

Roslindale Square
Plan Document
ANEXOS



I. INFORME COMPLETO DE PARTICIPACIÓN	4	III. INFORME DE ANÁLISIS DE TRANSPORTE	42
¿QUÉ APRENDIMOS?	07	Descripción general	42
Vivienda	07	Transporte al trabajo	47
Pequeñas empresas	08	Seguridad del transporte	48
Arte y cultura	10	Acceso a opciones de transporte	51
Transporte y espacio público	11	Entorno peatonal	52
Espacios abiertos y resiliencia	12	Condiciones del transporte público	54
Uso de tierras y diseño	13	Estacionamiento de vehículos	56
RESUMEN DE LOS EVENTOS DE PARTICIPACIÓN	14	IV. ESTUDIO DE CONTEXTO HISTÓRICO	59
Recepción de ideas	15	INTRODUCCIÓN	60
Sesiones de visualización	15	ENTORNO	62
Grupo de enfoque para pequeñas empresas	16	DESARROLLO HISTÓRICO DEL ÁREA DE LA ROSLINDALE SQUARE	64
Taller de transporte y ámbito público	16	CONCLUSIÓN Y RECOMENDACIONES	92
Taller educativo sobre zonificación	16	BIBLIOGRAFÍA	98
Informes de participación y estudio de diseño urbano	17	V. LA NATURALEZA Y LA CULTURA DE ROSLINDALE SQUARE	115
Reunión de Plazas + Calles en español	17	Condiciones existentes	116
Taller educativo sobre viviendas y pequeñas empresas	17	Elementos del espacio público	120
Horas de café y clases de inglés como segunda lengua	18	Recomendaciones	121
Jornada pública inicial	18	VI. INFORME DE LAS CONDICIONES DE ZONIFICACIÓN EXISTENTES	124
Encuesta de la comunidad	19	INTRODUCCIÓN	125
Sondeo de empresas	19	HISTORIA	126
Reuniones de grupos de la comunidad y entrevistas a partes interesadas	19	SUBDISTRITOS DE ZONIFICACIÓN Y SUPERPOSICIONES EXISTENTES	133
II. MEMORANDO DE NEGOCIOS DE ROSLINDALE SQUARE	21	PARCELA DE TIERRA Y EVALUACIÓN DEL ANÁLISIS DE DATOS	137
Introducción	22	CONSEJO DE APELACIONES DE ZONIFICACIÓN	143
Composición comercial y empleo	23	ARTÍCULO 80	154
¿Quiénes gastan dinero en Roslindale Square?	28	CÓMO ENCONTRAR Y LEER LAS REGLAS DE LA ZONIFICACIÓN EXISTENTES	163
Conclusión	33	VII. OPORTUNIDADES DE FINANCIACIÓN DEL PARQUE PÚBLICO	170
Lista completa de negocios	35		

I. INFORME COMPLETO DE PARTICIPACIÓN

Este informe ofrece una descripción general de las actividades de participación de Plazas + Calles de Roslindale Square, que tuvieron lugar entre enero y noviembre de 2024. A través del proceso comunitario, el equipo de Plazas + Calles de Roslindale Square recopiló ideas y comentarios de la comunidad usando una variedad de formatos diferentes, como se resume a continuación.

Nuestra estrategia de participación, que se basa en la Plantilla de participación de Plazas + Calles, comenzó identificando las necesidades y los activos de la comunidad, y organizando sesiones educativas prácticas y una caminata para brindarle a la comunidad conocimientos sobre las condiciones actuales y herramientas para entender las oportunidades de mejora. Las declaraciones de la visión de la comunidad al comienzo de cada estrategia o tema clave, que se crearon y analizaron en conjunto con la comunidad, guiaron las sesiones de visualización, para ayudar a traducir las prioridades de la comunidad en un boceto de recomendaciones. Cada recomendación que se creó en el Plan Plazas + Calles de Roslindale Square tiene en cuenta las necesidades identificadas de la comunidad y el análisis de los datos de las condiciones existentes.





¿QUÉ APRENDIMOS?

VIVIENDA

Muchos miembros de la comunidad reconocen Roslindale Square como un contexto adecuado para una mayor producción de viviendas dentro del vecindario, debido a su vialidad peatonal y el acceso a una diversidad de tipos de negocios.

Partes interesadas de diferentes edades, situaciones de vida y trasfondos socioeconómicos están de acuerdo en que es necesario construir más viviendas en Roslindale Square, aunque hay opiniones diversas sobre cuánta densidad podría haber allí. Oímos continuamente la necesidad de distintos niveles de asequibilidad, incluida una asequibilidad más profunda de la que exige la Zonificación inclusiva, y una mayor diversidad en los tipos de vivienda, es decir, unidades más grandes con más de dos habitaciones adecuadas para familias con hijos. Además, muchos miembros de la comunidad están preocupados por el desalojo residencial y por que se garantice que los residentes actuales no serán expulsados de su vecindario a medida que surge un mayor desarrollo y más inversión en Square.

