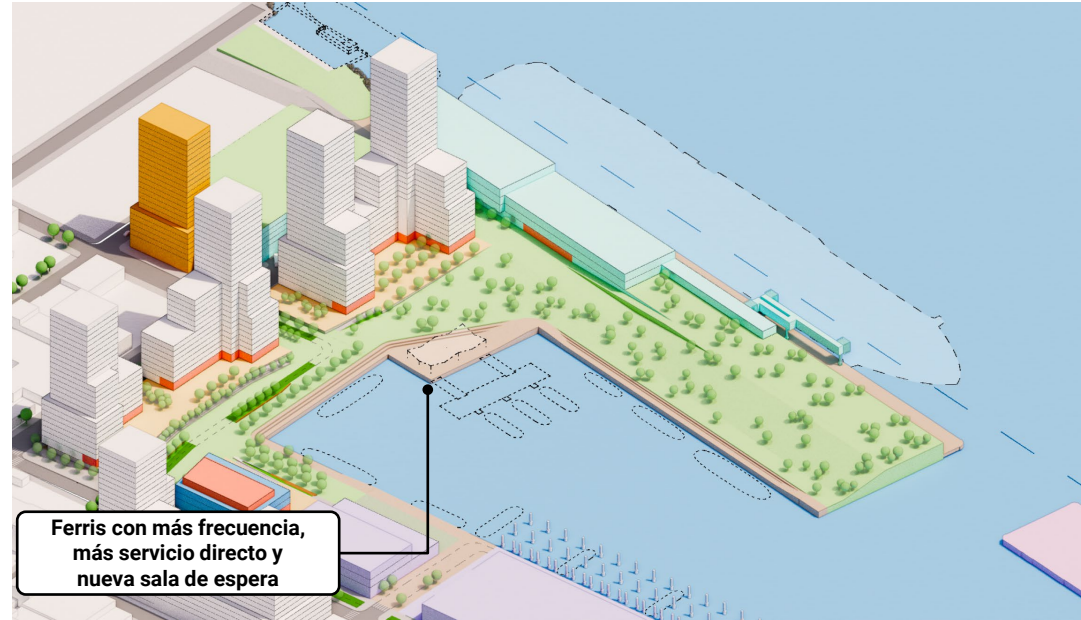
Cuenca del Atlántico

Plano conceptual del sitio: circulación



Mejoras en el ferri

- El plan del sistema de ferris de Nueva York recientemente implementado conectaba Red Hook y el muelle 6 con la calle 34 E y LES mediante un viaje de un solo asiento.
- El plan del sistema recientemente implementado aumentó el servicio interanual un 19 % a la cuenca del Atlántico y un 153 % al muelle 6 esta primavera.
- Mejoras adicionales en la frecuencia de servicio comprometidas después del Plan General del Proyecto (General Project Plan, GPP).
- El plan de la BMT permitirá hacer mejoras en la llegada para facilitar un servicio adicional de ferris.
- El desarrollo de espacios abiertos del plan de la BMT ofrece oportunidades para mejorar la zona de espera adyacente a la llegada con protección contra la intemperie, colas más despejadas, asientos y otros servicios.



Estrategia de transporte y estacionamiento

Plan de visión

El acceso multimodal debería formar parte de la marca del proyecto

- Elaborar un desarrollo frente al mar que sienta precedentes, que no tenga muchos coches y sea multimodal, tal como se propuso en el plan de visión.

El plan de visión de la BMT se compromete con el estacionamiento del distrito

- Limita los estacionamientos fuera de la calle a un número pequeño por distrito.

La BMT se comprometió a un máximo de estacionamiento y a ningún mínimo de estacionamiento para la urbanización de uso mixto

- Un máximo de estacionamiento apoya la visión de escasez de autos y, al mismo tiempo, mantiene la flexibilidad futura.
- Desde que City of Yes redujo los mandatos de estacionamiento, los datos de permisos muestran que los desarrolladores están construyendo menos estacionamiento.
- Las investigaciones muestran que la disponibilidad y la proximidad del estacionamiento respecto del establecimiento influyen en gran medida en las decisiones de los hogares sobre tener automóvil; cuando el estacionamiento es limitado o menos cómodo, es más probable que los hogares caminen, vayan en bicicleta o usen el transporte público.

Una mejor infraestructura para el transporte, los peatones y los ciclistas, junto con la gestión de la demanda de transporte (transportation demand management, TDM), permiten reducir el estacionamiento

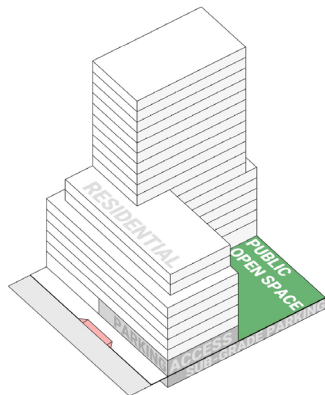


Consideraciones sobre el diseño de la estructura del estacionamiento

Tipos de estructuras de estacionamiento

Las oportunidades de estacionamiento subterráneo son limitadas:

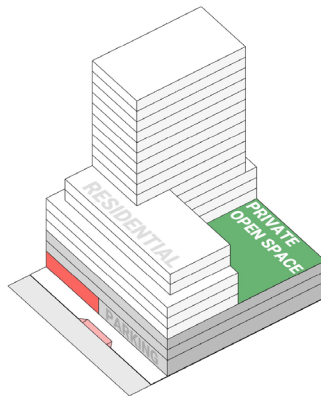
- No están permitidos los estacionamientos subterráneos en el límite de la zona de acción de olas moderadas.
- Posibles primas de costos que podrían poner en peligro la viabilidad.



Estacionamiento subterráneo
(menor impacto en la experiencia de los peatones, no se permite en la zona límite de acción de olas moderadas)

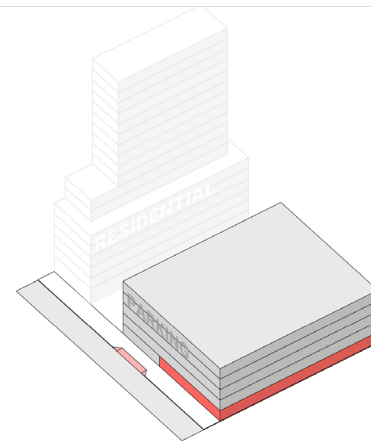
El estacionamiento por encima del nivel del suelo tiene un importante impacto negativo en el diseño urbano:

- Hacer estacionamientos en pisos por encima del nivel aumentaría la altura de los edificios.
- Restringiría los usos de la planta baja del espacio comercial e industrial comprometido en el plan de visión.



Estacionamiento por encima del nivel del suelo
(impacto negativo en el diseño urbano)

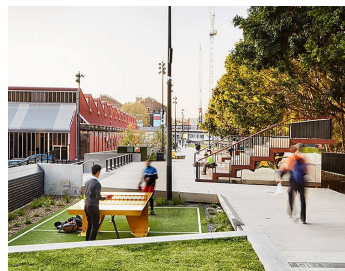
- Un playón de estacionamiento o varios pisos de una estructura de estacionamiento techado disminuiría el espacio público y la prioridad de los peatones (en contra del plan de visión).



Estructura de estacionamiento
(tiene un impacto negativo en el diseño urbano, pero facilita el estacionamiento en el distrito)

La vía verde como corredor panorámico conectivo

Objetivos de diseño



Conectividad frente al mar

La vía verde es una pieza fundamental de la Vía Verde de la Costa de Brooklyn y de la red de vías verdes de la ciudad, y es una conexión supuesta en el plan de vías verdes del área metropolitana.

Mejora de la seguridad de los peatones y las bicicletas

Mantener una separación física entre la circulación de peatones y bicicletas y el tráfico vehicular o motorizado para mejorar la seguridad de todos los usuarios de la carretera (visión cero).

Plantas y dosel

Crear un dosel plantado de forma continua como cobertura de sombra y establecer plantas nativas para mantener un hábitat sólido y resiliente para las aves y los polinizadores. Las áreas de biorretención apoyarán la resiliencia de las aguas pluviales.

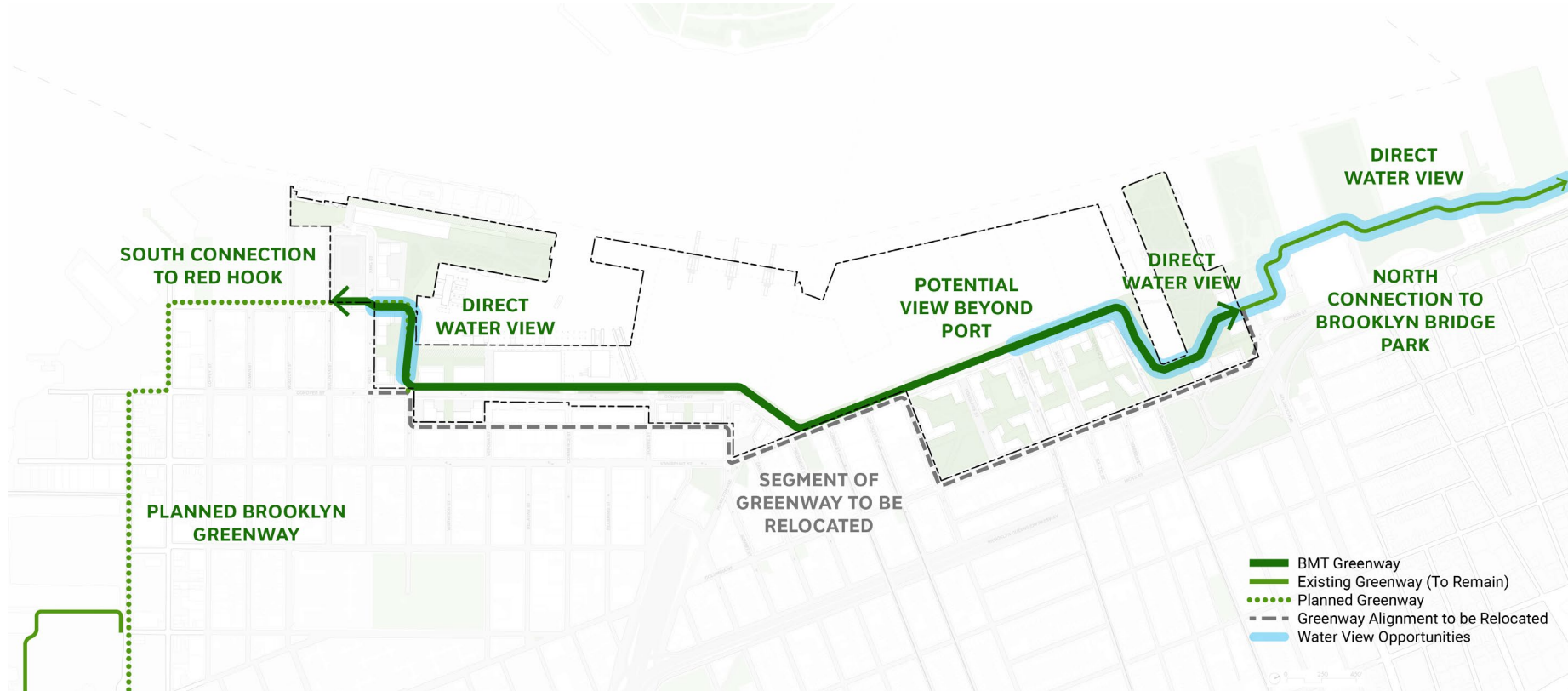
Programas y actividades

Más que un corredor de circulación, la vía verde incluye zonas para actividades variadas, momentos de descanso y vistas a la costa.

Accesibilidad universal

Más allá de los requisitos de la Ley de estadounidenses con discapacidades (Americans with Disabilities Act, ADA), la vía verde debe mantener un enfoque inclusivo y de acceso universal para garantizar que sea atractiva para los usuarios de todas las edades y capacidades.

Corredor de la vía verde: contexto



Espacio abierto de la cuenca del Atlántico

Objetivos y directivas del ATF

“Los espacios abiertos públicos y el acceso a la costa serán la característica central de la cuenca del Atlántico. Tanto el muelle 11 como el muelle 12 estarán rodeados de nuevos espacios públicos abiertos frente al mar”.

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

- El muelle 12 proporcionará acceso a la costa y espacios públicos abiertos para complementar la terminal de cruceros de destino multifuncional.
- El área alrededor del muelle 11 se activará con un espacio público abierto frente al mar.
- Al menos 2,100 pies lineales de acceso público continuo a la costa.
- Medidas de resiliencia integradas e infraestructura de drenaje de aguas pluviales.

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 Norte, según lo especificado en el GPP.

- Desarrollar aún más el carácter único y la distinción entre varios espacios abiertos.
- Comentar los programas de espacios abiertos preferidos.
- Identificar programas de espacios abiertos para una combinación de relajación pasiva o recreación activa.
- Ideas de paisajismo y vegetación.
- Opinar sobre los usos del agua en la cuenca.

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.

Zona de acceso a la costa



Un espacio abierto frente al mar de acceso público que dé acceso a lo largo de la orilla del agua y la oportunidad de entrar en el agua.

Conexiones a través de la manzana



Una conexión peatonal a través de áreas urbanizadas para conectar los espacios abiertos y las calles, con oportunidades de jardinería y usos pasivos.

Espacio abierto de acceso público

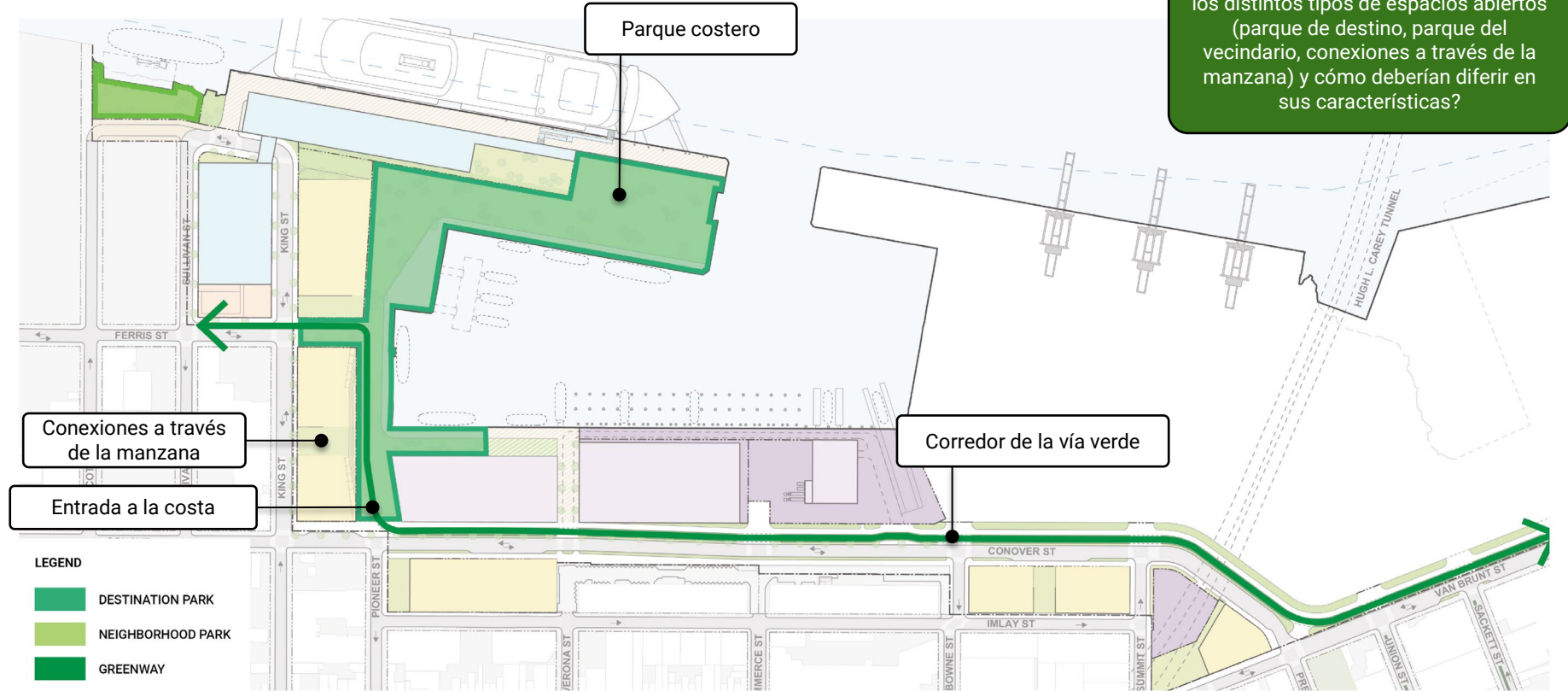


Espacios abiertos de acceso público dentro de las áreas desarrolladas que complementen y apoyen los usos o programas del edificio o den acceso al edificio.

Mezcla de espacios abiertos activos y pasivos

Usos pasivos

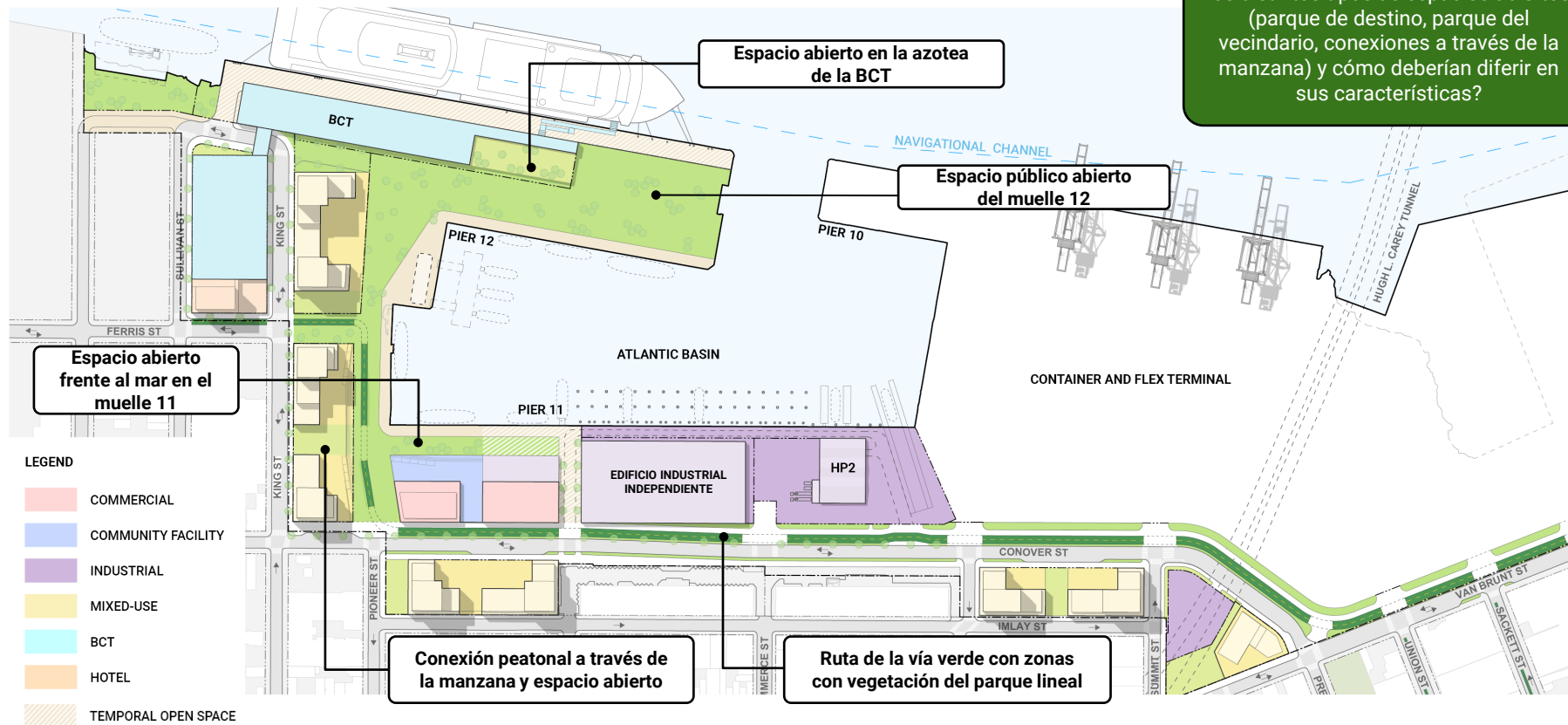
Tipologías de espacios abiertos



¿Cómo deberían relacionarse entre sí los distintos tipos de espacios abiertos (parque de destino, parque del vecindario, conexiones a través de la manzana) y cómo deberían diferir en sus características?

Cuenca del Atlántico

Plano conceptual del sitio: espacio abierto



¿Cómo deberían relacionarse entre sí los distintos tipos de espacios abiertos (parque de destino, parque del vecindario, conexiones a través de la manzana) y cómo deberían diferir en sus características?