“ No me di cuenta de lo ‘baja’ que era la Plaza hasta este proyecto. No me molestaría tener edificios más altos/densos en la Plaza.

– Taller de vivienda y pequeños negocios

”

“ ¡ME MOLESTARÍAN los edificios más altos/densos!

– Taller de vivienda y pequeños negocios

”

“ ¿Cómo ayuda que S+S proporcione el 80% de las nuevas viviendas a precio de mercado a crear más viviendas asequibles?

– Taller de vivienda y pequeños negocios

”

PEQUEÑAS EMPRESAS

Parte de lo que hace que Roslindale Square sea un lugar deseable para vivir es su distrito de negocios local, que les brinda a los miembros de la comunidad acceso a muchas necesidades y recursos cotidianos. Dicho eso, muchos residentes y dueños de negocios temen que se produzca un desalojo comercial y que Roslindale Square pierda su encanto ante cadenas comerciales u opciones más costosas que no responden a las necesidades de la comunidad y no ofrecen precios asequibles. Hay varios locales vacíos en Roslindale Square que a todos les gustaría ver ocupados positivamente por negocios locales. Algunos de los inquilinos comerciales más solicitados que los miembros de la comunidad desean ver son restaurantes para sentarse, cafés para visitar durante el día, un pequeño cine y más opciones de tiendas de alimentos asequibles.

Además, los dueños de negocios están entusiasmados por la posibilidad de que haya más viviendas en Roslindale Square, para estimular el tránsito a pie y reducir la dependencia de una base de clientes que no viven cerca. Sin embargo, la falta de estacionamiento es un punto de preocupación continua para los residentes y los dueños de negocios. La oportunidad de más apoyo programático de la Ciudad para promocionar distritos de negocios locales como Roslindale Square a una base de clientes más amplia también obtuvo respaldo.

“ Si pudiera cambiar algo [en Roslindale Square] sería que sea más limpia, que haya menos locales vacíos y que haya un cine

– Propuestas de lanzamiento al estilo “Mad Libs” en Roslindale

”

“ ¡Construyan! Tenemos la oportunidad de tener muchas más viviendas y preservar al mismo tiempo nuestros espacios verdes. Las pequeñas empresas necesitan el tránsito, por lo que tenemos que atraer personas a Square para hacer esto posible.

– Comentario en la encuesta de primavera

”

“ Nuestras empresas prosperan con la accesibilidad y la capacidad de los clientes de visitarnos con facilidad. Muchos de nuestros clientes necesitan la practicidad del estacionamiento cercano y, sin ella, tememos un gran impacto negativo en nuestro tránsito a pie, la retención de clientes y la viabilidad económica en general.

– Dueño de negocio de Roslindale Square

”



ARTE Y CULTURA

La comunidad de Roslindale Square desea ver una mayor programación cultural que refleje la diversidad racial y étnica de Roslindale. Los residentes desean más entretenimiento, música y eventos en vivo aptos para niños, así como la activación de los espacios públicos existentes en la Plaza. Escuchamos opiniones constantemente, según las cuales aunque Roslindale Square tiene muchos espacios abiertos en la Plaza y alrededor de ella, deben estar mejor programados y se debe depender menos de Adams Park para muchos eventos para toda la comunidad.

Se mencionó con mucha frecuencia el arte mural como un tipo de arte deseado para contribuir a la sensación de identidad cultural y de pertenencia de Roslindale. Específicamente, se destacó que falta una representación diversa de las comunidades locales en el arte visual público.



“ Murales con tiza en las ventanas; cervecerías con un artista local del mes en Birch Street o Create Studio, o Rossie Open Studios

– Comentario en la sesión de Visión

“ Se centran demasiado en Adams Park y Birch St. Necesitamos expandirnos a otras áreas, como esta y desde Washington St. hasta Forest Hills.

– Comentario en la sesión de Visión



“ Los autobuses suelen demorarse porque los autos estacionan ilegalmente en el carril para autobuses.

– Evan, participante de un taller de Roslindaleparticipant

TRANSPORTE Y ESPACIO PÚBLICO

En muchas interacciones se planteó continuamente la percepción de que el estacionamiento público no es adecuado. Además, los miembros de la comunidad mencionaron que, aunque es posible que haya suficientes lugares para estacionar en la Plaza, actualmente no se respeta el estacionamiento, en especial, por el estacionamiento en doble fila. Muchos miembros de la comunidad de Roslindale también dependen del uso del transporte público, en particular de los autobuses, para dirigirse desde el vecindario a la Plaza y de regreso. Sin embargo, la falta de fiabilidad de los autobuses, las demoras y la falta de un

carril para autobuses complican la posibilidad de usar estos últimos para viajes frecuentes.

Muchos miembros de la comunidad valoran que Roslindale Square tiene viabilidad peatonal, pero expresaron inquietudes respecto de la seguridad de los peatones y los conductores de bicicletas y vehículos, en particular en las calles que rodean a Adams Park y las calles principales que llevan hacia la Plaza, como Belgrade Ave, Washington Street y Cummins Highway. Hay un fuerte apoyo a una infraestructura apta para peatones o “centrada en las personas” en Roslindale Square, como Birch Street Plaza.

“ La velocidad de los autos y la desestimación de la seguridad de los peatones en el área asusta mucho, en especial cuando camino con mis hijos. El año pasado hubo muchos accidentes; los autos se desviaban de la carretera. Hay algunas áreas que requieren cruces peatonales, en Belgrade y en Walworth, donde los autos circulan rápido.

– Comentario en la encuesta de primavera

ESPACIOS ABIERTOS Y RESILIENCIA

Los residentes y las partes interesadas de Roslindale Square disfrutaron el área debido a su acceso cercano a varios espacios abiertos que les permiten a los miembros de la comunidad reunirse y encontrarse de forma casual con sus vecinos. Debería incorporarse una mayor programación en estos espacios, como noches de películas o música en vivo, para que la actividad tenga más continuidad y vaya más allá de Adams Park.

Muchas personas expresaron interés en ver más asientos al aire libre, estructuras que den sombra, arte público y actividades alrededor de la Plaza que ayuden a fomentar espacios de reunión intercultural e intergeneracional. Los elementos como una infraestructura ecológica y techos solares o verdes fueron temas frecuentes. Esto indica un deseo por integrar elementos ecológicos a través del diseño de calles y espacios verdes y de nuevos desarrollos.



“ ¡Me encantaron las clases de salsa!
¡Necesitamos más clases de baile y más conciertos de verano gratuitos para el público en Birch St Plaza!

– Deborah, participante de un taller de Roslindale

“ Los árboles hacen que los espacios sean acogedores. ¡Más árboles en todas partes”

– Comentario en la sesión de Visión



USO DE TIERRAS Y DISEÑO

La comunidad está interesada en edificios de usos mixtos, con plantas bajas activas coherentes con la “peculiaridad” de los edificios de estilo variado. El deseo de comodidades al aire libre, espacios de reunión y variación en la actividad en plantas bajas fue un elemento citado con frecuencia. Se hizo énfasis en el interés en edificios de distintas alturas y en el uso de diferentes materiales y estilos de construcción. Muchos expresaron apoyo a los materiales más tradicionales, como el ladrillo, y a la pavimentación permeable de las calles.

“ Buen uso del espacio; mucho espacio residencial con varios pisos y negocios locales en la planta baja.

– Comentario en la sesión de Visión

“ Garantizar que la zonificación permita diversos tipos de programas.



RESUMEN DE LOS EVENTOS DE PARTICIPACIÓN

Siguiendo la [Plantilla de participación de Plazas + Calles](#), los miembros del equipo del Departamento de Planificación de Boston y otros departamentos de la ciudad de Boston organizaron x reuniones públicas, x eventos temporales, 2 horas del café y hablaron con x grupos comunitarios, incluidas 4 clases de inglés como segunda lengua. A continuación se incluye un resumen de cada evento y enlaces a los datos sin procesar que se recopilaron a través de las actividades y conversaciones.



RECEPCIÓN DE IDEAS

Fase de participación: Investigación comunitaria

El Departamento de Planificación y departamentos asociados de la ciudad de Boston llevaron a cabo una Recepción de ideas en persona en el Centro comunitario de Roslindale, donde se presentó el primer boceto de las recomendaciones del plan a la comunidad. En la recepción, los asistentes pudieron hacer comentarios directos a través de actividades y una encuesta sobre las recomendaciones, para indicar si estaban de acuerdo o no con la recomendación, aportar contexto para los cambios e identificar oportunidades para nuevas recomendaciones.

Además, para expandir el alcance e interactuar con residentes que por lo general no asisten o no pueden asistir a reuniones comunitarias más grandes, el equipo del Departamento de Planificación realizó un evento temporal al día siguiente frente a la Biblioteca Pública de Roslindale, con el mismo contenido y las mismas preguntas, de 10 a. m. a 1 p. m. El equipo también organizó tres recorridos de negocios en la plaza para recibir comentarios de los dueños de negocios sobre el boceto de recomendaciones.