Concepto de fachada de la cuenca del Atlántico

1 Fachada marítima-industrial en los muelles 10 y 11

- La fachada del muelle 11 apoya la industria marítima adyacente
- El muelle 10 podría usarse como soporte de amarres, para la iniciativa Blue Highways o terminales de contenedores

2 Fachada del HP2

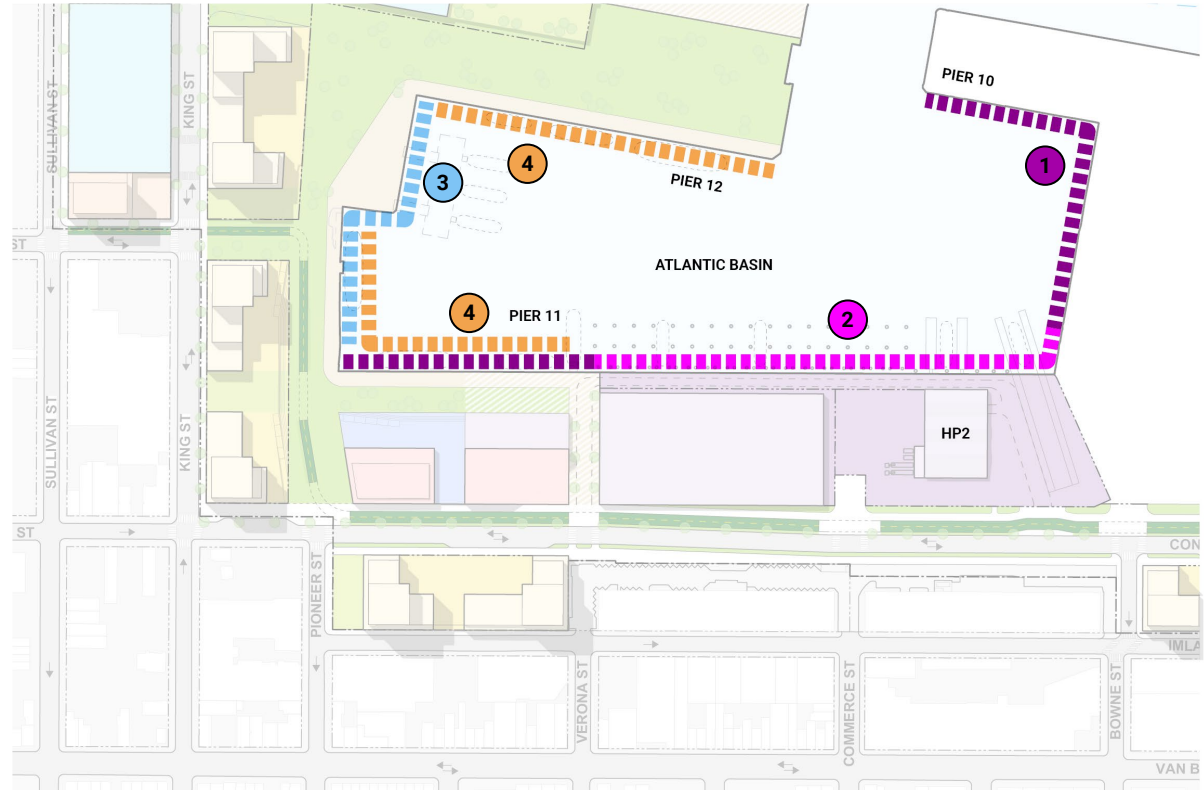
- Para el almacenamiento, el mantenimiento, el repostaje y la carga de la flota

3 Llegada de ferris

- El ferri se ubicará a lo largo de Clinton Wharf

4 Buques educativos, comerciales y comunitarios

- Podría estar en cualquier parte
- Sin embargo, dados los diferentes usos en la cuenca, el muelle 12 podría ser el mejor lugar
- Es posible que los barcos educativos estén mejor ubicados cerca del muelle 11, "centro de aprendizaje experiencial"



Usos marítimos de la cuenca del Atlántico



Embarcaciones comerciales

- Ejemplo: Piloto en el muelle 6
- El más adecuado para el parque del muelle 12



Ampliación del servicio de ferris

- El plan permite ampliar el servicio de ferris a lo largo de Clinton Wharf



Embarcaciones comunitarias y educativas

- El plan permite la flexibilidad para los usos comunitarios y educativos en la costa



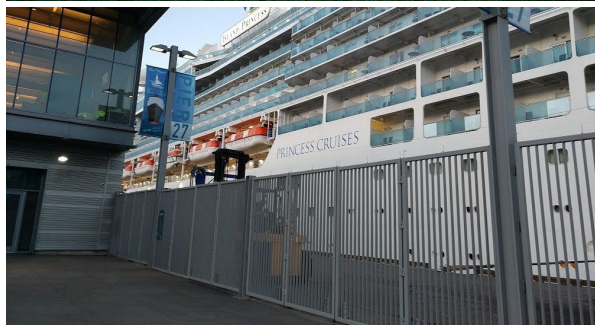
Buques marítimo-industriales

- El plan **DEBE** proporcionar acceso marítimo-industrial en el muelle 11

Espacio abierto temporal

Antecedentes

Espacio abierto temporal: Áreas dentro de espacios abiertos de acceso público en parcelas de desarrollo y espacios abiertos públicos que solo están disponibles para el público durante un horario específico, según determine el desarrollador de parcelas, el operador de la BCT o la BMTDC.



Muelle 27, San Francisco

- **Horario:** cerrado durante el embarque de crucero activo.
- Vallas emergentes alrededor de la zona MARSEC



Juegos infantiles de Nueva York

- **Horario:** De lunes a viernes: del cierre de la escuela hasta el anochecer /Sábados, domingos y festivos: de 8:00 a. m. hasta el anochecer.



Paseo natural de Newtown Creek, Brooklyn

- **Horario:** del amanecer al anochecer todos los días. Puede cerrarse debido a las inclemencias climáticas.
- Señalización y vallas en las entradas.

Plano del sitio de la cuenca del Atlántico + diseño urbano

Objetivos y directivas del ATF

“El plan de visión de la BMT creará un nuevo distrito costero activado alrededor de la cuenca del Atlántico con espacios abiertos frente al mar de acceso público, viviendas, un hotel, espacios comerciales y de entretenimiento y una nueva terminal de cruceros”.

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

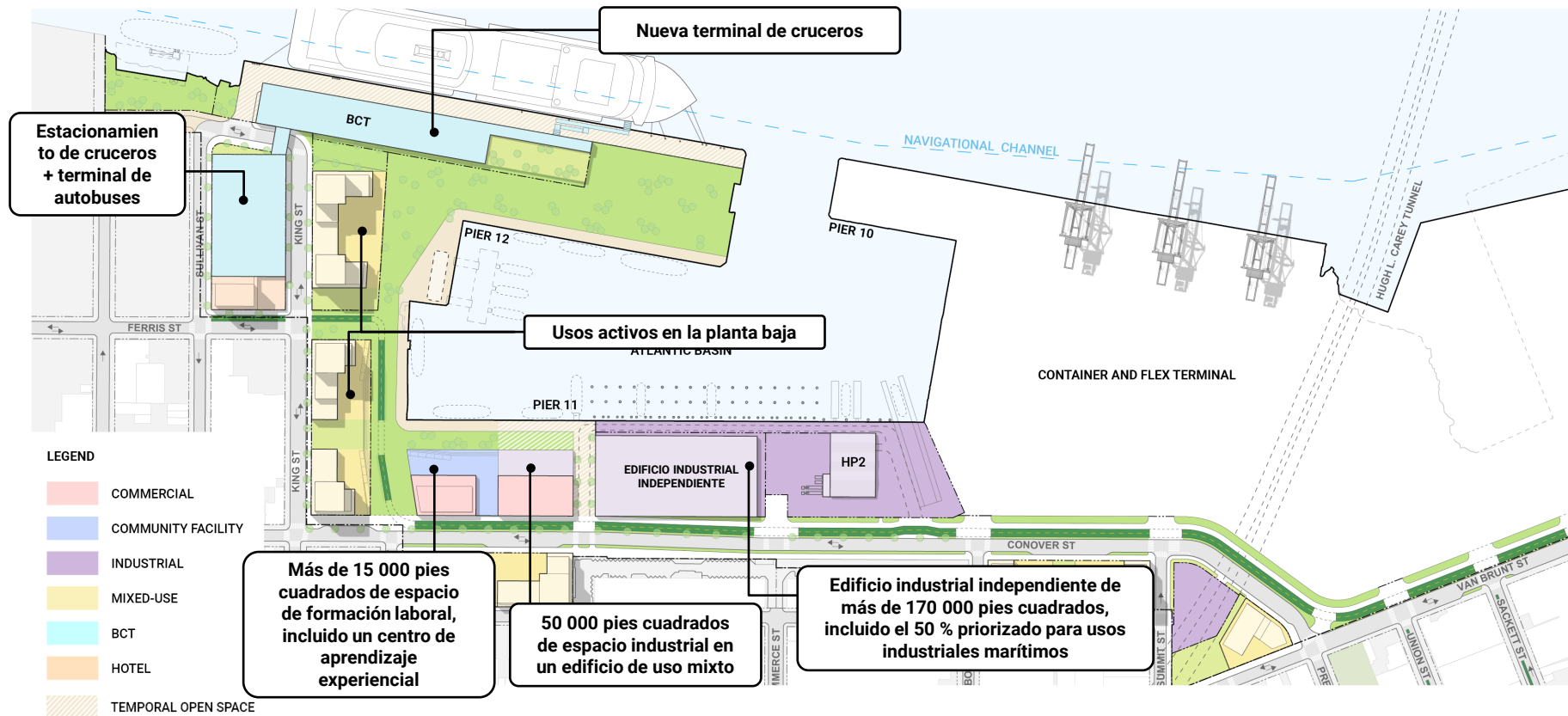
- Recuento máximo de unidades y alturas de edificios
- Una estrategia de volumetría de alto nivel

La revisión y el debate del ATF servirán de base para el trabajo en curso del equipo de diseño para finalizar el plano de la cuenca del Atlántico 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 tipología de los edificios.
- Hablar sobre la distribución de los usos de la planta baja y cómo pueden activar la cuenca del Atlántico y, al mismo tiempo, satisfacer las necesidades de los barrios circundantes.

Cuenca del Atlántico

Plano conceptual del sitio: plano del sitio



Desarrollo costero

Antecedentes



Frente costero de Seattle..... Washington

- El desarrollo del frente costero vuelve a conectar el centro con el paseo marítimo, lo que abre nuevos e importantes terrenos para el ámbito público y la programación.
- Los controles de altura y volumetría hacen que los edificios vayan bajando a medida que se acercan el agua para proteger los corredores panorámicos de los barrios de las tierras altas.



The Wharf DC..... Washington, D.C.

- Un desarrollo a gran escala de uso mixto que vuelve a unir una ventaja industrial antes infrautilizada con el tejido urbano.
- Los edificios de uso mixto crean una fuerte muralla callejera a lo largo del agua, con tiendas y restaurantes en la planta baja que activan el paseo marítimo.



Docklands..... Dublin, Irlanda

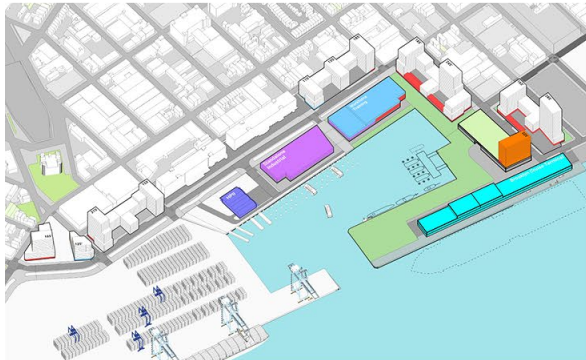
- La regeneración posindustrial de la costa se basa en el desarrollo de usos mixtos, incluidos los usos comerciales, residenciales y culturales.
- La arquitectura contemporánea audaz, yuxtapuesta con almacenes históricos conservados, crea una sensación de pertenencia.

Borrador de estudios de volumetría de la cuenca del Atlántico

Resumen de la variación y flexibilidad del plano del sitio

Base de referencia

Plan de visión



- Contornos de edificios más grandes a lo largo del frente costero.
- El estacionamiento de cruceros está situado más cerca del frente costero.

Concepto 1: Bucle de llegada



- La carretera circular de acceso exclusivo admite el traslado de ida y vuelta a la terminal de cruceros.
- Las conexiones a través de la manzana mejoran el acceso de la red de calles a la costa.

Concepto 2: Espacios públicos costeros



- Los espacios abiertos ininterrumpidos frente al mar priorizan la experiencia de los peatones.
- Las conexiones a través de la manzana mejoran el acceso de la red de calles a la costa.
- El uso mixto cerca del paseo marítimo activa la planta baja para los visitantes.
- Recogida en la urbanización de uso mixto, con cola interna.

Terminal de cruceros de Brooklyn

Antecedentes



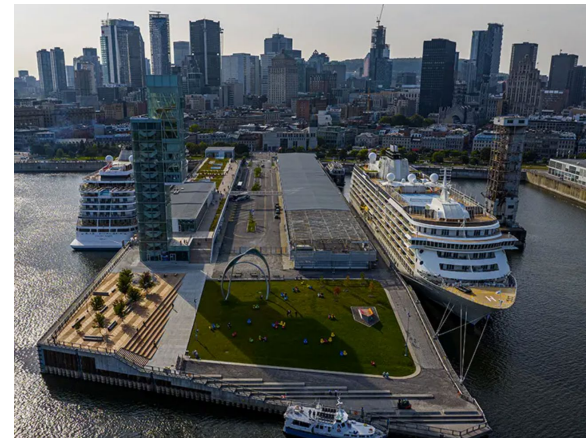
Terminal de pasajeros de ultramar de Sídney

- Terminal ubicada en el centro de la ciudad
- Paseo costero público a ambos lados de la terminal
- La plataforma de la terminal está abierta al público cuando el barco no está en puerto



Puerto de cruceros de Ámsterdam

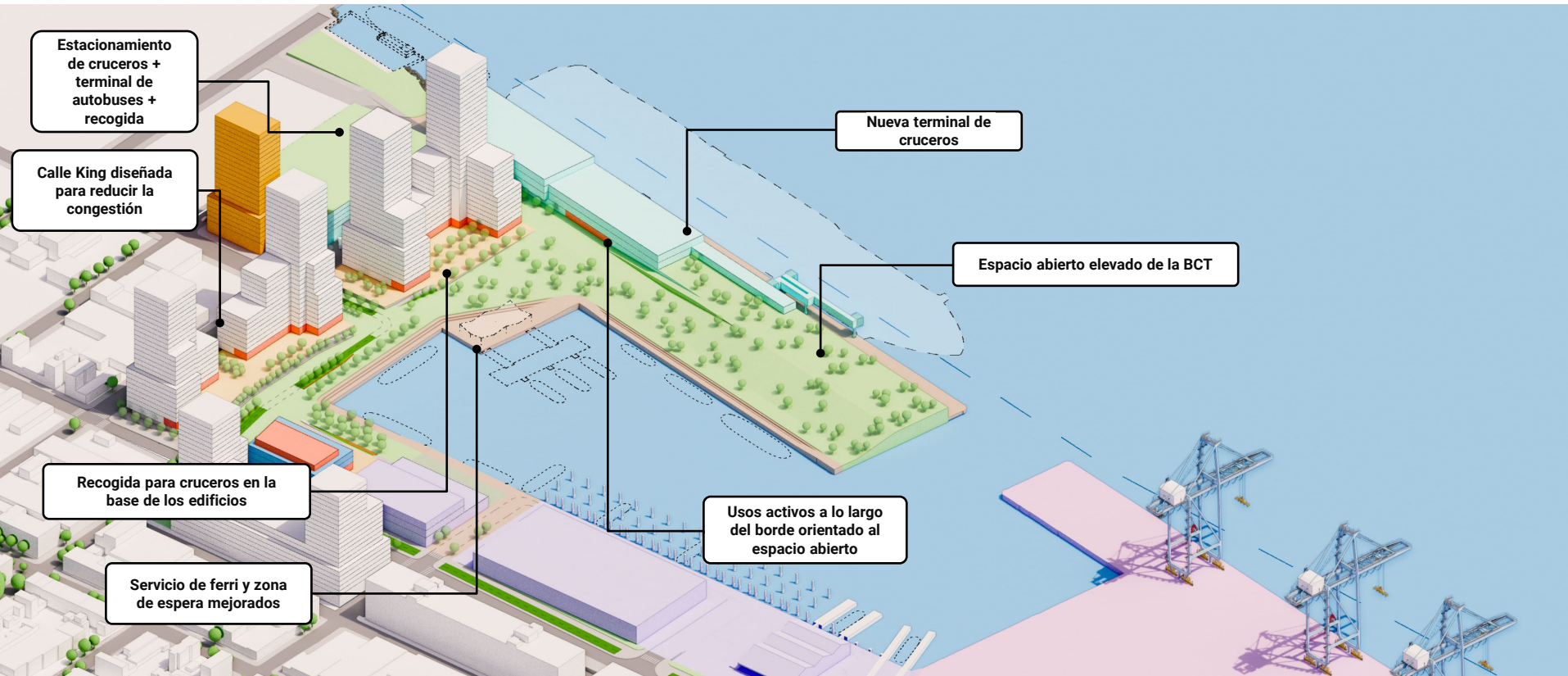
- La terminal está integrada con un barrio adyacente de uso mixto
- Los servicios hoteleros y comerciales atienden tanto a viajeros como a residentes



Grand Quay, puerto de Montreal

- Espacio público abierto en la parte superior de la terminal
- Espacio costero abierto al público al final del muelle

Concepto de la BCT



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

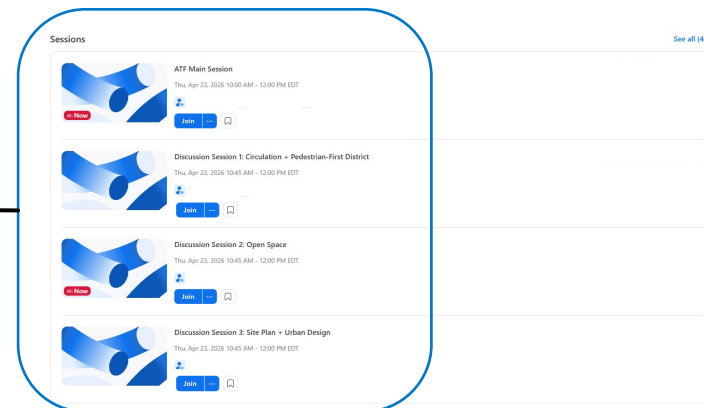
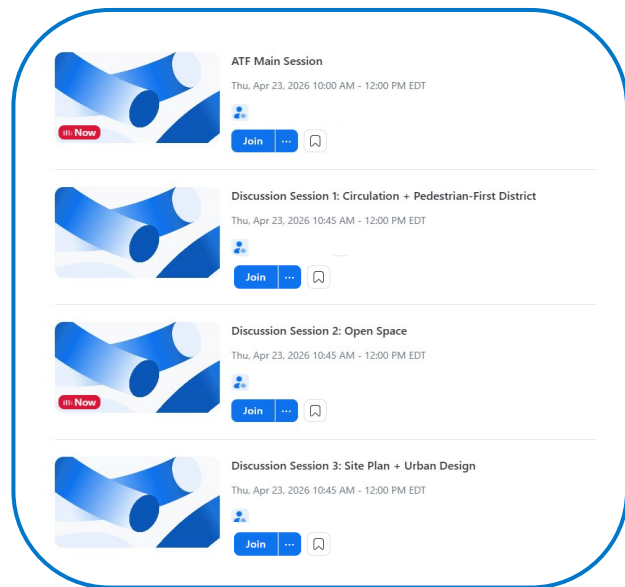
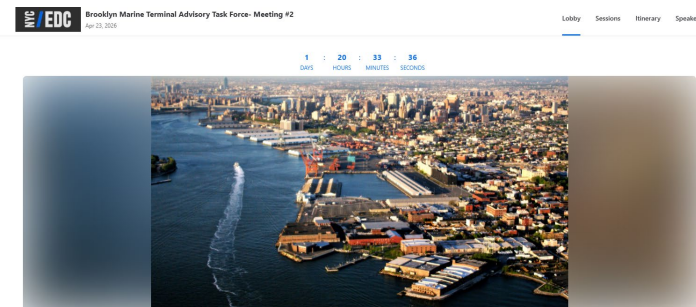
Tareas iniciales del grupo de debate

Hay tres grupos de debate basados en temas. Para facilitar el proceso de división, hemos sugerido las tareas iniciales, mientras que los miembros del ATF pueden ir al grupo que elijan.

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

Configuración de los grupos de debate virtuales

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.



EL CONTENIDO RESTANTE SE
PRESENTARÁ EN GRUPOS DE DEBATE

FIN DE LA PRESENTACIÓN DE APERTURA

Circulación y vía verde

Circulación y vía verde de la cuenca del Atlántico

Objetivos y directivas del ATF

“La calle Conover se ampliará hasta el sitio y constituirá una nueva calle de barrio para conectar la comunidad. La nueva extensión de la vía verde continuará a través de la cuenca del Atlántico a lo largo de la nueva calle, lo que ayudará a conectar este distrito con el distrito adyacente de la BMT Norte”.

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

- Ampliación de la calle Conover para conectar la comunidad y ofrecer una nueva salida para los camiones en la calle Bowne
- Una nueva extensión de la vía verde a lo largo de la nueva calle Conover
- Tratamientos con prioridad para autobuses en la calle Van Brunt
- Nuevo transbordador eléctrico que conecta con el transporte público
- Mejoras en el acceso y servicio de los ferris
- Modelo de estacionamiento distrital sin mínimos ni máximos de estacionamiento

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.

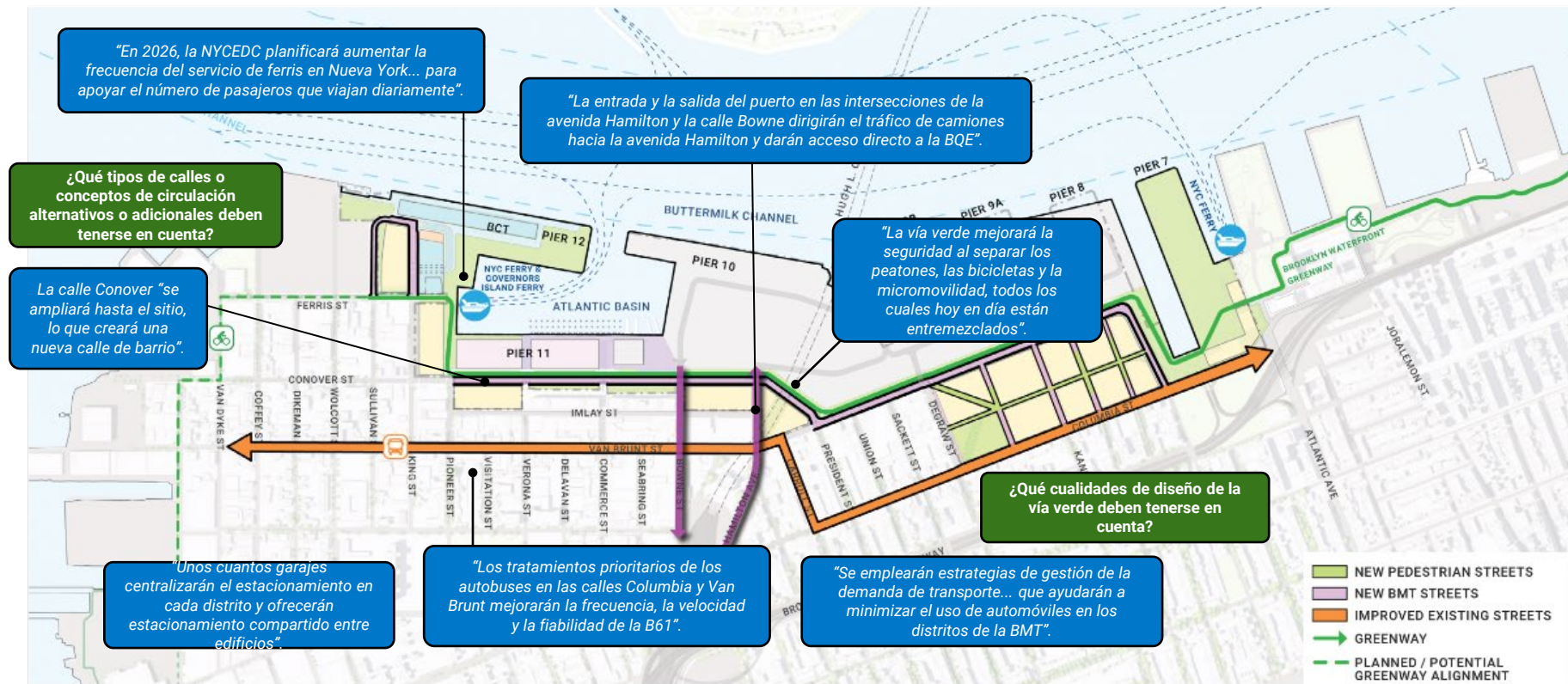
- Revisar y compartir su opinión sobre los conceptos de circulación propuestos.
- Compartir su opinión sobre las características y la sensación de la nueva extensión de la vía verde a lo largo de la calle Conover y a través de la cuenca del Atlántico.
- Opinar sobre el plan de circulación, las mejoras del ferri y el enfoque de estacionamiento.

Plan de circulación

Plan de visión

Expuesto en el plan de visión

Debates clave para el ATF



Objetivos de circulación

Plan de visión

- Crear un **distrito peatonal**
- Mejorar la **infraestructura para bicicletas** en el sitio y conectar con los barrios existentes
- Diseñar la circulación de los sitios para **minimizar los efectos del tráfico en los barrios adyacentes**
- **Mejorar el acceso al transporte** dentro de la comunidad local y al metro
- Utilizar medidas de vanguardia para **ayudar a reducir la dependencia de los automóviles privados y de los vehículos de alquiler**
- Continuar con **la coordinación de las agencias** de transporte para garantizar una planificación e implementación adecuadas



Condiciones existentes en la BCT



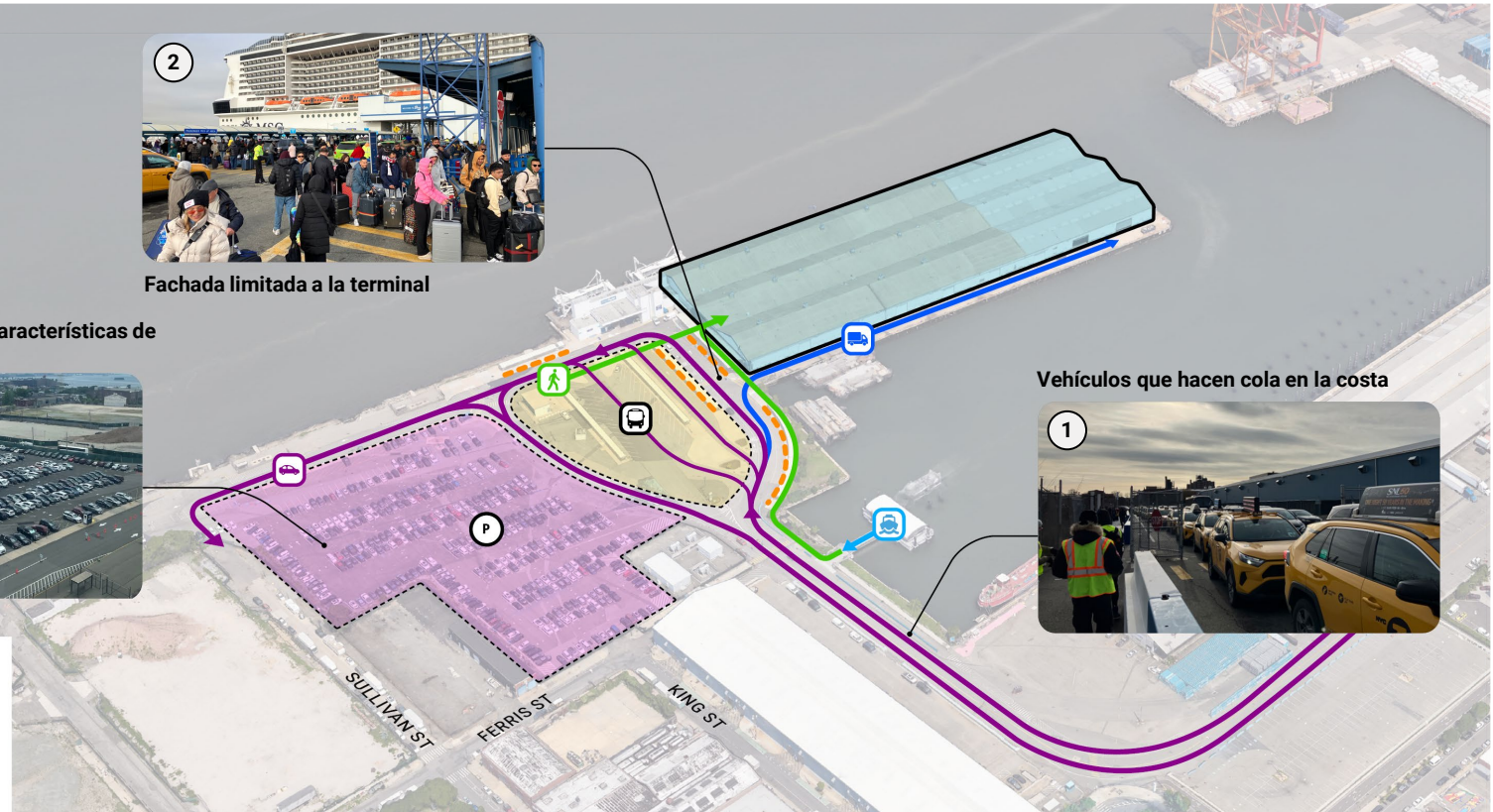
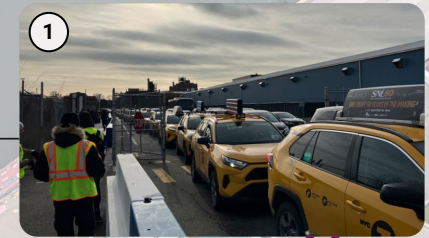
Fachada limitada a la terminal

Terreno de superficie sin características de desgaste climático



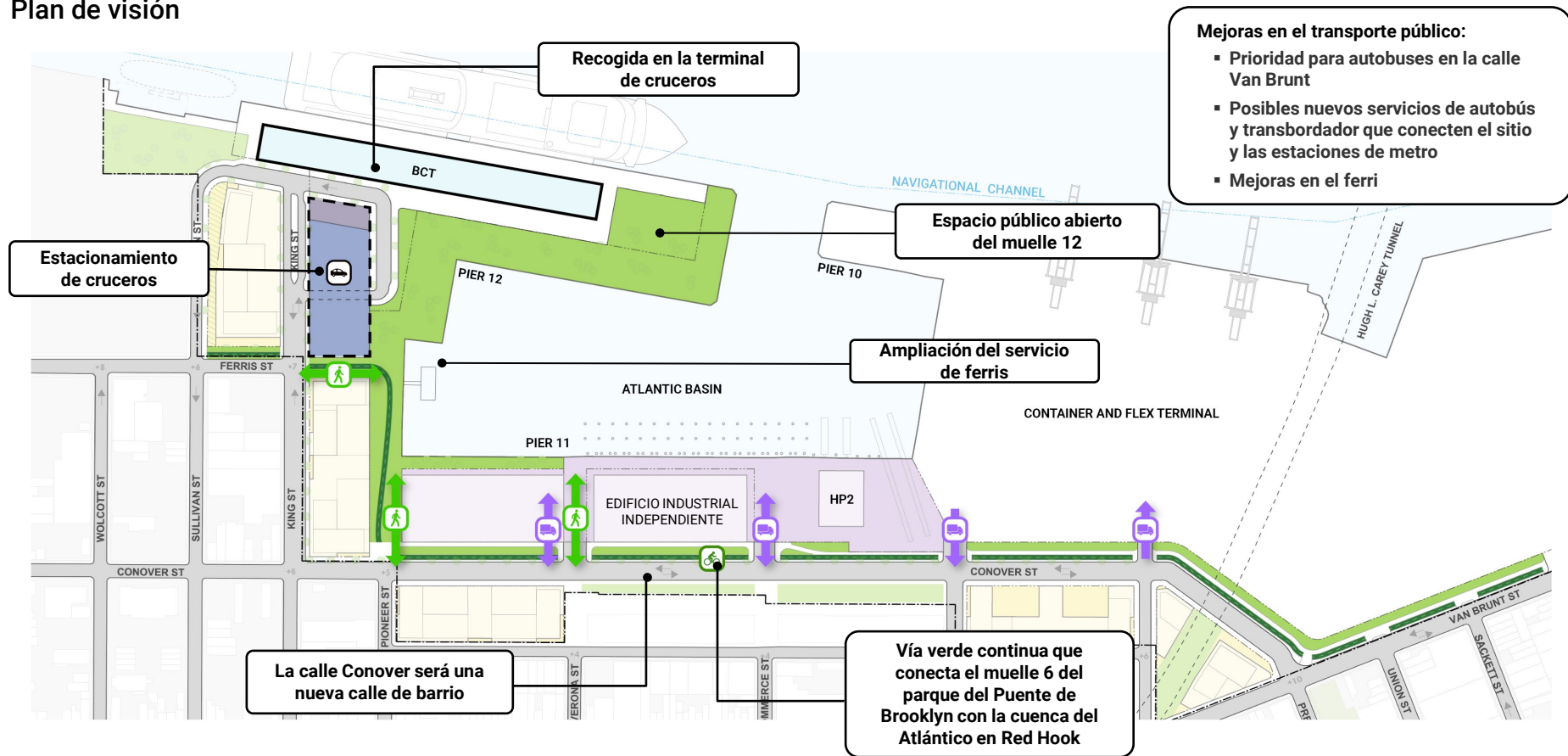
-  PEDESTRIAN CIRCULATION
-  TRUCK CIRCULATION
-  CAR / BUS CIRCULATION
-  DROP OFF CURBS
-  SURFACE PARKING

Vehículos que hacen cola en la costa



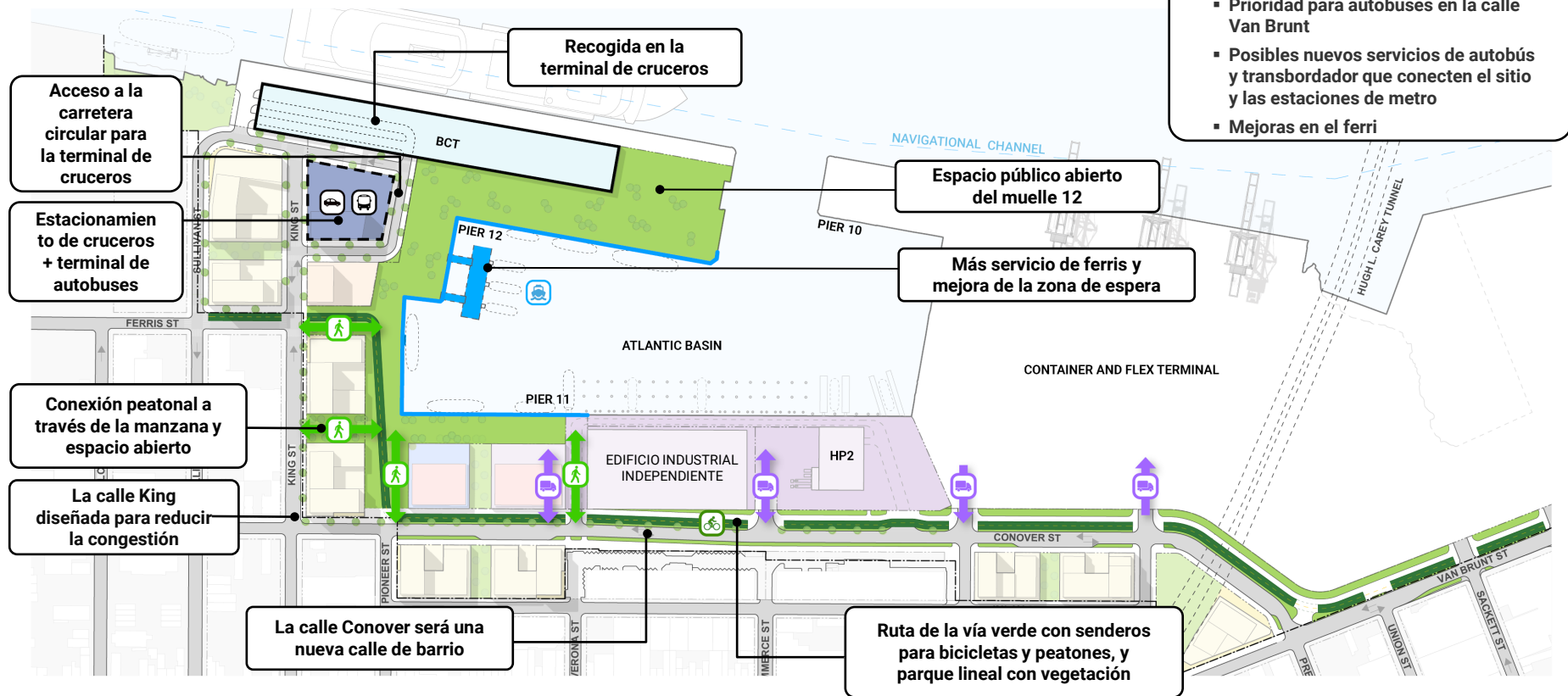
Circulación en la cuenca del Atlántico

Plan de visión



Circulación en la cuenca del Atlántico

Plano conceptual del sitio; concepto alternativo estudiado: Bucle de Llegada

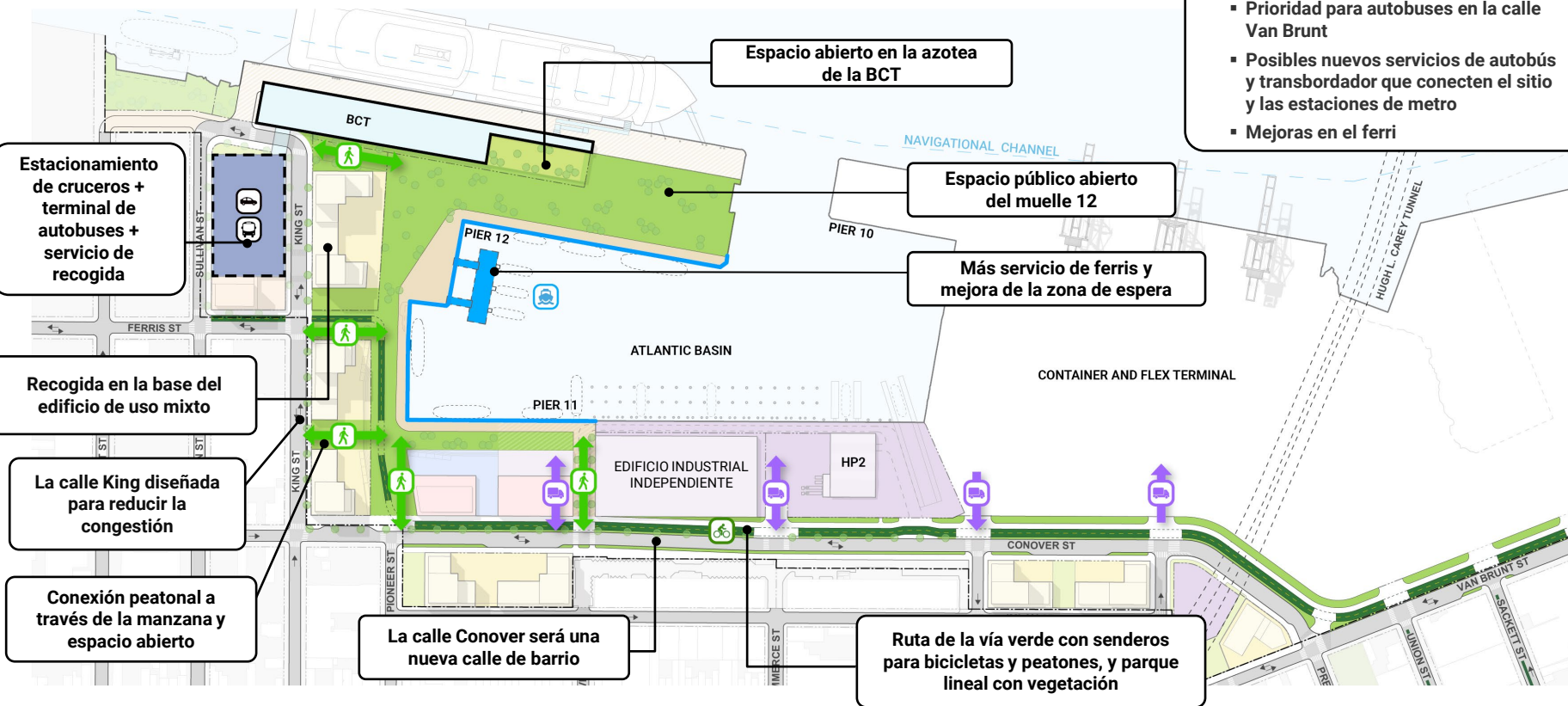


Circulación en la cuenca del Atlántico

Plano conceptual del sitio: concepto recomendado: Espacios públicos costeros

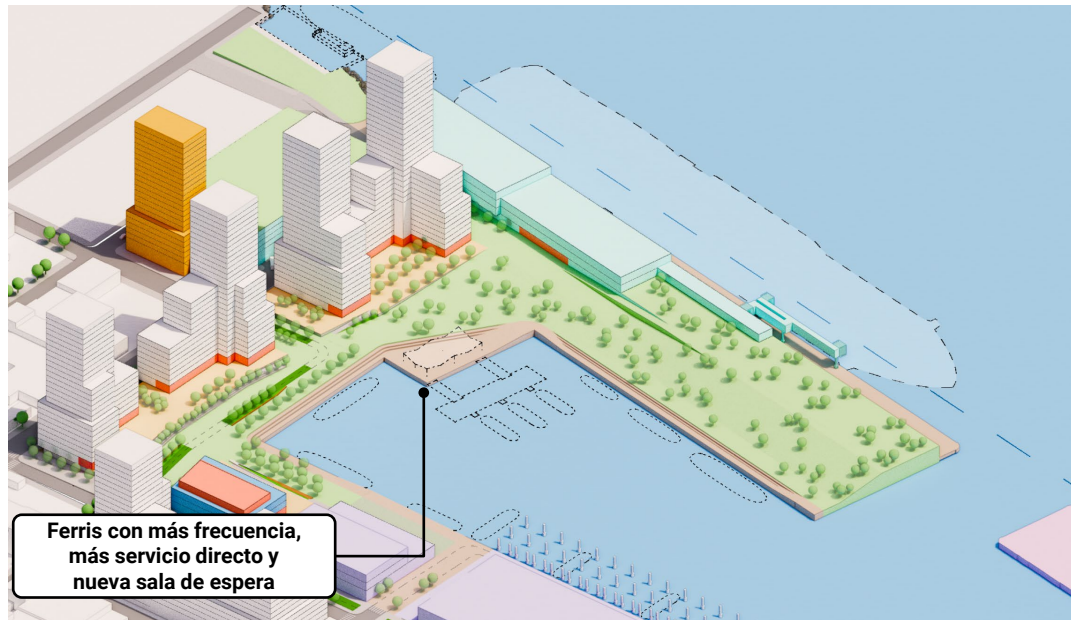
Mejoras en el transporte público:

- Prioridad para autobuses en la calle Van Brunt
- Posibles nuevos servicios de autobús y transbordador que conecten el sitio y las estaciones de metro
- Mejoras en el ferri



Mejoras en el ferri

- El plan del sistema de ferris de Nueva York recientemente implementado conectaba Red Hook y el muelle 6 con la calle 34 E y LES mediante un viaje de un solo asiento.
- El plan de sistema recientemente implementado aumentó el servicio año tras año un 19 % a la cuenca del Atlántico y un 153 % al muelle 6.
- Mejoras adicionales en la frecuencia de servicio comprometidas después del GPP.
- El plan de la BMT permitirá hacer mejoras en la llegada para facilitar un servicio adicional de ferris.
- El desarrollo de espacios abiertos del plan de la BMT ofrece oportunidades para mejorar la zona de espera adyacente a la llegada con protección contra la intemperie, colas más despejadas, asientos y otros servicios.