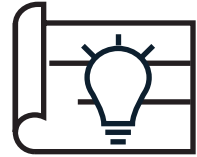


SESIONES DE VISUALIZACIÓN

Fase de participación: Visualización y boceto de un plan

El Departamento de Planificación y departamentos asociados de la ciudad de Boston llevaron a cabo dos sesiones de visualización, una en persona en el Centro comunitario de Roslindale y una virtualmente utilizando la plataforma de actividades Miro. En estas sesiones, los miembros de la comunidad pudieron hacer comentarios directos sobre una variedad de temas, incluido el apoyo para la vivienda y las pequeñas empresas, la activación de espacios abiertos y públicos, mejoras en la seguridad del transporte y diferentes tipos de edificios para aportar información a una futura enmienda del mapa de zonificación.

Además, para expandir el alcance e interactuar con residentes que por lo general no asisten o no pueden asistir a reuniones comunitarias más grandes, el equipo del Departamento de Planificación realizó varios eventos temporales de visualización en Roslindale Square. Las ubicaciones incluyeron la sucursal de Roslindale de la Biblioteca Pública de Boston, una parada de autobús frente a Healy Field, el Mercado de Agricultores de Roslindale, un gimnasio para adolescentes en el Centro comunitario de Roslindale, la escuela de verano y una noche de perritos calientes en Archdale BHA.



GRUPO DE ENFOQUE PARA PEQUEÑAS EMPRESAS

Fase de participación: Visualización y boceto de un plan

El Departamento de Planificación y la Oficina de Oportunidad Económica e Inclusión (Office of Economic Opportunity and Inclusion, OEOI) organizaron dos grupos de enfoque para recibir directamente la opinión de los dueños de negocios de Roslindale Square sobre sus experiencias como dueños y administradores de una empresa y sobre cómo la planificación de Plazas + Calles y la zonificación pueden contribuir a su éxito a largo plazo.



TALLER DE TRANSPORTE Y ÁMBITO PÚBLICO

Fase de participación: Escucha y aprendizaje

El personal del Departamento de Planificación y del Departamento de Transporte de Boston (Boston Transportation Department) organizó una caminata por las principales calles comerciales alrededor de Roslindale Square, durante la cual se le pidió a la comunidad que aportara comentarios sobre diversas áreas, incluidos transporte, edificios, arte y cultura, y ámbito público. Los participantes de la caminata compartieron sus perspectivas acerca del área de estudio y ofrecieron ideas para realizar mejoras a través de estas [hojas de opinión](#).



TALLER EDUCATIVO SOBRE ZONIFICACIÓN

Fase de participación: Escucha y aprendizaje

En el Taller de zonificación, que se llevó a cabo en el Centro comunitario de Roslindale, los planificadores de zonificación del Departamento de Planificación presentaron la zonificación como una herramienta para orientar el desarrollo y contribuir a la mentalidad de desarrollo de una comunidad. La segunda mitad del taller fue una actividad dirigida para pensar en cómo las propuestas para proyectos de desarrollo de la comunidad creadas por participantes durante el taller interactuarían con las normas de zonificación existentes en Roslindale Square. Algunos grupos también se centraron en hacer preguntas esclarecedoras sobre la zonificación existente, la zonificación de Plazas + Calles y el proceso general para desarrollar mapas de zonificación.



INFORMES DE PARTICIPACIÓN Y ESTUDIO DE DISEÑO URBANO

Fase de participación: Escucha y aprendizaje

En esta reunión virtual, el personal revisó el cronograma de participación y le pidió a la comunidad que respondiera y perfeccionara los temas y los objetivos de la comunidad desarrollados hasta la fecha. Los asistentes votaron en vivo en respuesta a una encuesta sobre temas de participación y una encuesta de mapeo de activos culturales y comunitarios. Estos son los enlaces a los resultados: [resultados de la votación de la reunión](#), [resultados de la encuesta sobre temas de participación](#), y [resultados de la encuesta de mapeo de activos culturales y comunitarios](#).



REUNIÓN DE PLAZAS + CALLES EN ESPAÑOL

Fase de participación: Escucha y aprendizaje

Esta reunión híbrida en persona y virtual que se llevó a cabo en Menino Center, en Archdale BHA, se realizó en español para presentar el proceso de Plazas + Calles y explicar cómo se desarrollará la planificación y el proceso de participación en Roslindale Square, y permitió que los asistentes participaran en una sesión de preguntas y respuestas.



TALLER EDUCATIVO SOBRE VIVIENDAS Y PEQUEÑAS EMPRESAS

Fase de participación: Escucha y aprendizaje

Este taller, que se llevó a cabo en persona en el Centro comunitario de Roslindale, fue diseñado para brindar más información sobre las herramientas existentes para viviendas y pequeñas empresas de la ciudad de Boston que se pueden usar para lograr objetivos comunitarios a través de los planes de Plazas + Calles. Se les pidió a los participantes que respondieran a una serie de datos sobre viviendas y empresas específicos de Roslindale e interpretaran cómo se relacionan estos datos con los objetivos de desarrollo de su comunidad. [Este es el enlace](#) a todas las hojas de la actividad completadas.