Estrategia de transporte y estacionamiento

Plan de visión

El acceso multimodal debería formar parte de la marca del proyecto

- Elaborar un desarrollo frente al mar que sienta precedentes, que no tenga muchos coches y sea multimodal, tal como se propuso en el plan de visión.

El plan de visión de la BMT se compromete con el estacionamiento del distrito

- Limita los estacionamientos fuera de la calle a un número pequeño por distrito.

La BMT se comprometió a un máximo de estacionamiento y a ningún mínimo de estacionamiento para la urbanización de uso mixto

- Un máximo de estacionamiento apoya la visión de escasez de autos y, al mismo tiempo, mantiene la flexibilidad futura.
- Desde que City of Yes redujo los mandatos de estacionamiento, los datos de permisos muestran que los desarrolladores están construyendo menos estacionamiento.
- Las investigaciones muestran que la disponibilidad y la proximidad del estacionamiento respecto del establecimiento influyen en gran medida en las decisiones de los hogares sobre tener automóvil; cuando el estacionamiento es limitado o menos cómodo, es más probable que los hogares caminen, vayan en bicicleta o usen el transporte público.

Una mejor infraestructura para el transporte, los peatones y los ciclistas, junto con la gestión de la demanda de transporte (TDM), permiten reducir el estacionamiento

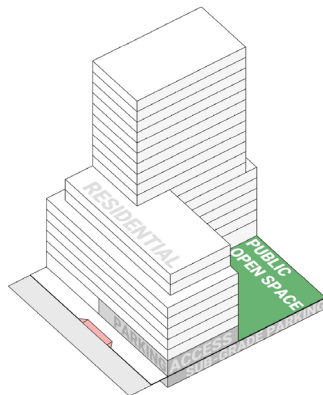


Consideraciones sobre el diseño de la estructura del estacionamiento

Tipos de estructuras de estacionamiento

Las oportunidades de estacionamiento subterráneo son limitadas:

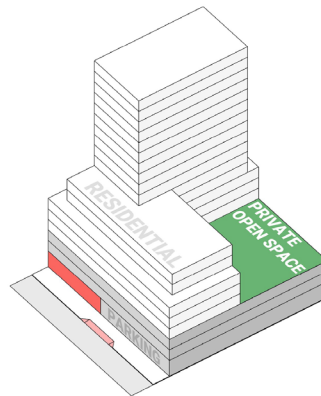
- No están permitidos los estacionamientos subterráneos en el límite de la zona de acción de olas moderadas.
- Posibles primas de costos que podrían poner en peligro la viabilidad.



Estacionamiento subterráneo
(menor impacto en la experiencia de los peatones, no se permite en la zona límite de acción de olas moderadas)

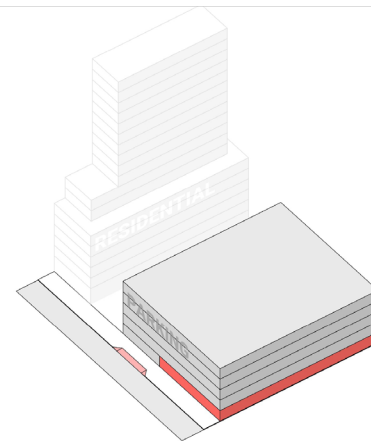
El estacionamiento por encima del nivel del suelo tiene un importante impacto negativo en el diseño urbano:

- Hacer estacionamientos en pisos por encima del nivel aumentaría la altura de los edificios.
- Restringiría los usos de la planta baja del espacio comercial e industrial comprometido en el plan de visión.



Estacionamiento por encima del nivel del suelo
(impacto negativo en el diseño urbano)

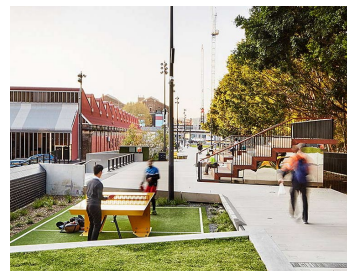
- Un playón de estacionamiento o varios pisos de una estructura de estacionamiento techado disminuiría el espacio público y la prioridad de los peatones (en contra del plan de visión).



Estructura de estacionamiento
(tiene un impacto negativo en el diseño urbano, pero facilita el estacionamiento en el distrito)

La vía verde como corredor panorámico conectivo

Objetivos de diseño



Conectividad frente al mar

La vía verde es una pieza fundamental de la Vía Verde de la Costa de Brooklyn y de la red de vías verdes de la ciudad, y es una conexión supuesta en el plan de vías verdes del área metropolitana.

Mejora de la seguridad de los peatones y las bicicletas

Mantener una separación física entre la circulación de peatones y bicicletas y el tráfico vehicular o motorizado para mejorar la seguridad de todos los usuarios de la carretera (visión cero).

Plantas y dosel

Crear un dosel plantado de forma continua como cobertura de sombra y establecer plantas nativas para mantener un hábitat sólido y resiliente para las aves y los polinizadores. Las áreas de biorretención apoyarán la resiliencia de las aguas pluviales.

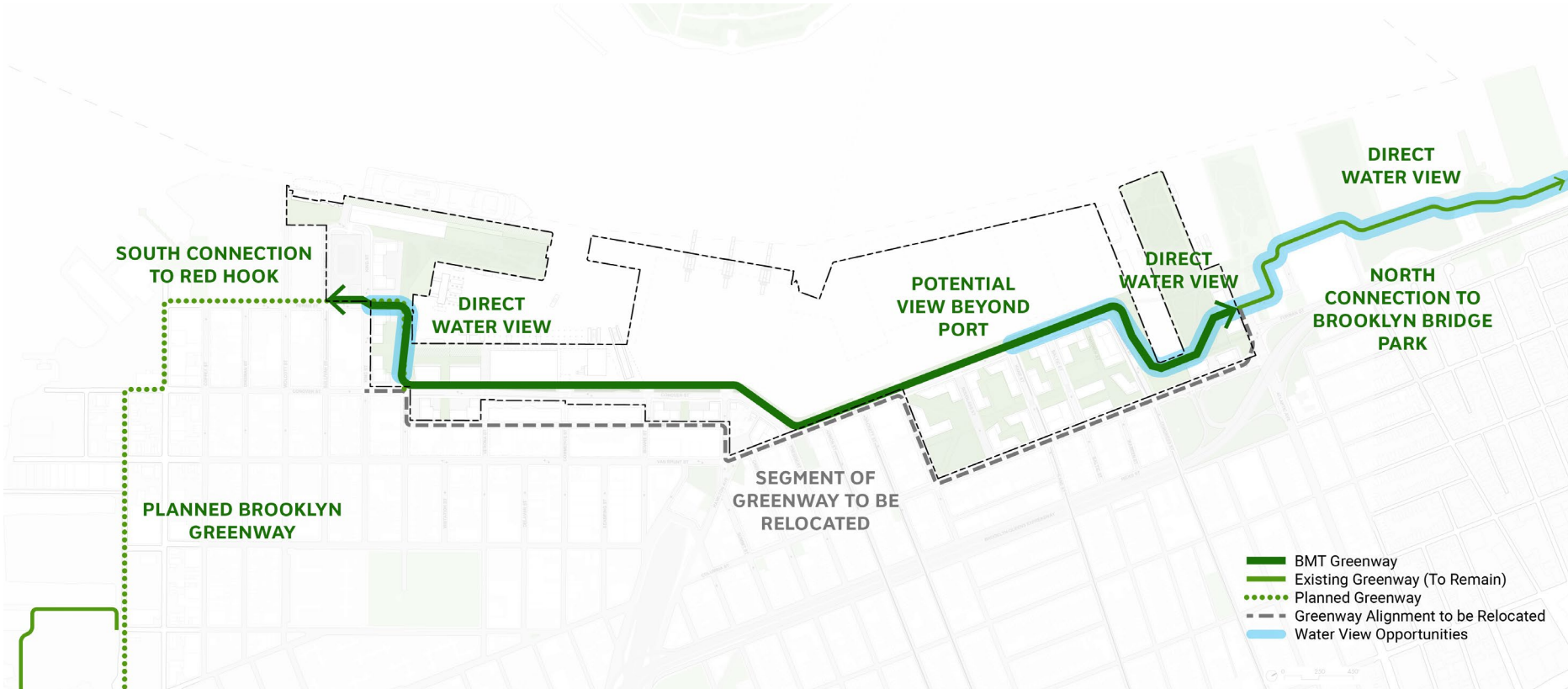
Programas y actividades

Más que un corredor de circulación, la vía verde incluye zonas para actividades variadas, momentos de descanso y vistas a la costa.

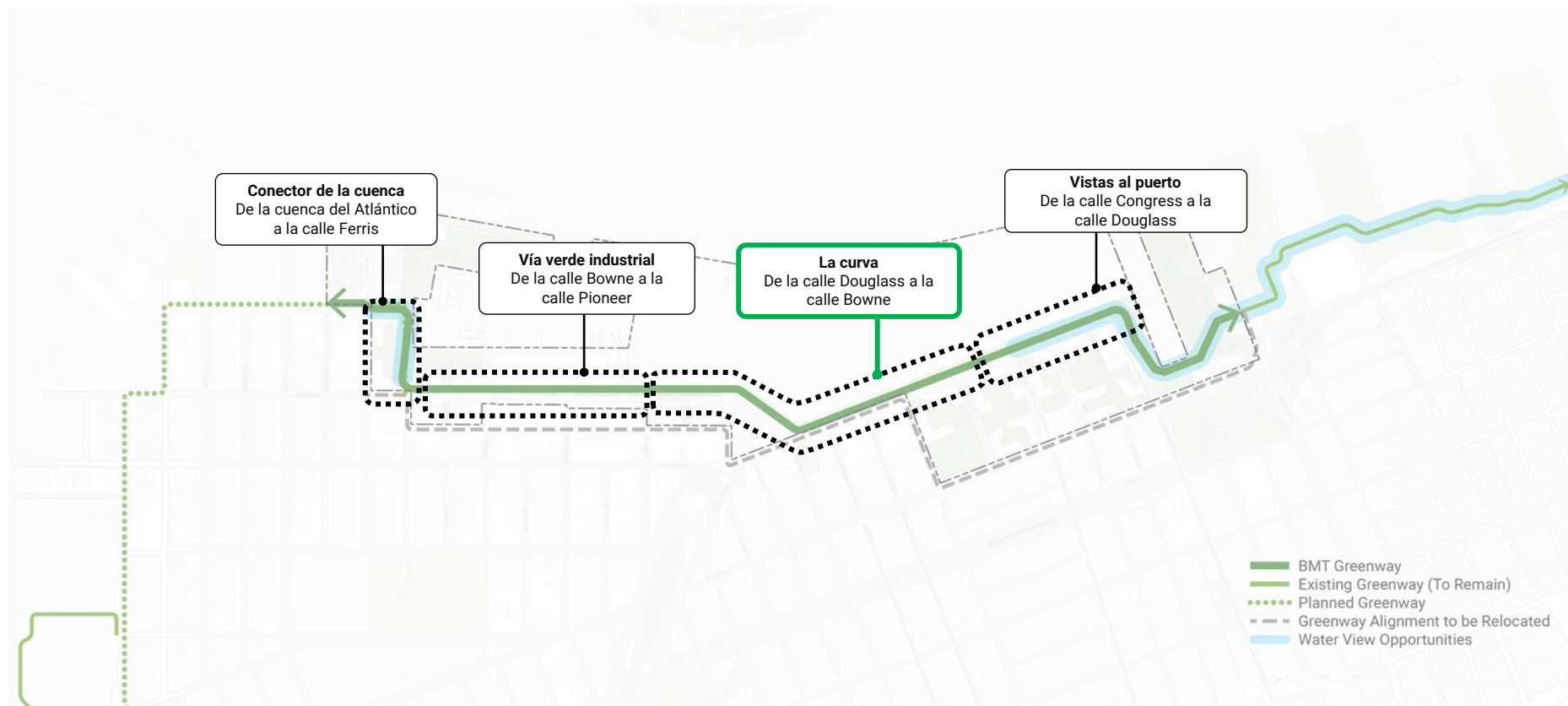
Accesibilidad universal

Más allá de los requisitos de la ADA, la vía verde debe mantener un enfoque inclusivo y de acceso universal para garantizar que sea atractiva para los usuarios de todas las edades y capacidades.

Corredor de la vía verde: contexto



Vía verde: La curva

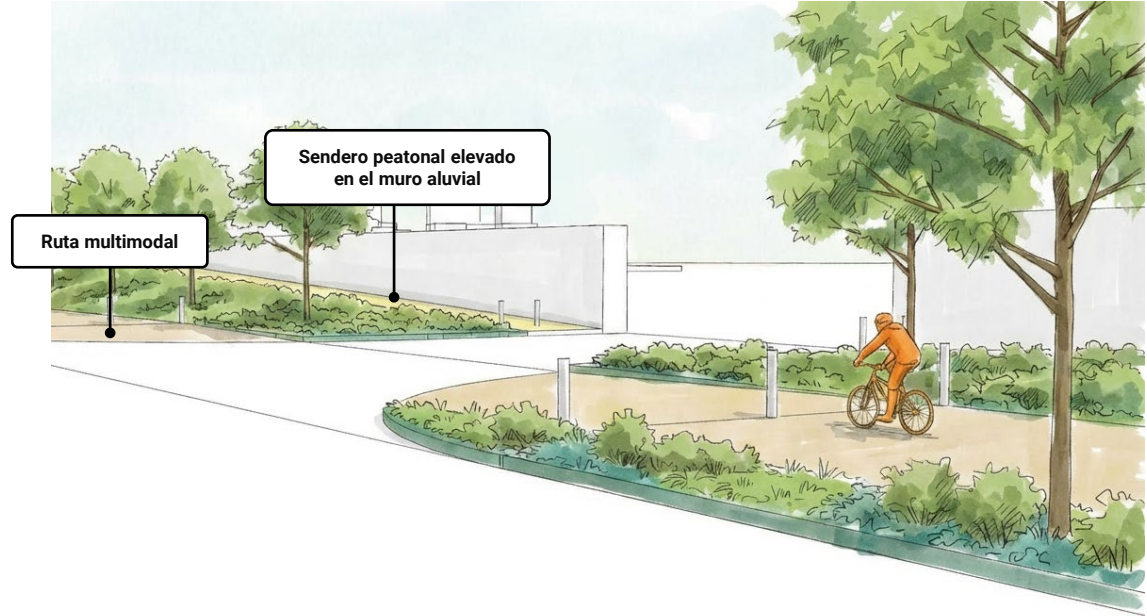


Vía verde: La curva: concepto de sendero peatonal elevado



Características:

- Carril para bicicletas de dos vías de 20 pies de ancho, con una zona de amortiguación con plantas a lo largo de la acera y una zona de mobiliario urbano programada a lo largo del lado de los edificios.
- Sendero de 9 pies con asientos
- Zona inmersiva de plantación y transición de 23 pies



Brooklyn Botanic Garden Overlook - Brooklyn, NYC

Vía verde: La curva: concepto de pared interactiva

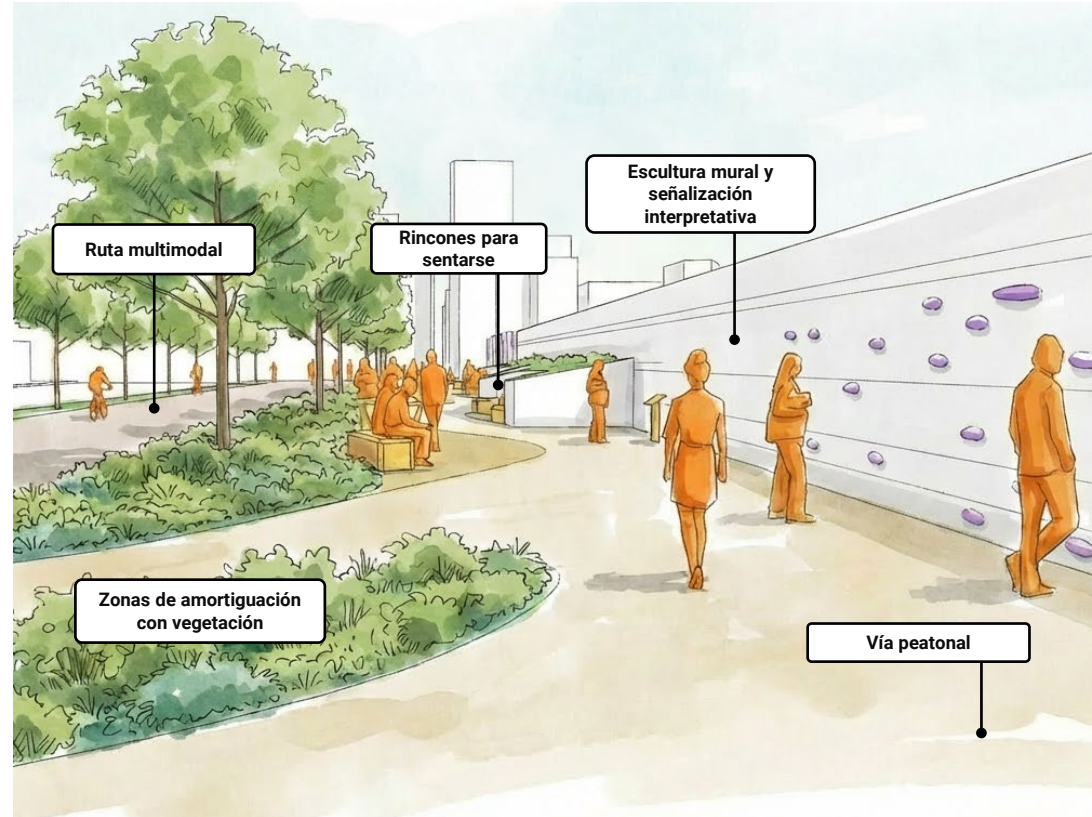


Características:

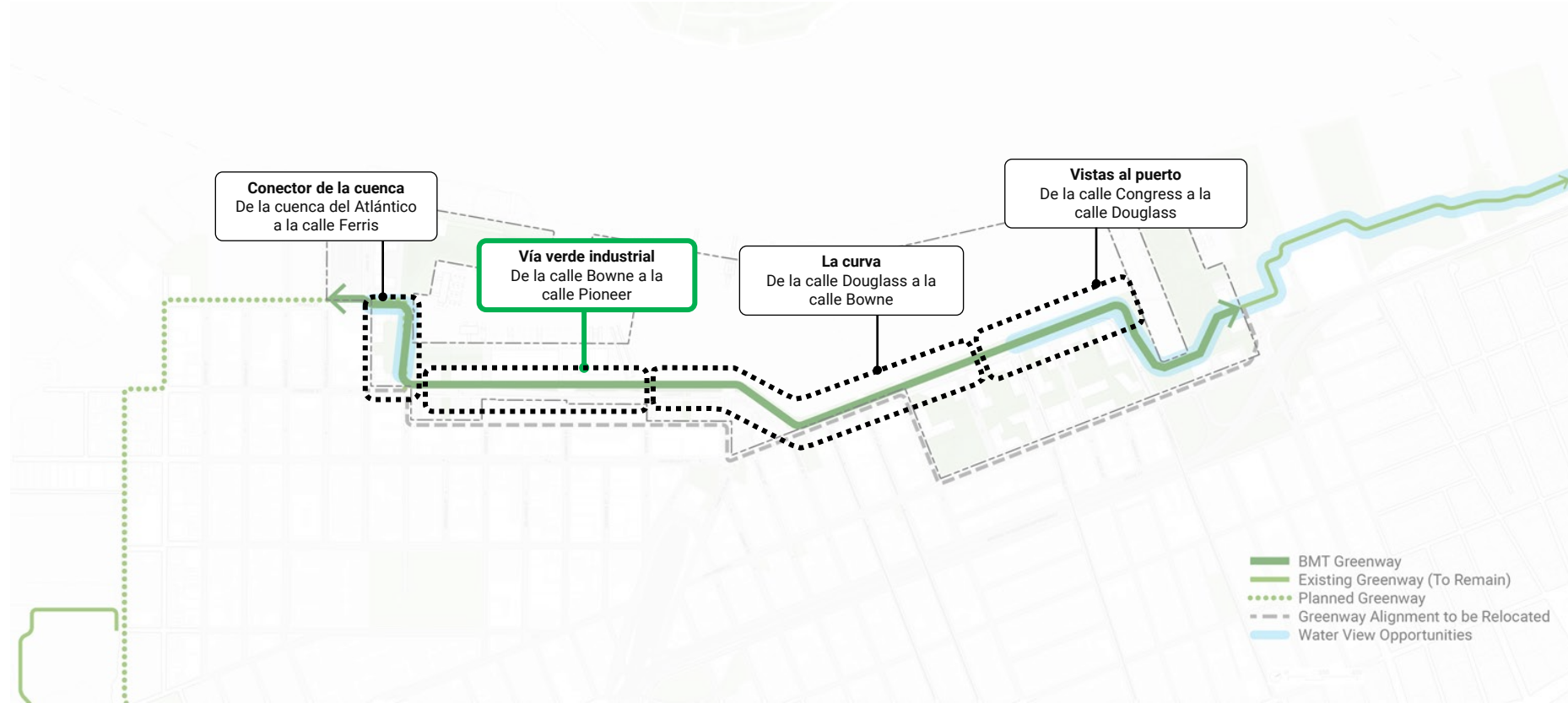
- Carril para bicicletas de dos vías de 20 pies de ancho, con una zona de amortiguación con plantas a lo largo de la acera y una zona de mobiliario urbano programada a lo largo del lado de los edificios.
- Zona de pared interactiva de 35 pies con zona de amortiguación con plantas y senderos de 8 minutos



Xiaopu Cultural Plaza - Beijing, China



Vía verde: Vía verde industrial



Vía verde: Concepto de vía verde industrial

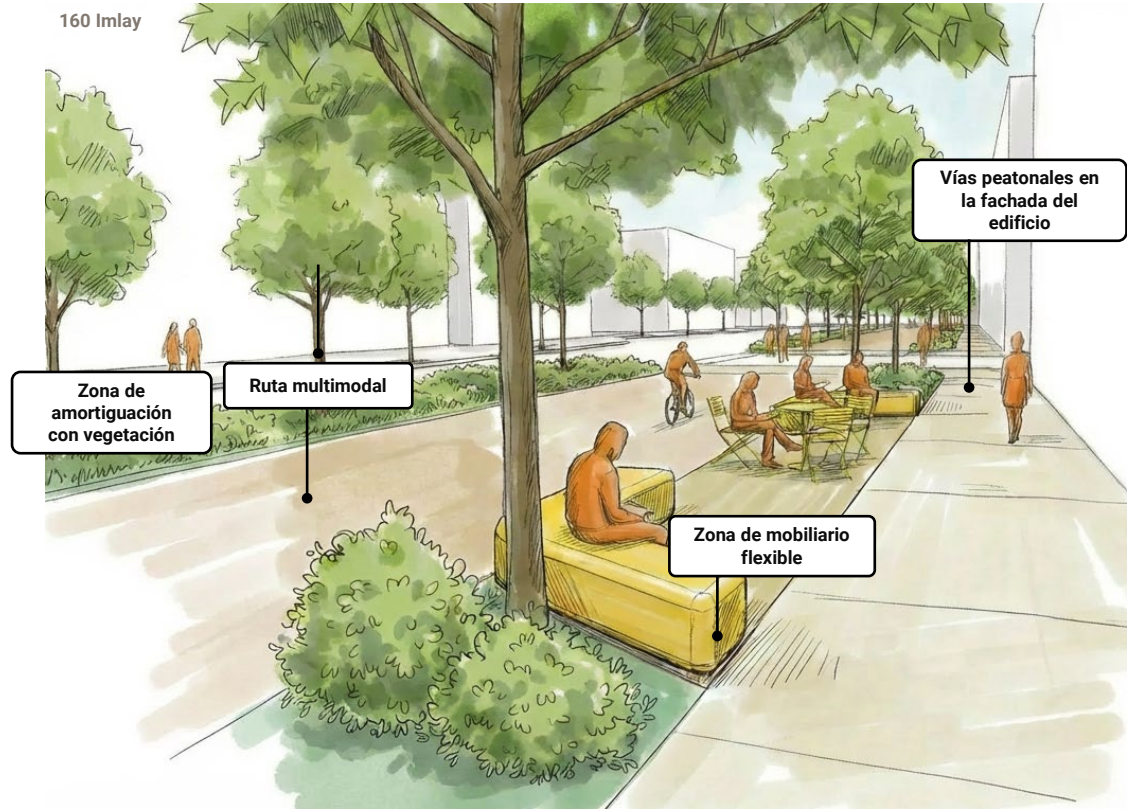


Características:

- Carril para bicicletas de dos vías de 20 pies de ancho, con una zona de amortiguación con plantas a lo largo de la acera y una zona de mobiliario urbano programada a lo largo del lado de los edificios.
- Zona de mobiliario de 7 pies para apoyar la programación del edificio
- Sendero peatonal de 10 pies en la fachada del edificio



Parked Bench streetscape - London, UK

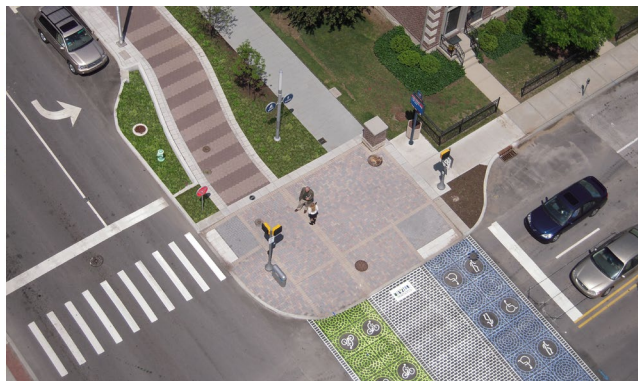


Vía verde: Concepto de vía verde industrial

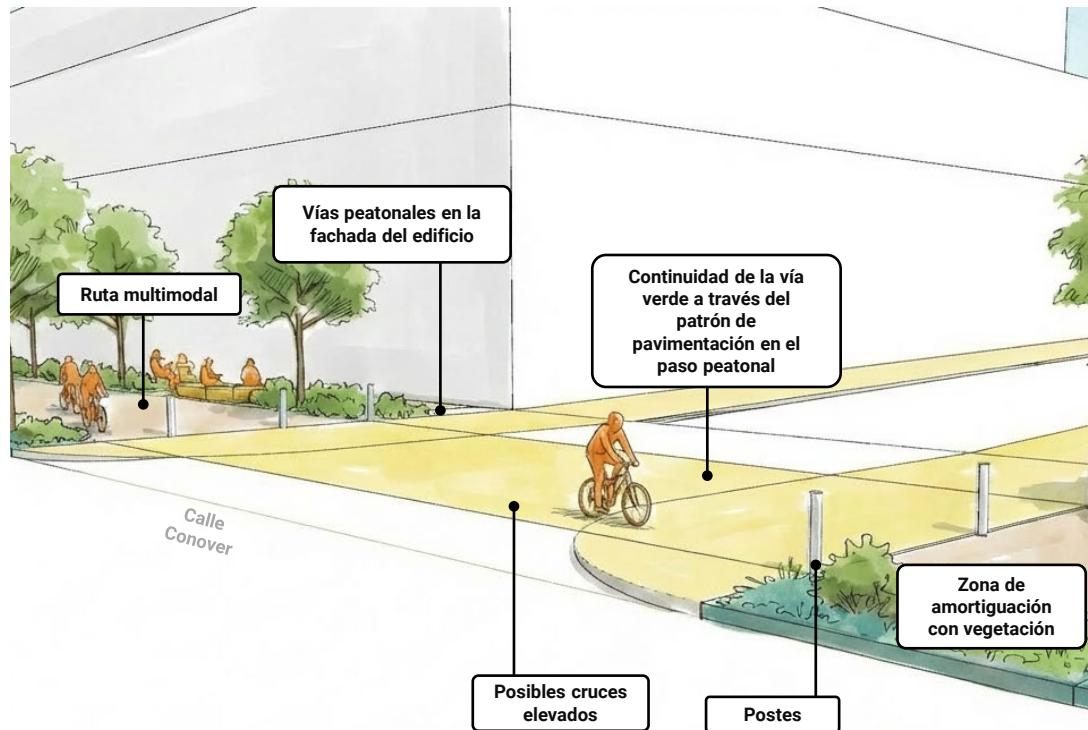


Características:

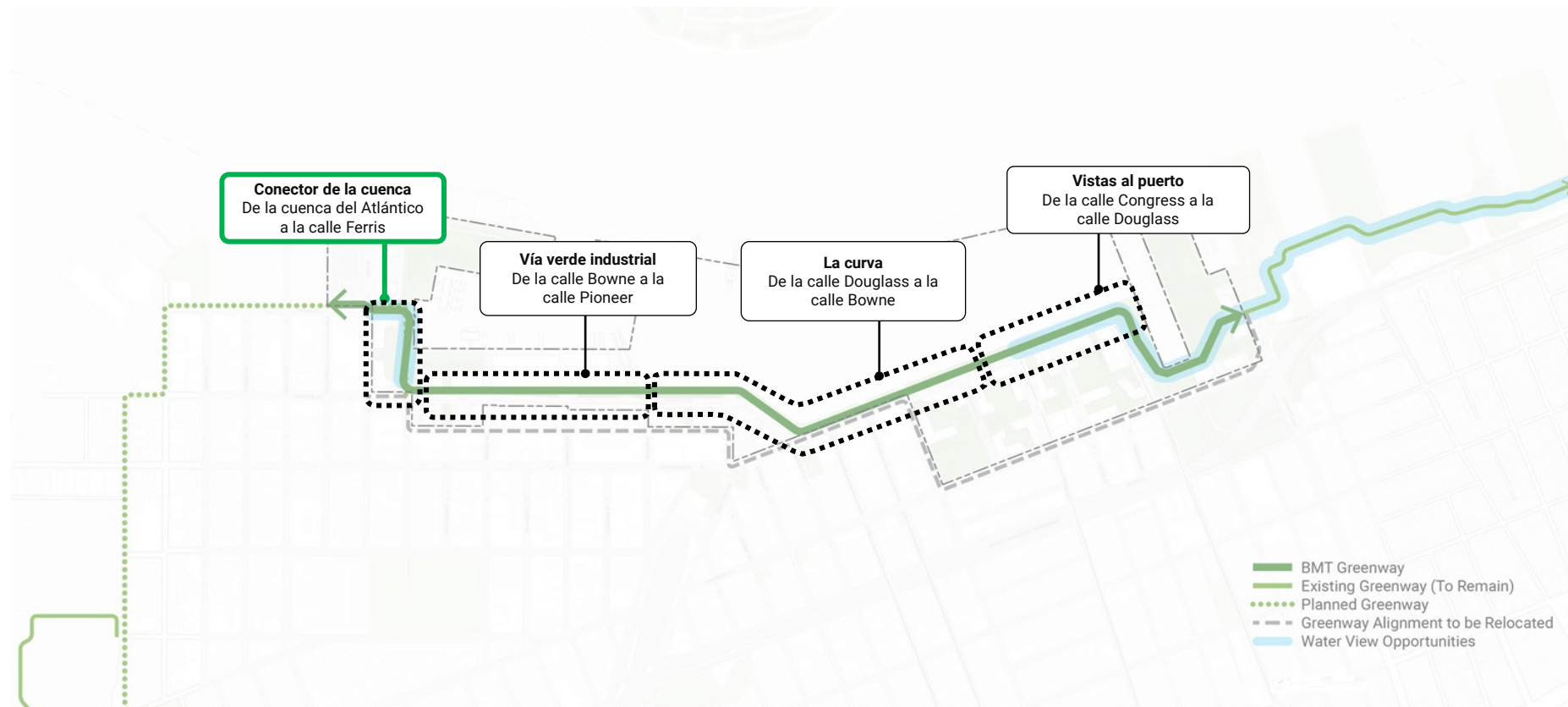
- El patrón de pavimentación o las marcas viales se utilizan para visualizar claramente la continuidad de la circulación de bicicletas y peatones en los puntos de entrada de los puertos, lo que indica cautela para todos los usuarios de la carretera.
- Posibles pasos elevados y postes para mejorar la orientación y la seguridad.



Ruta Cultural de Indianápolis, Indianápolis, IN



Vía verde: Conector de la cuenca



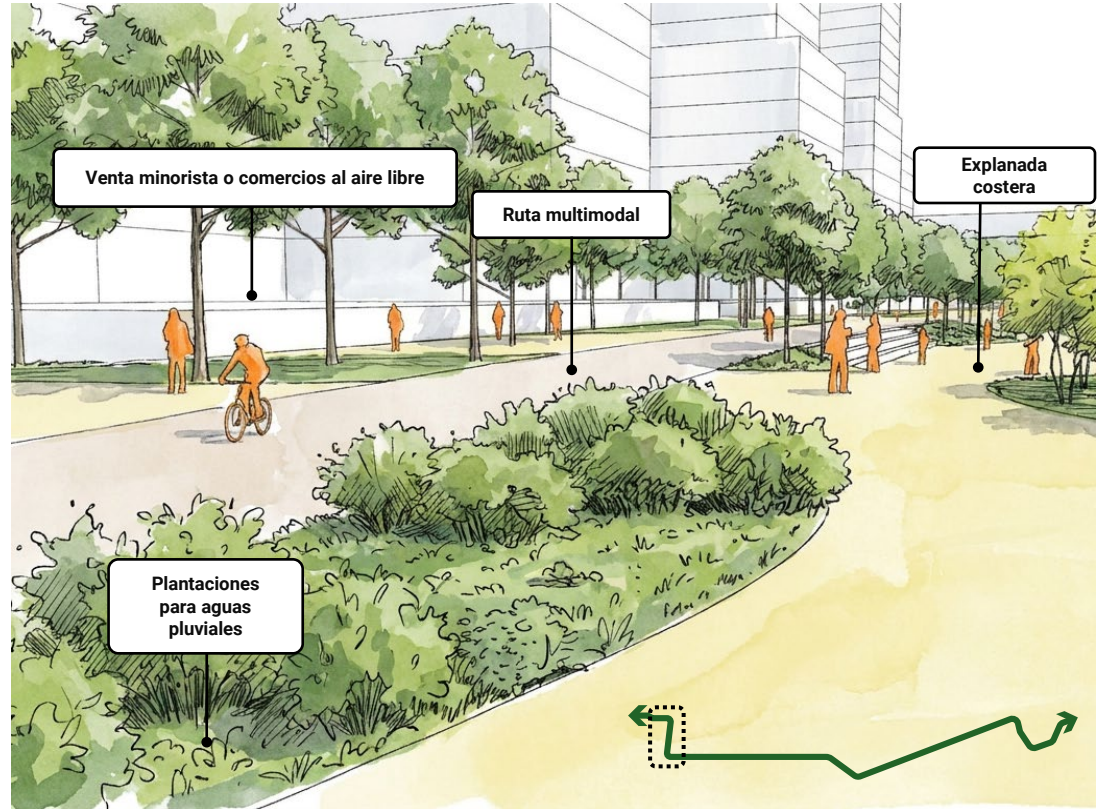
Vía verde: Conector de la cuenca: concepto de separación con vegetación

Características:

- Carril para bicicletas de dos vías de aproximadamente 16 a 20 pies de ancho, con una zona de amortiguación con plantas a lo largo de la acera y una zona de mobiliario programada a lo largo del lado de los edificios.
- Separación material, como vegetación, que crea zonas distintas entre la vía verde y la explanada costera.



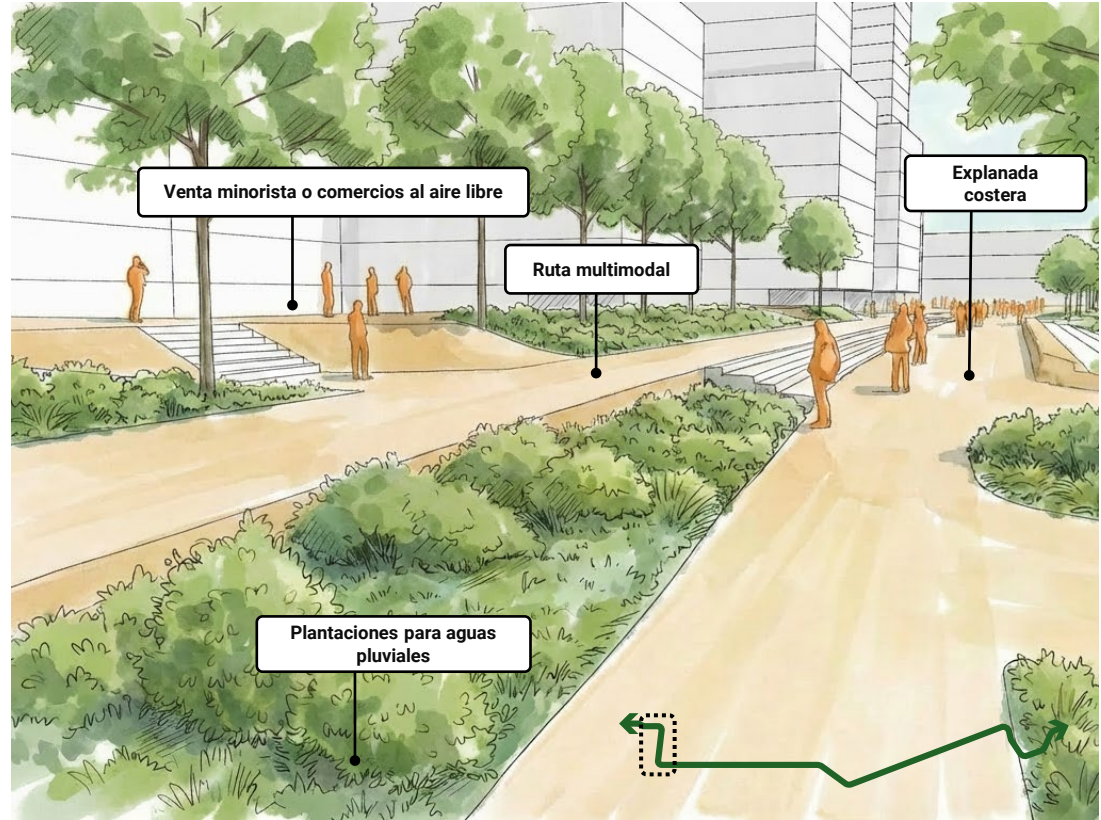
East Midtown Greenway - Manhattan, NYC



Vía verde: Conector de la cuenca: concepto de separación de niveles

Características:

- Carril para bicicletas de dos vías de aproximadamente 16 a 20 pies de ancho, con una zona de amortiguación con plantas a lo largo de la acera y una zona de mobiliario programada a lo largo del lado de los edificios.
- La separación por niveles de la vía verde crea un espacio abierto en cascada frente al mar que baja hacia la orilla del agua.