HORAS DE CAFÉ Y CLASES DE INGLÉS COMO SEGUNDA LENGUA

Fase de participación: Escucha y aprendizaje

Las horas **de café** fueron un espacio informal para continuar los debates luego del evento de lanzamiento y presentar el Plan de Plazas + Calles de Roslindale Square a los miembros de la comunidad que no asistieron al lanzamiento.

Las clases de **inglés como segunda lengua** a las que asistió el personal en Casserly House y ABCD les dieron a los estudiantes la oportunidad de aprender sobre Plazas + Calles, completar una encuesta sobre Plazas + Calles en su lengua materna y realizar una [actividad](#) que aportara información sobre lo que les gustaría que mejorara o que permaneciera igual en Roslindale Square a través del proceso de planificación.



JORNADA PÚBLICA INICIAL

Fase de participación: Escucha y aprendizaje

La jornada pública inicial sobre Plazas + Calles de Roslindale Square se llevó a cabo en la subestación. Fue el primer evento de participación comunitaria que se llevó a cabo para presentarles a los residentes Plazas + Calles e iniciar oficialmente el proceso comunitario. Los miembros de la comunidad tuvieron varias oportunidades de hacer comentarios iniciales sobre cómo creían que debía verse y funcionar Roslindale Square en el futuro. Hubo una serie de actividades en las que los participantes podían rotar, incluida una [actividad de dibujo de la calle principal](#), para visualizar el centro comercial futuro de Roslindale Square, una [actividad de propuestas al estilo "Mad Libs"](#) para identificar características comunitarias importantes en Roslindale Square e [instrucciones para preguntas sobre temas específicos](#), como vivienda, transporte, pequeñas empresas y el ámbito público.

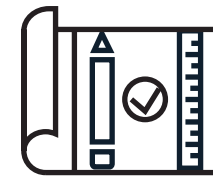


ENCUESTA DE LA COMUNIDAD

Fase de participación: Escucha y aprendizaje

La encuesta de la comunidad sobre Plazas + Calles se lanzó el 14 de febrero y se mantuvo abierta hasta el 29 de marzo. La encuesta nos ayudó a recopilar información anticipada de los integrantes del plan sobre metas específicas, inquietudes y oportunidades para el área de planificación.

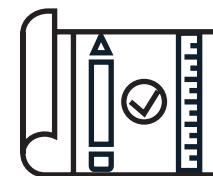
Los [resultados de la encuesta](#) se usarán para aportar información a las siguientes fases de participación y para evaluar las preferencias de la comunidad al comienzo del proceso.



SONDEO DE EMPRESAS

Fase de participación: Participación previa al lanzamiento

El equipo de Plazas + Calles de Roslindale también pasó un día sondeando a las empresas e instituciones culturales del área de planificación. Muchos dueños de empresas participaron en debates con los miembros del personal, y recibimos [21 respuestas a la encuesta a empresas y espacios culturales que recibió cada empresa y 11 comentarios de dueños de empresas de miembros de la Coalición de Roslindale \(Roslindale Coalition\)](#). Además, el 15 de mayo de 2024, el personal de la Agencia de Planificación y Desarrollo de Boston (Boston Planning and Development Agency) trabajó con un miembro de la comunidad para realizar otra caminata centrada en dueños de empresas latinxs y de habla hispana.



REUNIONES DE GRUPOS DE LA COMUNIDAD Y ENTREVISTAS A PARTES INTERESADAS

Fase de participación: Participación previa al lanzamiento

Antes del lanzamiento de Plazas + Calles de Roslindale Square, el equipo de participación se reunió con 16 partes interesadas y grupos de la comunidad para hablar sobre el proceso que se avecinaba y pensar estrategias eficaces de participación para llegar a las poblaciones objetivo.



III .

MEMORANDO DE NEGOCIOS DE ROSLINDALE SQUARE

INTRODUCCIÓN

Roslindale Square, ubicada aproximadamente 6 millas al sur del centro de Boston, es un distrito comercial local en auge respaldado por el distrito Main Streets más antiguo de Boston, Roslindale Village Main Streets (RVMS), establecido en 1985. El centro de la Plaza se ubica alrededor de Adams Park, un parque público de aproximadamente 0.7 acres que aporta forma geométrica al distrito comercial.