Preguntas sobre la circulación y las vías verdes

- **Conceptos de circulación:** ¿Qué usos de las calles, conexiones peatonales o conceptos de transporte alternativos o adicionales deberían incorporarse para promover la prioridad de los peatones, el transporte público y el uso de las vías verdes?
- **Acceso peatonal a la costa:** ¿Cuáles son los nodos clave para la conexión peatonal con la cuenca del Atlántico y el acceso a la costa? ¿Hay lagunas o consideraciones críticas de diseño?
- **Acceso al ferri y mejoras:** Además de aumentar la frecuencia del servicio de ferris, ¿qué servicios de la zona de espera son más importantes para los pasajeros?
- **Características y calidad de la vía verde:** La vía verde puede servir como ruta para traslados, columna vertebral recreativa, corredor verde o las tres. ¿Qué cualidades de diseño deberían definir cada segmento y reflejar su papel en la cuenca del Atlántico? ¿Cómo debería interactuar la vía verde con las plantas bajas de los edificios adyacentes para crear bordes activos y atractivos?

Estudios del plano del sitio y diseño urbano

Plano del sitio de la cuenca del Atlántico + diseño urbano

Objetivos y directivas del ATF

“El plan de visión de la BMT creará un nuevo distrito costero activado alrededor de la cuenca del Atlántico con espacios abiertos frente al mar de acceso público, viviendas, un hotel, espacios comerciales y de entretenimiento y una nueva terminal de cruceros”.

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

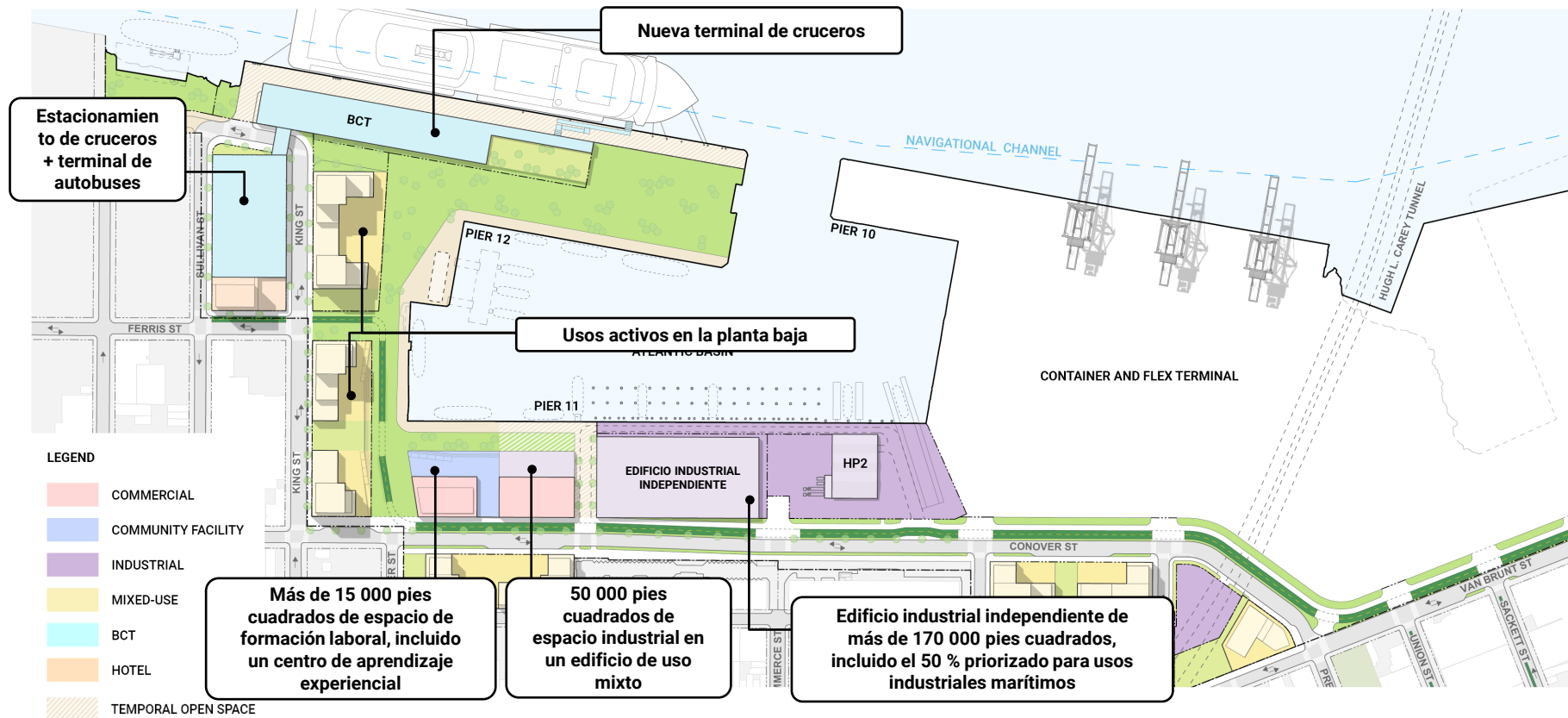
- Recuento máximo de unidades y alturas de edificios
- Una estrategia de volumetría de alto nivel

La revisión y el debate del ATF servirán de base para el trabajo en curso del equipo de diseño para finalizar el plano de la cuenca del Atlántico 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 tipología de los edificios.
- Hablar sobre la distribución de los usos de la planta baja y cómo pueden activar la cuenca del Atlántico y, al mismo tiempo, satisfacer las necesidades de los barrios circundantes.

Cuenca del Atlántico

Plano conceptual del sitio: plano del sitio



Desarrollo costero

Antecedentes



Frente costero de Seattle..... Washington

- El desarrollo del frente costero vuelve a conectar el centro con el paseo marítimo, lo que abre nuevos e importantes terrenos para el ámbito público y la programación.
- Los controles de altura y volumetría hacen que los edificios vayan bajando a medida que se acercan el agua para proteger los corredores panorámicos de los barrios de las tierras altas.



The Wharf DC..... Washington,

- Un desarrollo a gran escala de uso mixto que vuelve a unir una ventaja industrial antes infrautilizada con el tejido urbano.
- Los edificios de uso mixto crean una fuerte muralla callejera a lo largo del agua, con tiendas y restaurantes en la planta baja que activan el paseo marítimo.



Docklands..... Dublin, Irlanda

- La regeneración posindustrial de la costa se basa en el desarrollo de usos mixtos, incluidos los usos comerciales, residenciales y culturales.
- La arquitectura contemporánea audaz, yuxtapuesta con almacenes históricos conservados, crea una sensación de pertenencia.

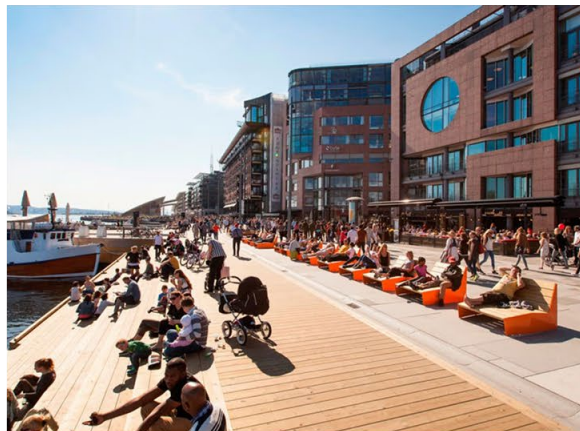
Activación de la cuenca

Antecedentes



HafenCity..... Hamburgo, Alemania

- Los paseos ajardinados y los bordes aterrazados frente al mar crean espacios públicos en capas que dan al agua.
- Las plazas arboladas y los espacios verdes abiertos ofrecen áreas recreativas pasivas en medio de un desarrollo de uso mixto.



Paseo marítimo de Aker..... Oslo, Noruega

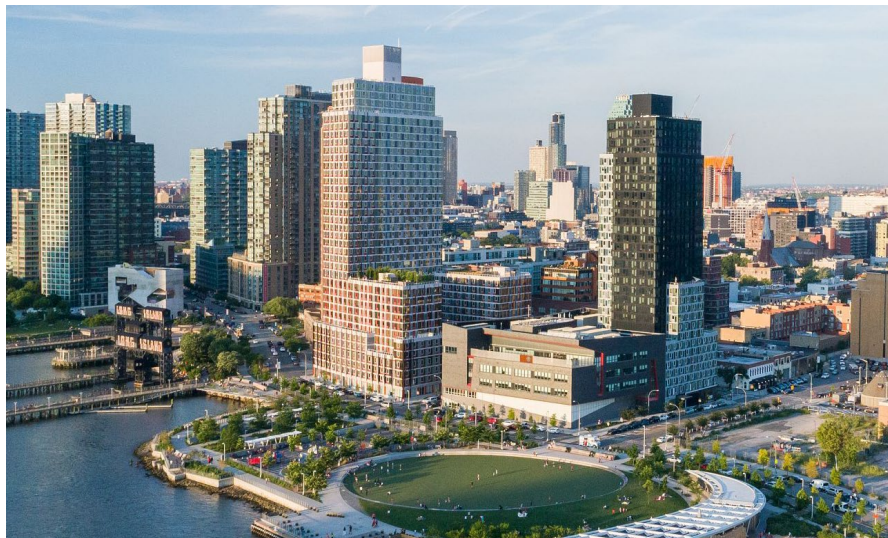
- Los generosos paseos marítimos de madera a lo largo de la orilla del puerto fomentan la reunión informal, los asientos y el uso activo del frente costero.
- El mobiliario flexible y los espacios de terraza abiertos apoyan la programación y la actividad pública durante todo el año.



Puerto de Aarhus..... Aarhus, Dinamarca

- Un paseo continuo frente al puerto repleto de restaurantes y tiendas al aire libre directamente a la orilla del agua.
- Los bordes escalonados y las plataformas flotantes acercan a la gente al agua.

Tipologías de edificios



Podio y torre:
Hunter's Point South, Queens



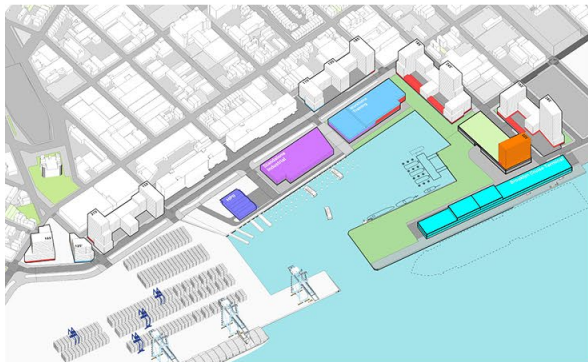
Patios en la manzana:
Willets Point Development, Queens

Borrador de estudios de volumetría de la cuenca del Atlántico

Resumen de la variación y flexibilidad del plano del sitio

Base de referencia

Plan de visión



- Contornos de edificios más grandes a lo largo del frente costero.
- El estacionamiento de cruceros está situado más cerca del frente costero.

Concepto 1: Bucle de llegada



- La carretera circular de acceso exclusivo admite el traslado de ida y vuelta a la terminal de cruceros.
- Las conexiones a través de la manzana mejoran el acceso de la red de calles a la costa.

Concepto 2: Espacios públicos costeros



- Los espacios abiertos ininterrumpidos frente al mar priorizan la experiencia de los peatones.
- Las conexiones a través de la manzana mejoran el acceso de la red de calles a la costa.
- El uso mixto cerca del paseo marítimo activa la planta baja para los visitantes.
- Recogida en la urbanización de uso mixto, con cola interna.

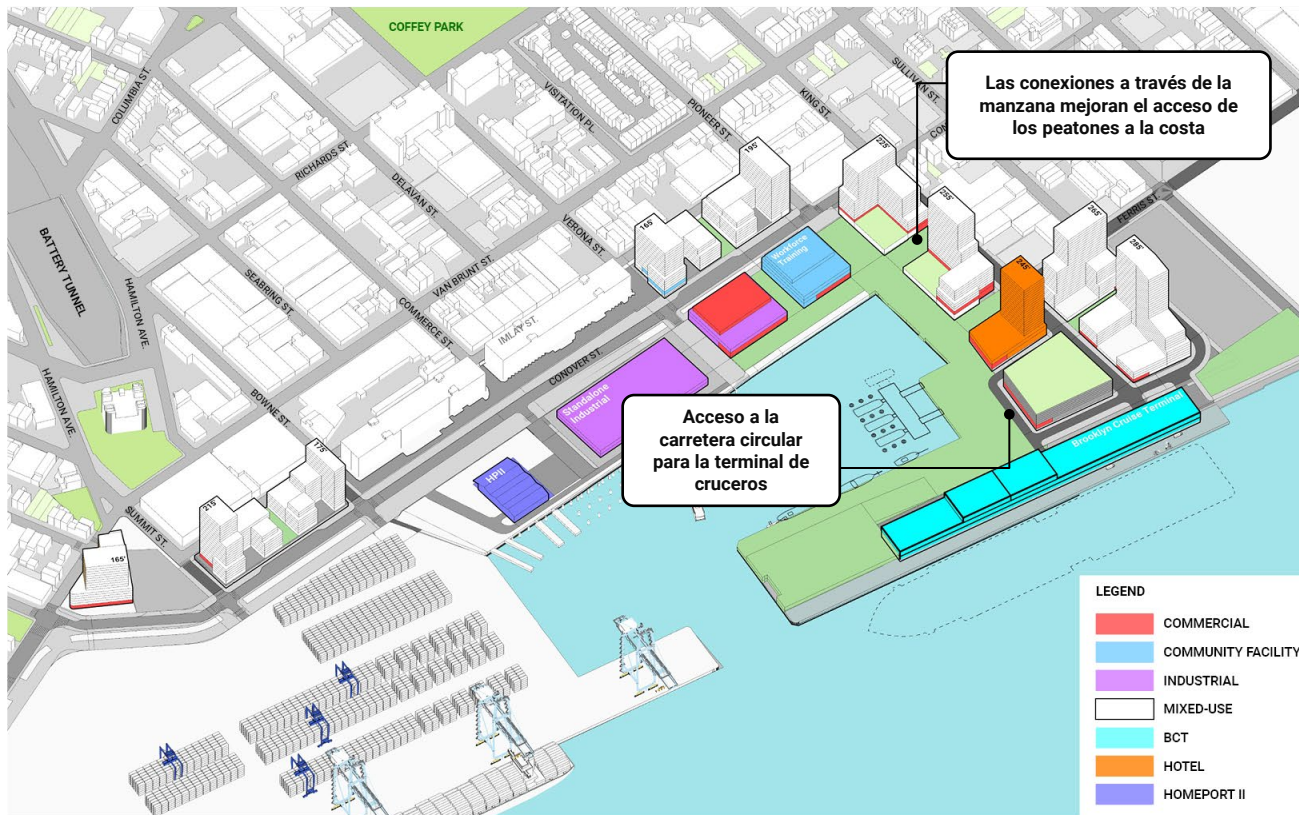
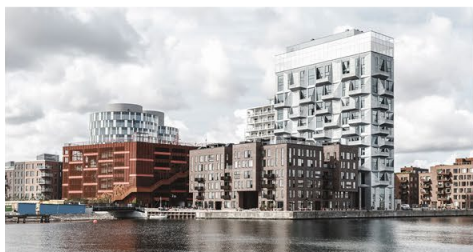
Plano del sitio y estudio de volumetría de la cuenca del Atlántico

Volumetría del plan de visión



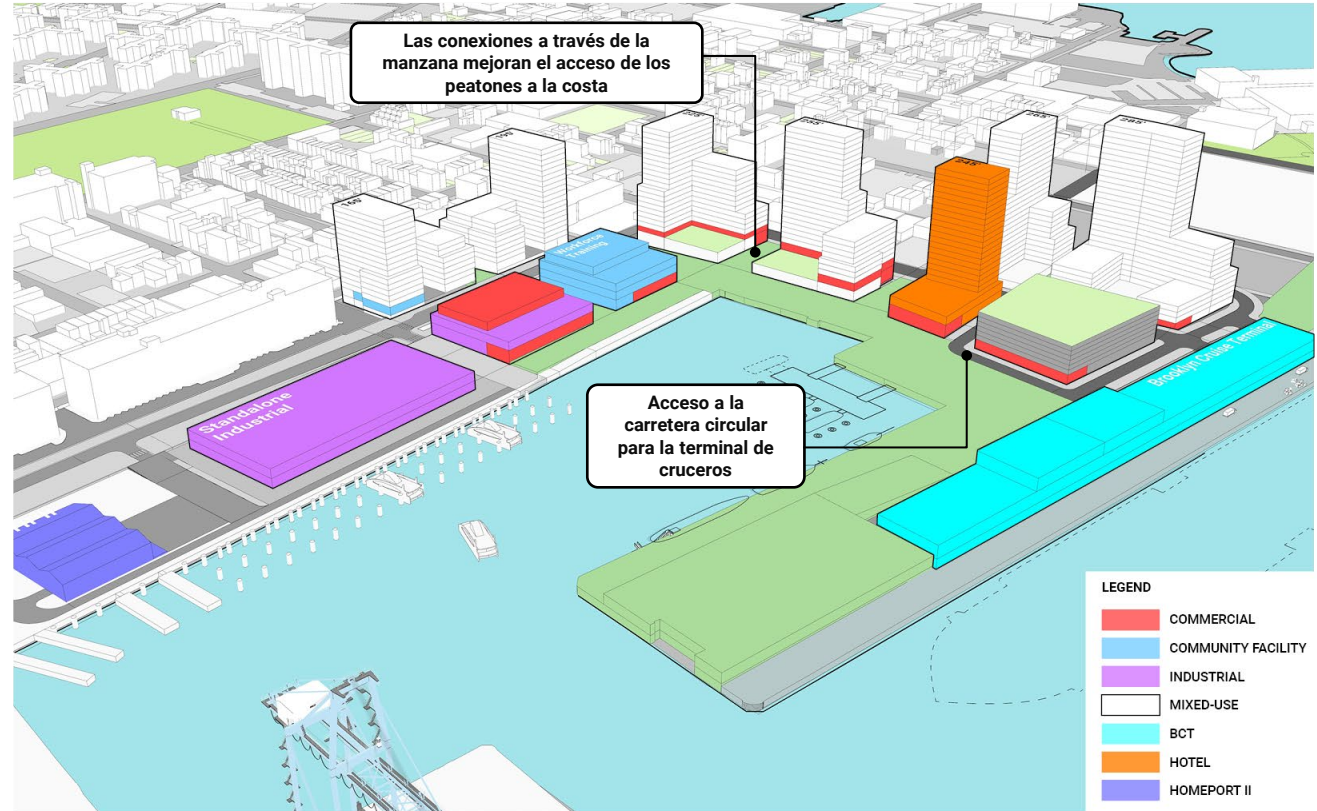
Plano del sitio y estudio de volumetría de la cuenca del Atlántico

Concepto 1: Bucle de Llegada

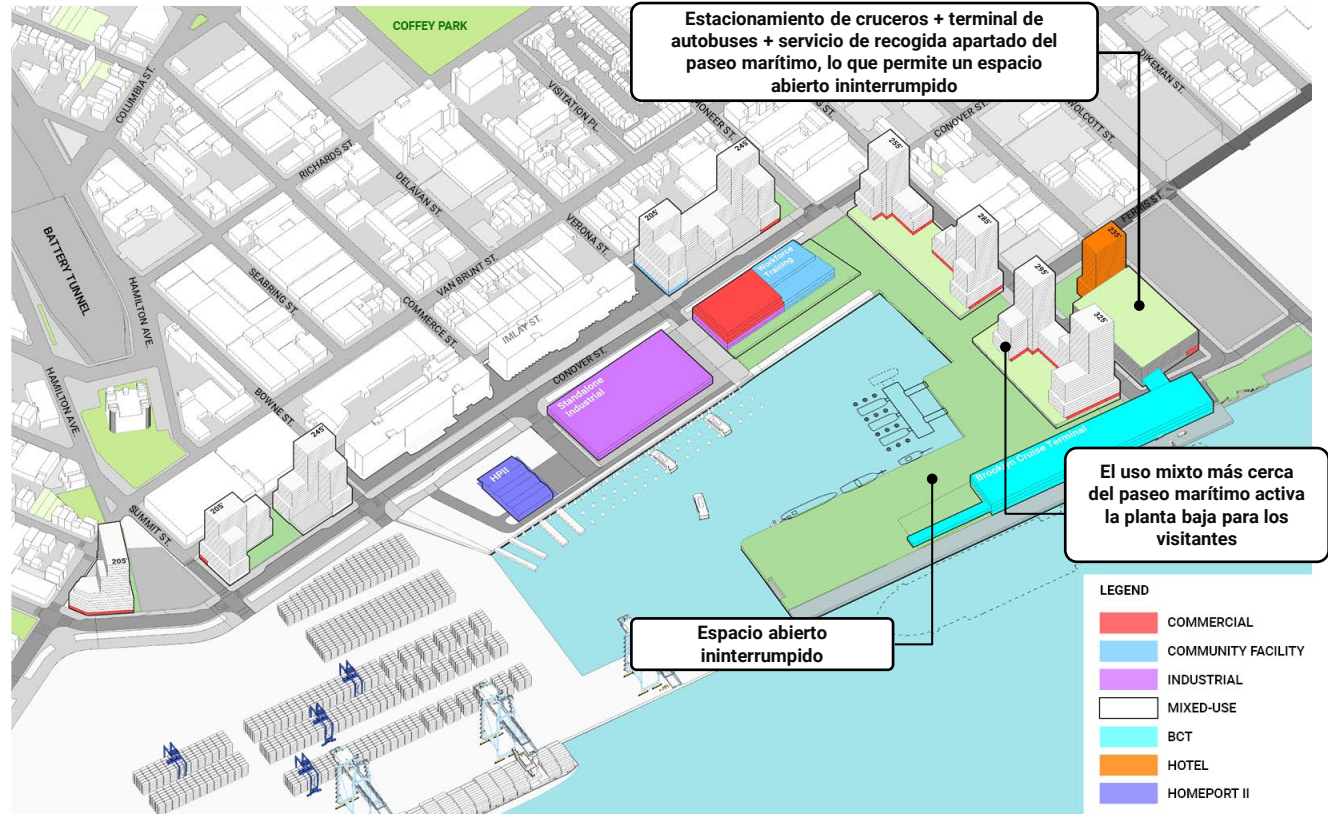


Plano del sitio y estudio de volumetría de la cuenca del Atlántico

Concepto 1: Bucle de Llegada

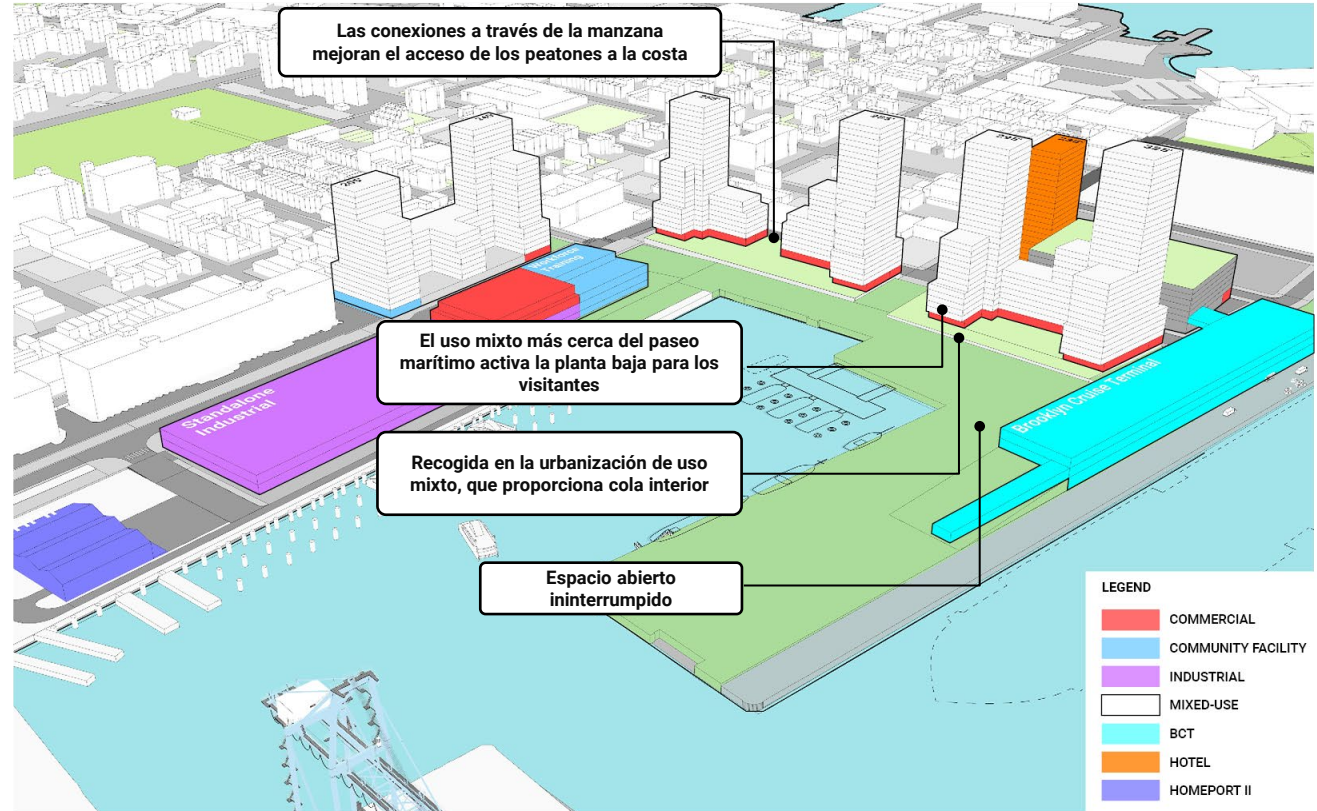


Concepto 2: Espacios públicos costeros



Plano del sitio y estudio de volumetría de la cuenca del Atlántico

Concepto 2: Espacios públicos costeros



Terminal de cruceros de Brooklyn

Antecedentes



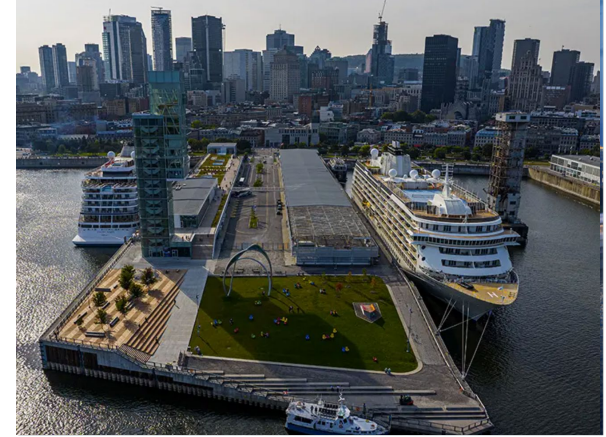
Terminal de pasajeros de ultramar de Sídney

- Terminal ubicada en el centro de la ciudad
- Paseo costero público a ambos lados de la terminal
- La plataforma de la terminal está abierta al público cuando el barco no está en puerto



Puerto de cruceros de Ámsterdam

- La terminal está integrada con un barrio adyacente de uso mixto
- Los servicios hoteleros y comerciales atienden tanto a viajeros como a residentes



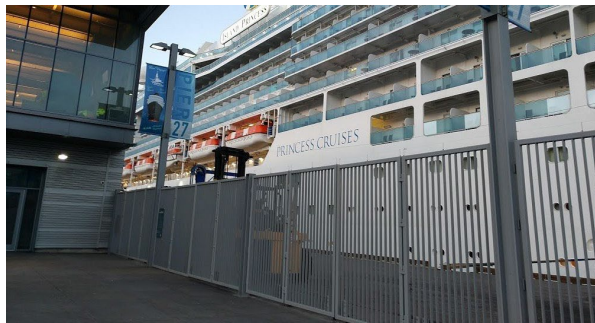
Grand Quay, puerto de Montreal

- Espacio público abierto en la parte superior de la terminal
- Espacio costero abierto al público al final del muelle

Espacio abierto temporal

Antecedentes

Espacio abierto temporal: Áreas dentro de espacios abiertos de acceso público en parcelas de desarrollo y espacios abiertos públicos que solo están disponibles para el público durante un horario específico, según determine el desarrollador de parcelas, el operador de la BCT o la BMTDC.



Muelle 27, San Francisco

- **Horario:** cerrado durante el embarque de crucero activo.
- Vallas emergentes alrededor de la zona MARSEC



Juegos infantiles de Nueva York

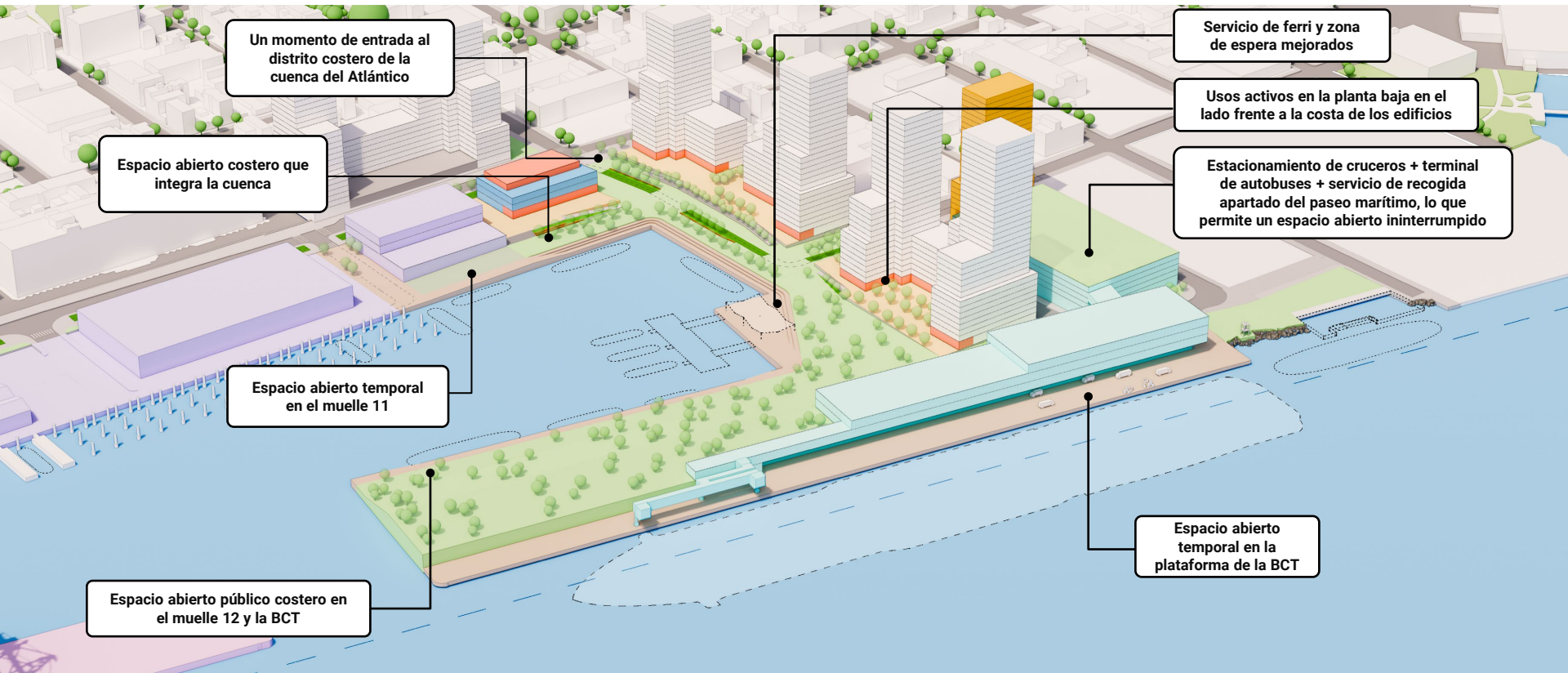
- **Horario:** De lunes a viernes: del cierre de la escuela hasta el anochecer /Sábados, domingos y festivos: de 8:00 a. m. hasta el anochecer.



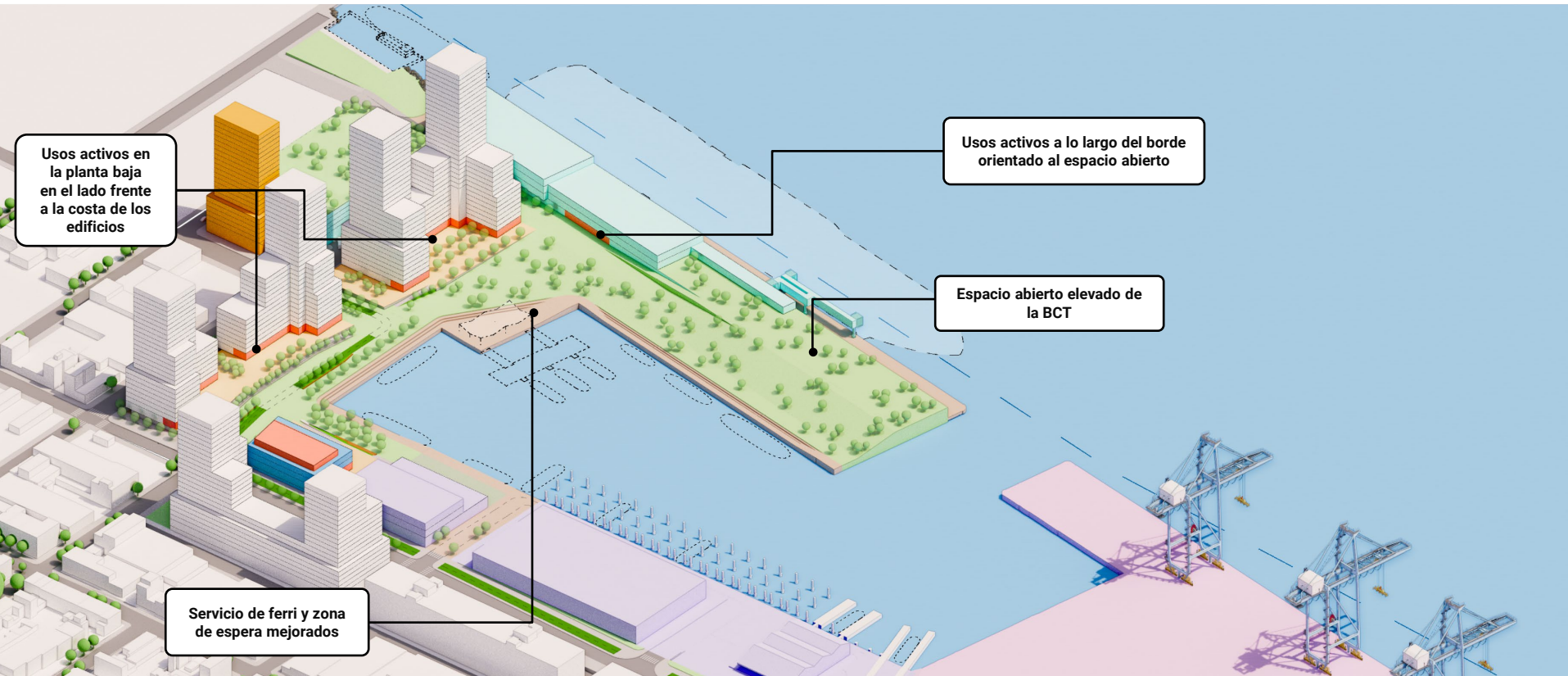
Paseo natural de Newtown Creek, Brooklyn

- **Horario:** del amanecer al anochecer todos los días. Puede cerrarse debido a las inclemencias climáticas.
- Señalización y vallas en las entradas.

Concepto de la BCT



Concepto de la BCT



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

- **Características del distrito costero:** ¿Cómo debería verse y sentirse el distrito costero de la cuenca del Atlántico? ¿Qué cualidades, referencias o antecedentes deberían guiar su carácter?
- **Características de las calles:** ¿Qué tipo de entorno imaginan a lo largo de la cuenca, en la calle King, la calle Conover y el triángulo de Hamilton?
- **Estudios del plano del sitio:** ¿Qué plan de disposición del sitio prefieren? ¿Estacionar en los espacios abiertos de la cuenca del Atlántico o detrás de la calle King?
- **Volumetría y compensaciones:** ¿Prefieren espacios públicos abiertos y conexiones peatonales más detalladas con edificios un poco más altos, o aumentar la cobertura de los edificios con alturas un poco más bajas, edificios con patios más voluminosos y más espacios abiertos privados?
- **Condiciones de la planta baja:** ¿Qué calles priorizarían para uso activo? ¿Qué calles deberían albergar operaciones de trastienda, como vestíbulos y carga?

Espacio abierto

Espacio abierto de la cuenca del Atlántico

Objetivos y directivas del ATF

“Los espacios abiertos públicos y el acceso a la costa serán la característica central de la cuenca del Atlántico. Tanto el muelle 11 como el muelle 12 estarán rodeados de nuevos espacios públicos abiertos frente al mar”.

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

- El muelle 12 proporcionará acceso a la costa y espacios públicos abiertos para complementar la terminal de cruceros de destino multifuncional.
- El área alrededor del muelle 11 se activará con un espacio público abierto frente al mar.
- Al menos 2,100 pies lineales de acceso público continuo a la costa.
- Medidas de resiliencia integradas e infraestructura de drenaje de aguas pluviales.

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 Norte, según lo especificado en el GPP.

- Desarrollar aún más el carácter único y la distinción entre varios espacios abiertos.
- Comentar los programas de espacios abiertos preferidos.
- Identificar programas de espacios abiertos para una combinación de relajación pasiva o recreación activa.
- Ideas de paisajismo y vegetación.
- Opinar sobre los usos del agua en la cuenca.

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.

Zona de acceso a la costa



Un espacio abierto frente al mar de acceso público que dé acceso a lo largo de la orilla del agua y la oportunidad de entrar en el agua.

Conexiones a través de la manzana



Una conexión peatonal a través de áreas urbanizadas para conectar los espacios abiertos y las calles, con oportunidades de jardinería y usos pasivos.

Espacio abierto de acceso público

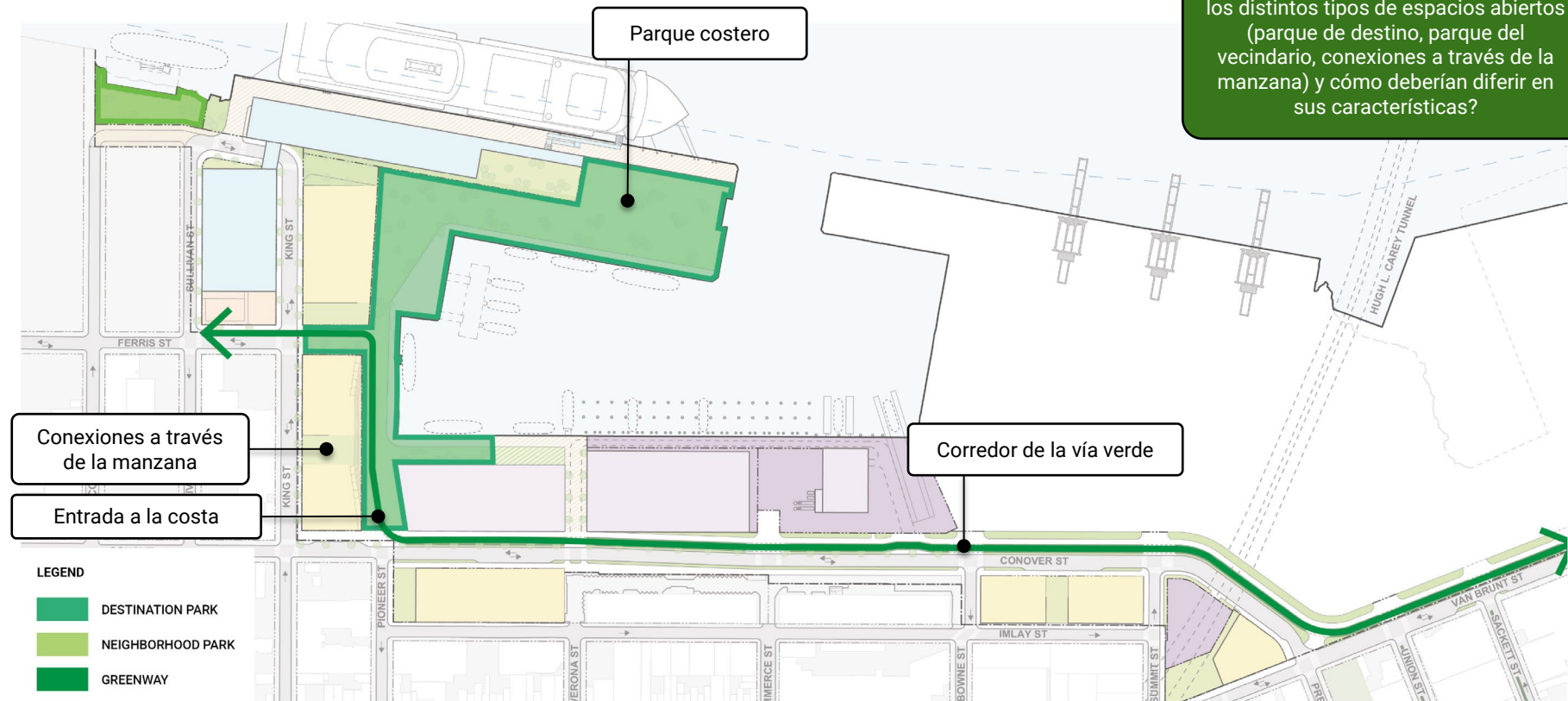


Espacios abiertos de acceso público dentro de las áreas desarrolladas que complementen y apoyen los usos o programas del edificio o den acceso al edificio.