La Plaza tiene una variedad de negocios que atienden a muchos residentes locales de Roslindale y de los vecindarios cercanos, como establecimientos de cuidado personal, servicios financieros y bancos, cafés y restaurantes para sentarse, y tiendas minoristas de productos textiles. Los establecimientos pilares más grandes de la Plaza incluyen Village Market, una tienda de alimentos de servicio completo; la sede de Roslindale de la Biblioteca Pública de Boston; el Centro comunitario de Roslindale, la escuela de verano Charles Summer School y una oficina postal de USPS. La Plaza está orientada al tránsito, con 10 rutas de autobús que funcionan en el área de planificación, y la parada de Roslindale Village en la línea Needham del tren interurbano. Los principales corredores que pasan por la Plaza, la totalidad de los cuales llevan a cabo al menos dos rutas de autobús, incluyen Belgrade Avenue de este a oeste, hasta el oeste de Washington Street, y Commings Highway, que va de este a oeste, hasta el este de Washington Street.

Los distritos comerciales vecinos como Roslindale Square contribuyen a la formación de la comunidad e incluyen espacios de reunión, espacios al aire libre para el goce pasivo y eventos especiales, y pequeñas empresas de larga data que los residentes frecuentan hace años. Durante el proceso de participación de la comunidad, los residentes y otras partes interesadas de Roslindale Square han hecho énfasis en la importancia de mantener la reputación de los negocios locales de Square, garantizando el éxito a largo plazo de los negocios existentes, incluso a medida que se realizan nuevas inversiones y se implementa una nueva zonificación. En conversaciones con dueños de negocios de Roslindale Square, el personal planteó varias inquietudes de los dueños de negocios, como los futuros aumentos de los alquileres y desalojos, la disponibilidad de estacionamiento y el acceso general al transporte para los clientes, y la necesidad de más programas de la ciudad que apoyen a los distritos comerciales más pequeños del vecindario como los suyos.