Mezcla de espacios abiertos activos y pasivos

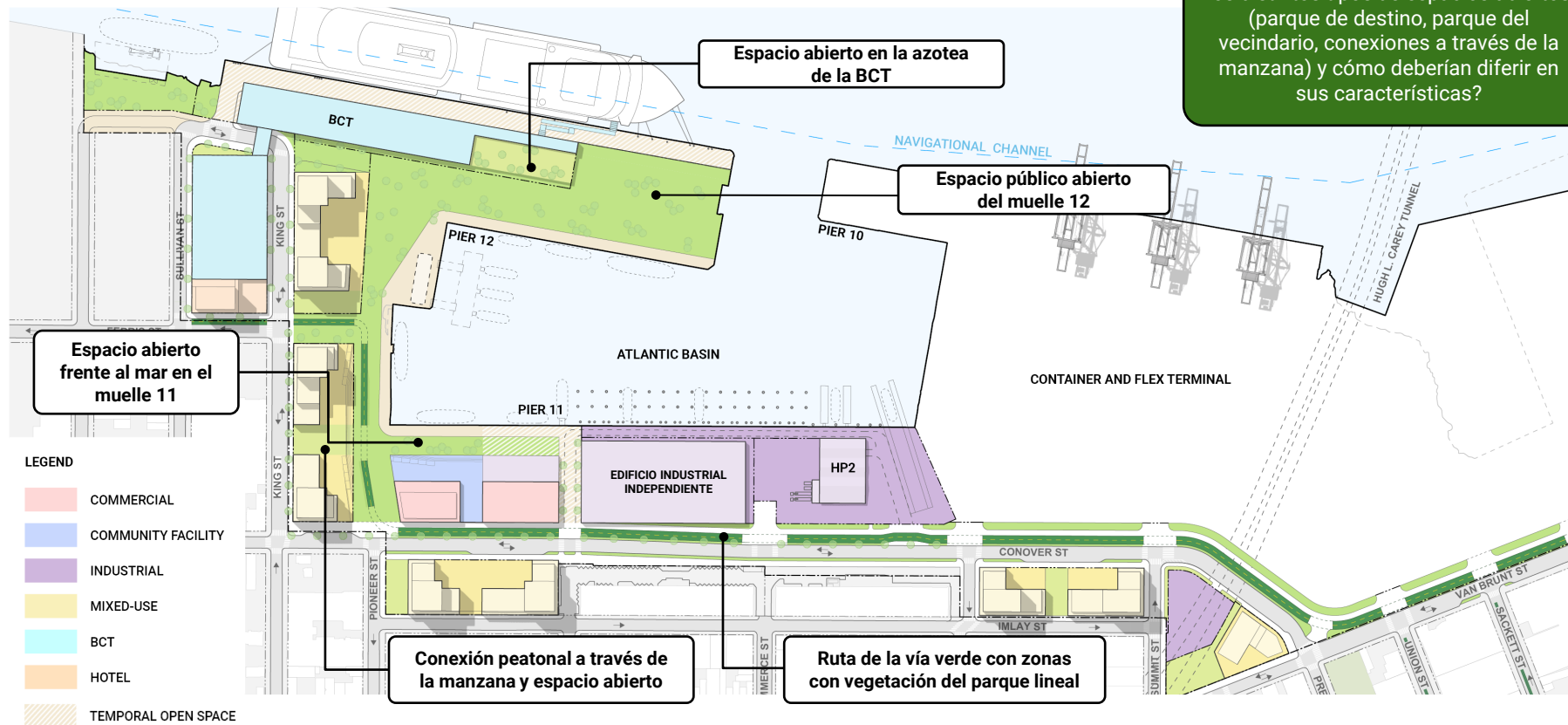
Usos pasivos

Tipologías de espacios abiertos



Cuenca del Atlántico

Plano conceptual del sitio: espacio abierto



¿Cómo deberían relacionarse entre sí los distintos tipos de espacios abiertos (parque de destino, parque del vecindario, conexiones a través de la manzana) y cómo deberían diferir en sus características?

Acceso a la costa

Antecedentes

Ofrecer oportunidades para salas o accesos a la orilla del agua; variedad y diversidad en la integración del agua



Paseo público costero, Gowanus, Brooklyn

- **Tamaño:** Sendero de 10 pies de ancho libre; explanada de 30 pies de ancho
- **Diseño:** (*Pasarela pública de costera de la resolución de zonificación [Zoning Resolution, ZR]*) Este sendero estará ubicado a menos de 10 pies de la costa durante al menos el 20 por ciento de la longitud de dicha costa.
- **Servicios:** Asientos, pavimentación, iluminación, plantación

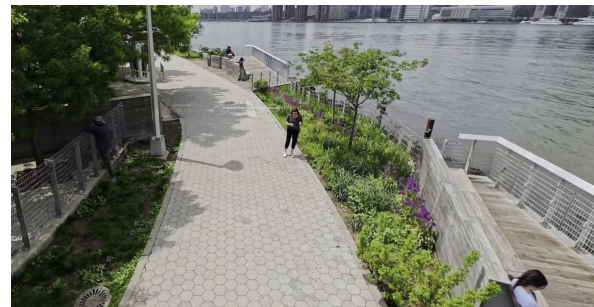
Acceso continuo e ininterrumpido a lo largo de la orilla



Explanada, Battery Park City, Manhattan

- **Tamaño:** Camino y explanada de 20 pies de ancho libre
- **Diseño:** Continuo a lo largo de la costa
- **Servicios:** Asientos, pavimentación (vehículos y peatones), iluminación

Ofrecer oportunidades para salas o accesos a la orilla del agua; variedad y diversidad en la integración del agua



Sendero, Hunter's Point South, Queens

- **Tamaño:** Trayectoria de 13 pies de ancho libre
- **Diseño:** Dentro de los 30 pies de la costa
- **Servicios:** Asientos, pavimentación, iluminación, plantación

Zona de conexión a través de la manzana: Conector del frente costero

Antecedentes

El ancho permite características performativas, como la gestión de aguas pluviales.



Gowanus, Brooklyn

- **Tamaño:** 50 pies de ancho ("corredor visual" de la resolución de zonificación)
- **Sendero:** Mín. de 12 minutos
- **Diseño:** Un sendero peatonal principal, un camino secundario, fuente de aguas pluviales en el centro

El ancho permite un espacio central de reunión social. Claridad de circulación.



Verizon Plaza, Manhattan

- **Tamaño:** 75 pies de ancho
- **Sendero:** Mín. de 14 minutos
- **Diseño:** Un sendero de proporciones iguales en ambos lados con una arboleda central de asientos fijos en el centro.

El ancho permite características centrales de reuniones sociales.



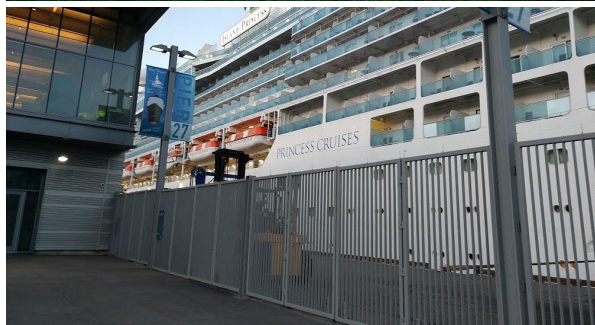
Beekman Plaza, Manhattan

- **Tamaño:** 60 pies de ancho
- **Sendero:** Mín. de 12 minutos
- **Diseño:** Sendero de diferentes proporciones en ambos lados con un área programática central que incluye bancos con macetas, fuente de agua y mobiliario flexible.

Espacio abierto temporal

Antecedentes

Espacio abierto temporal: Áreas dentro de espacios abiertos de acceso público en parcelas de desarrollo y espacios abiertos públicos que solo están disponibles para el público durante un horario específico, según determine el desarrollador de parcelas, el operador de la BCT o la BMTDC.



Muelle 27, San Francisco

- **Horario:** cerrado durante el embarque de crucero activo.
- Vallas emergentes alrededor de la zona MARSEC



Juegos infantiles de Nueva York

- **Horario:** De lunes a viernes: del cierre de la escuela hasta el anochecer /Sábados, domingos y festivos: de 8:00 a. m. hasta el anochecer.



Paseo natural de Newtown Creek, Brooklyn

- **Horario:** del amanecer al anochecer todos los días. Puede cerrarse debido a las inclemencias climáticas.
- Señalización y vallas en las entradas.

Concepto de fachada de la cuenca del Atlántico

1 Fachada marítima-industrial en los muelles 10 y 11

- La fachada del muelle 11 apoya la industria marítima adyacente
- El muelle 10 podría usarse como soporte de amarres, para la iniciativa Blue Highways o terminales de contenedores

2 Fachada del HP2

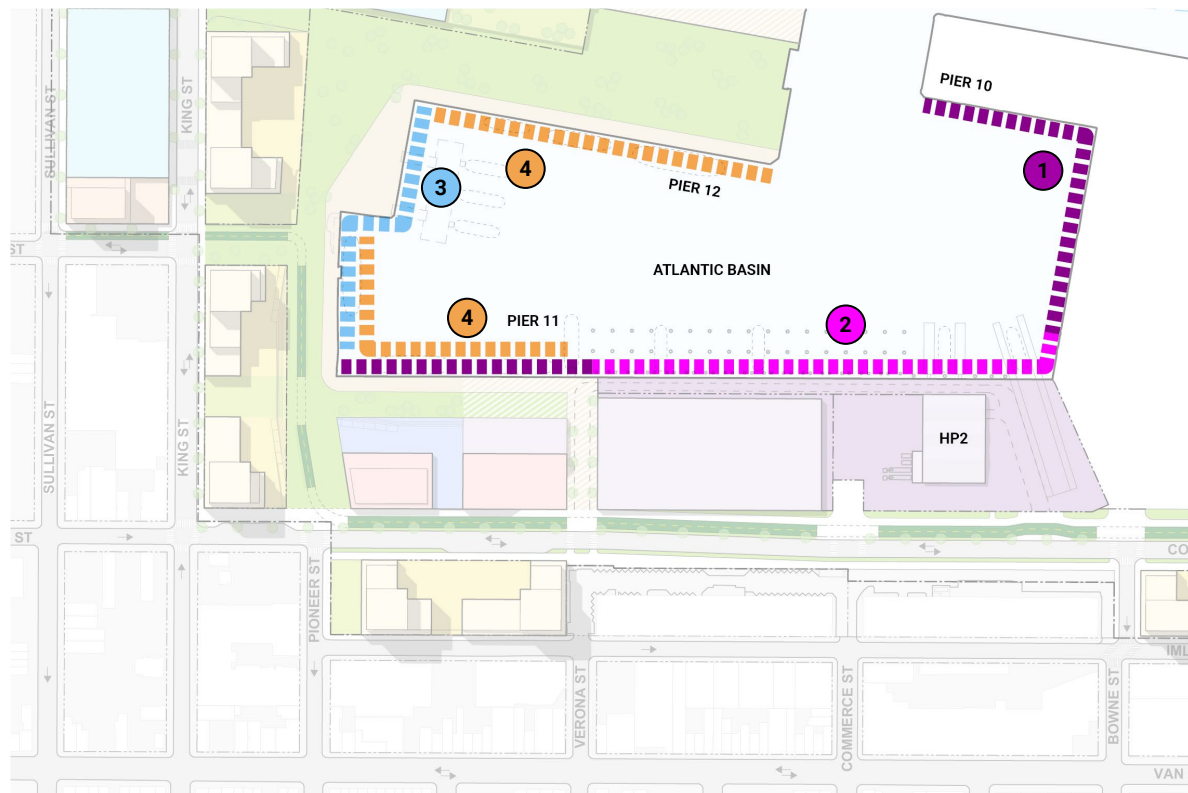
- Para el almacenamiento, el mantenimiento, el repostaje y la carga de la flota

3 Llegada de ferris

- El ferri se ubicará a lo largo de Clinton Wharf

4 Buques educativos, comerciales y comunitarios

- Podría estar en cualquier parte
- Sin embargo, dados los diferentes usos en la cuenca, el muelle 12 podría ser el mejor lugar
- Es posible que los barcos educativos estén mejor ubicados cerca del muelle 11, "centro de aprendizaje experiencial"



Usos marítimos de la cuenca del Atlántico



Embarcaciones comerciales

- Ejemplo: Piloto en el muelle 6
- El más adecuado para el parque del muelle 12



Ampliación del servicio de ferris

- El plan permite ampliar el servicio de ferris a lo largo de Clinton Wharf



Embarcaciones comunitarias y educativas

- El plan permite la flexibilidad para los usos comunitarios y educativos en la costa



Buques marítimo-industriales

- El plan **DEBE** proporcionar acceso marítimo-industrial en el muelle 11

Espacio abierto: activo y pasivo

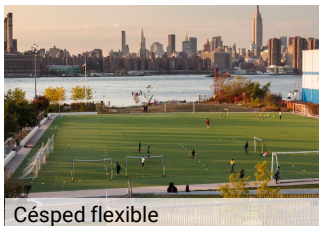
Espacio activo: Espacio abierto que se utiliza para hacer deporte, hacer ejercicio o jugar activamente. Áreas designadas dentro del espacio abierto que promueven la actividad física, como canchas o campos deportivos, juegos infantiles, senderos para perros, jardines de demostración, aulas al aire libre 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



Césped flexible



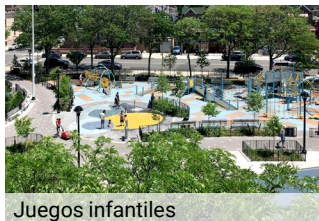
Mesa de tejo



Estación de fitness



Juego acuático



Juegos infantiles

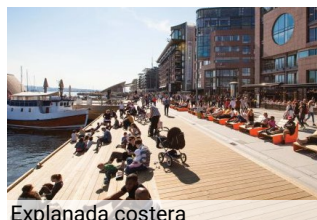
Pasivo



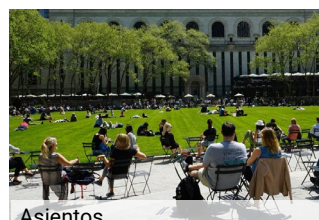
Mesas de pícnic



Acceso a la costa



Explanada costera



Asientos

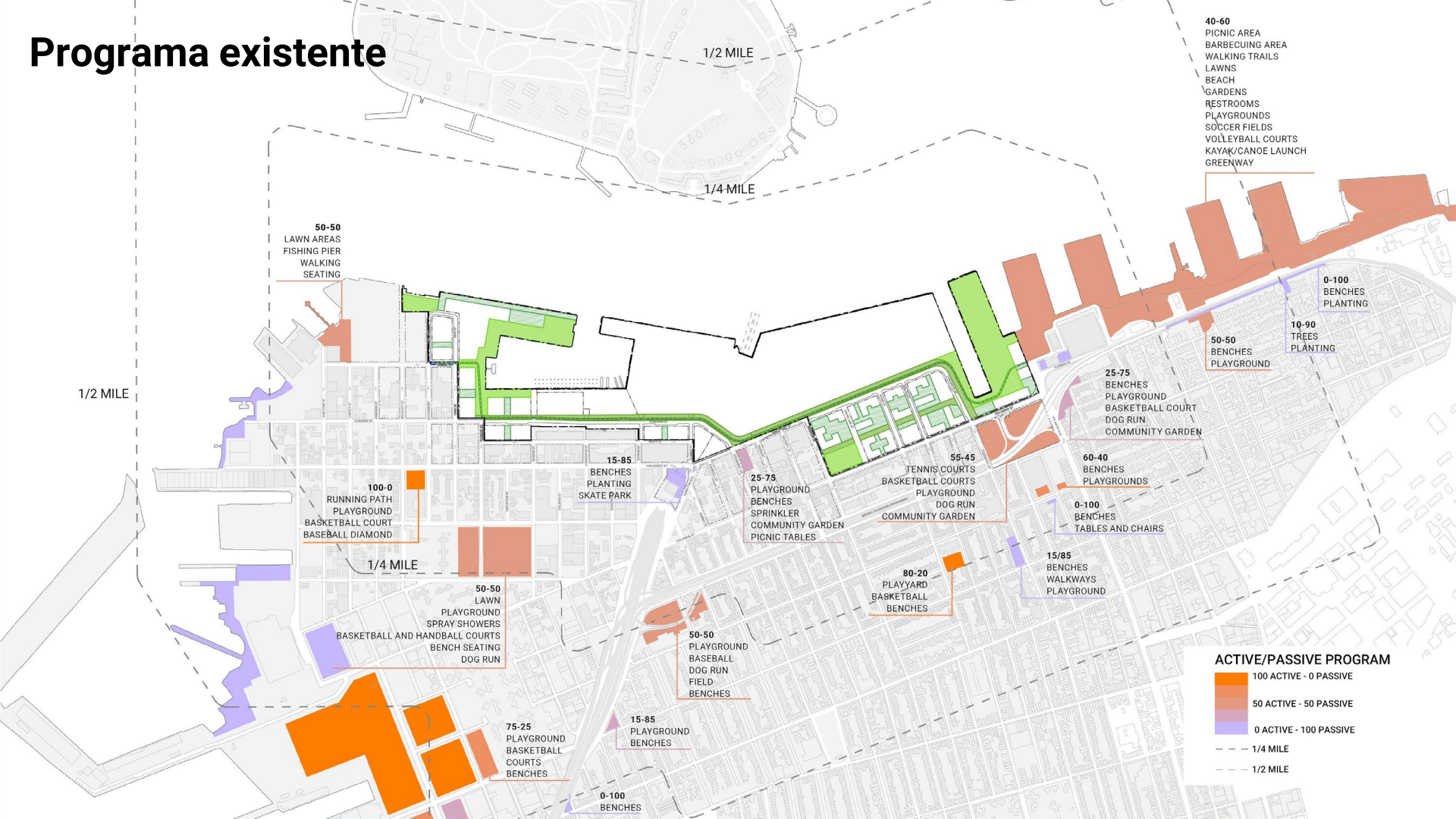


Áreas de césped



Aula al aire libre

Programa existente

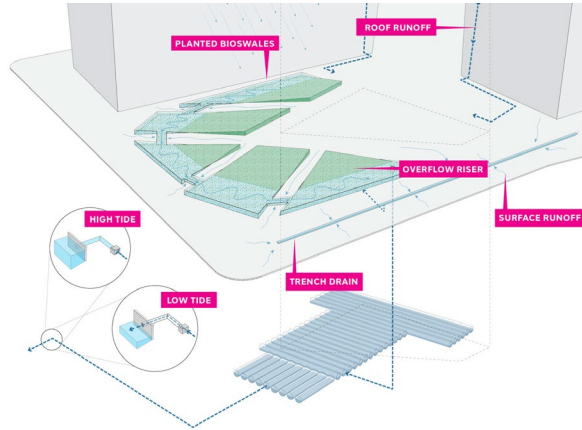


Espacio abierto: gestión de aguas pluviales

Parque acuático de First Avenue, Nueva York



Campus de Investigación Empresarial, Massachusetts



- MANHOLE
- STORMWATER RECHARGE SYSTEM
- BIORETENTION BASIN
- GRAVEL SUBGRADE
- CONCRETE STORAGE TANK
- PROPOSED 36IN
- 12IN OVERFLOW DRAIN
- 24IN OVERFLOW DRAIN
- 18IN RCP
- 48IN RCP
- 12IN WATER
- UTILITY EASEMENT
- BASEMENT



Preguntas para el debate sobre espacios abiertos

- **Características de los espacios abiertos costeros:** ¿Qué cualidades y características debe tener cada espacio abierto, es decir, el espacio abierto público del muelle 12, el espacio abierto elevado de la BCT y el espacio abierto frente al mar del muelle 11, y en qué deberían diferenciarse entre sí en cuanto a sensación, uso e identidad?
- **La identidad costera de la cuenca del Atlántico:** La cuenca del Atlántico se encuentra en el frente costero. ¿Qué programas y experiencias de espacios abiertos deberían aprovechar eso, por ejemplo, las vistas, el acceso al agua, la historia marítima, la proximidad de los ferris?
- **Equilibrio entre activo y pasivo:** En estos espacios, ¿cuál es la combinación correcta de ocio activo y relajación pasiva? ¿Qué espacios deben inclinarse en qué dirección y qué aspecto tiene cada uno en el plan?
- **Conexiones a través de la manzana:** ¿Cómo debería verse y sentirse la conexión a través de la manzana y la zona de acceso a la costa? ¿Cómo se siente un viaje exitoso entre estos espacios a pie?
- **Una red conectiva:** ¿Cómo pueden los espacios abiertos de la cuenca del Atlántico funcionar como una red que conecte cada espacio con sus vecinos y con el frente costero más amplio de Brooklyn?
- **Objetivos ecológicos y de infraestructura verde:** ¿Cómo deberían los objetivos, como la captura del agua de lluvia, la cobertura con doseles, la biodiversidad y la reducción de la superficie impermeable moldear activamente el carácter del diseño de estos espacios, no solo como objetivos de rendimiento, sino también como cualidades visibles y experienciales?