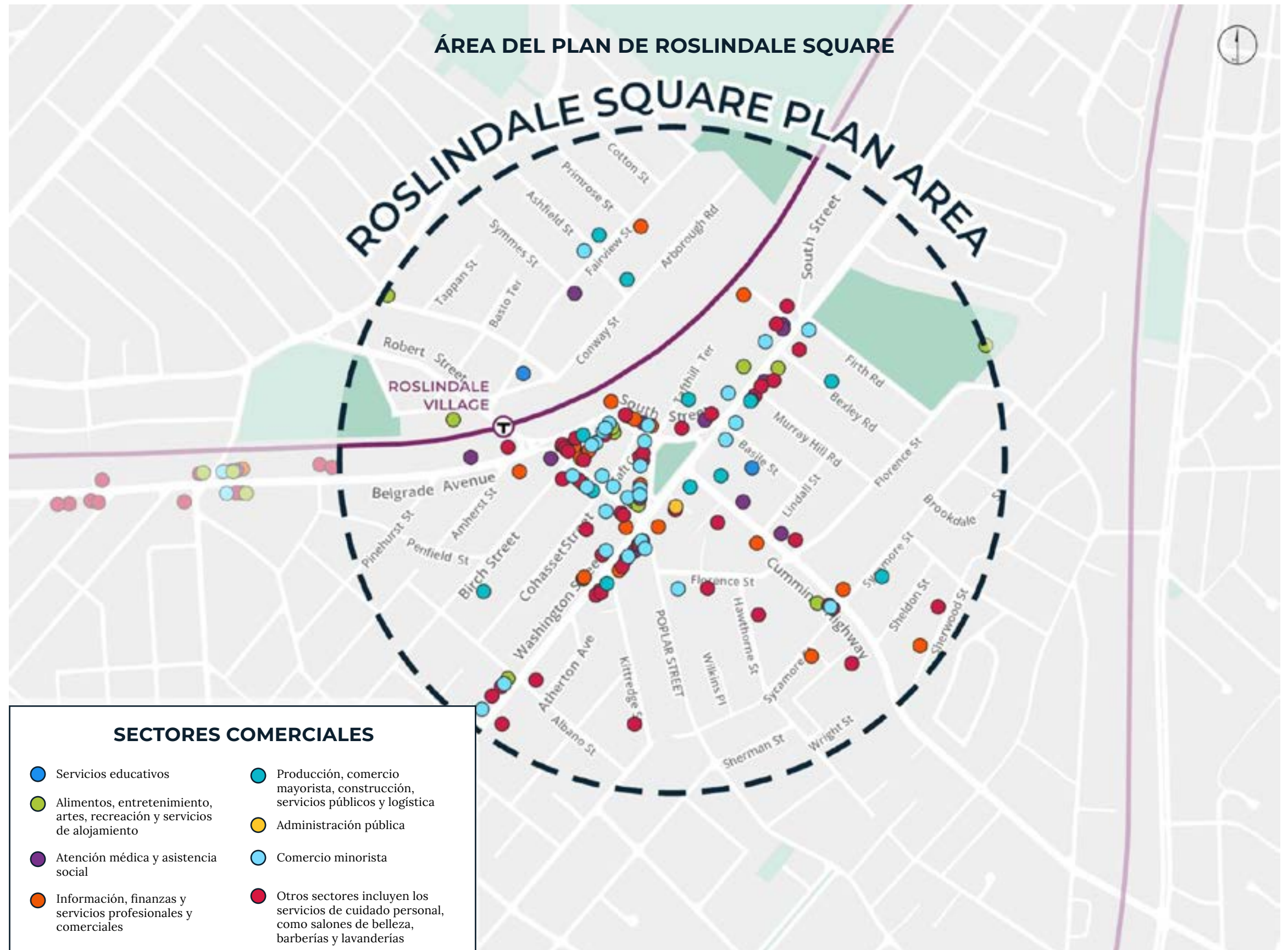
COMPOSICIÓN COMERCIAL Y EMPLEO

Como se ve en el gráfico a continuación, hay una variedad de establecimientos comerciales en el área de planificación de Roslindale Square. Las tres categorías más comunes son las siguientes: Otros servicios (que incluye servicios de cuidado personal y servicios de reparación/mantenimiento), Atención médica, Asistencia social y Comercio minorista. La mayoría de estos sectores comerciales generan tráfico de peatones, tanto de clientes como de empleados, y generalmente requieren el intercambio en persona de bienes y servicios.

EMPLEOS DE NÓMINA Y ESTABLECIMIENTOS COMERCIALES EN ROSLINDALE SQUARE		
	ESTABLECIMIENTOS COMERCIALES	
	#	%
Todas las industrias	222	100.0%
Producción, comercio mayorista, construcción, servicios públicos y logística	11	5%
Información, finanzas y servicios profesionales y comerciales	34	15.3%
Servicios educativos	5	2.3%
Atención médica y Asistencia social	40	18%
Comercio minorista	32	14.4%
Alimentos, Entretenimiento, Artes, Recreación y Servicios de alojamiento	30	13.5%
Otros Servicios (incluidos servicios de cuidado personal y servicios de reparación/mantenimiento)	69	31.1%
Administración pública (los datos de puestos de trabajo de nómina no están disponibles)	1	0.5%

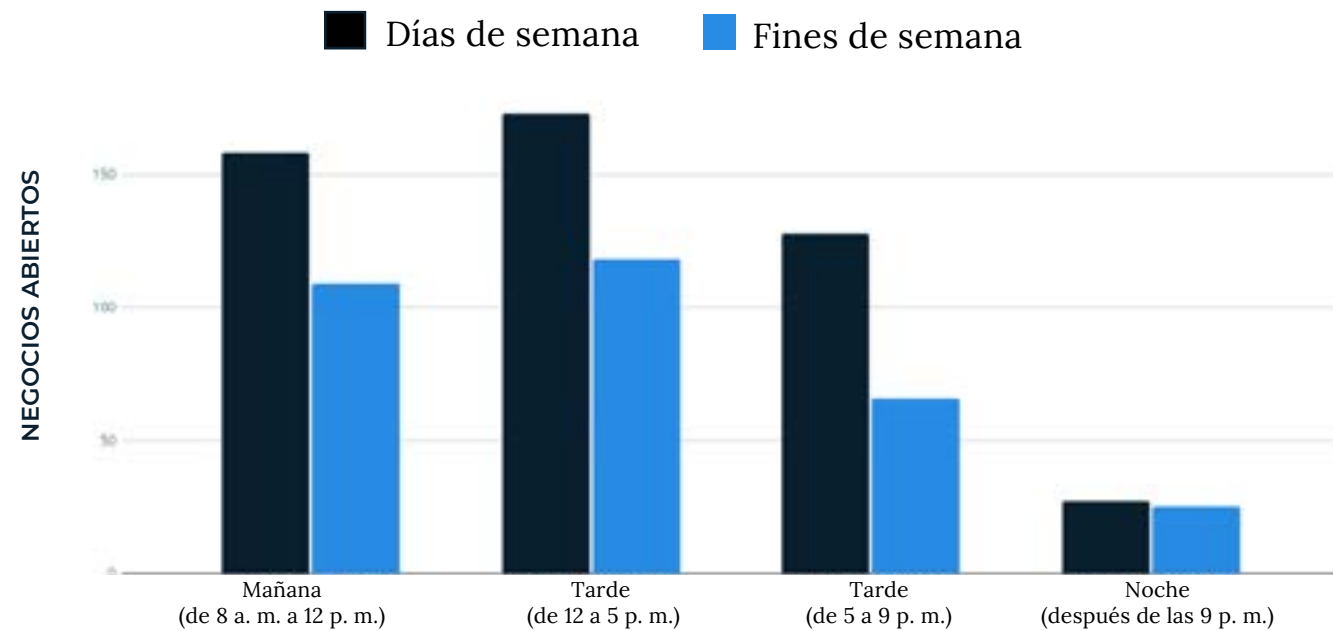
Fuente: Empleos de nómina en OntheMap 2021, base de datos comerciales de la División de Investigación de la Agencia de Planificación y Desarrollo de Boston (Boston Planning & Development Agency, BPDA), diciembre de 2023 (Data Axle, Yelp, Bing, YellowPages, Boston Licensing Board), análisis de la División de Investigación modificado en función del sondeo del personal del Departamento de Planificación de febrero de 2024.

El mapa a continuación incluye todos los negocios en el área de estudio de Roslindale Square, además de algunos negocios por fuera del área de estudio, en Belgrade Avenue. La mayoría de los negocios se concentran en el área de cuencas de Roslindale Village Main Streets. Este mapa se basa en un sondeo del personal del área de estudio en febrero de 2024, que sacó a la luz varios negocios nuevos que no figuraban en los datos originales, así como varios locales vacíos. Los datos de CoStar que se citan en el manual básico del plan de Roslindale Square, lanzado en enero de 2024, indicaron que no había locales vacíos en el área de estudio durante el plazo al que corresponden los datos, a finales de 2023. Sin embargo, el personal identificó al menos ocho espacios comerciales vacíos durante el sondeo, y las imprecisiones en los datos de CoStar posiblemente sean resultado de que algunos espacios vacíos aún estaban alquilados.



Como se observa en el gráfico circular a continuación, aproximadamente una quinta parte de estos negocios están abiertos por las mañanas y las tardes de los días de semana. Muchos menos negocios están abiertos hasta altas horas de la noche (después de las 9 p. m.) tanto entre semana como los fines de semana, y muchos menos negocios están abiertos los fines de semana en general.

NEGOCIOS DE ROSLINDALE SQUARE: HORARIO DE TRABAJO

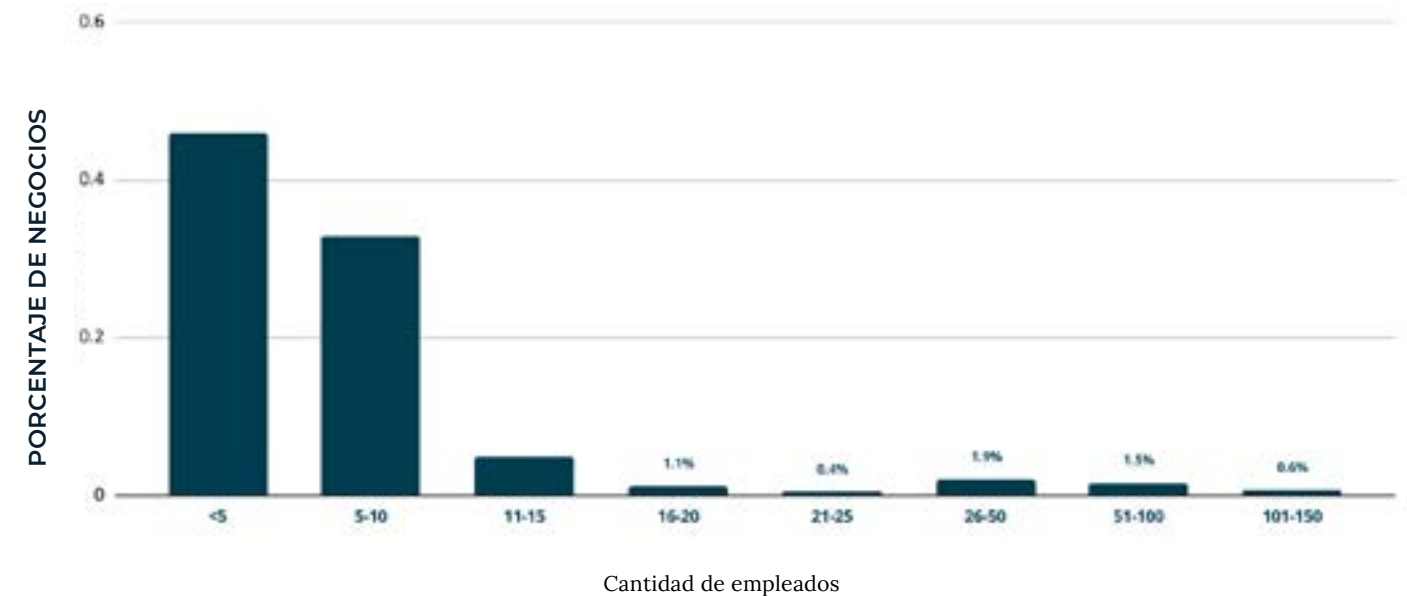


Notas sobre este gráfico: Estos datos reflejan el horario de trabajo de los negocios existentes obtenidos de sus sitios web, Google Maps y los horarios mostrados en las vidrieras de las tiendas. Cuarenta de los 225 negocios existentes no tienen horarios listados o aún no están abiertos, por lo que los horarios de trabajo de esos negocios no se incluyen en el gráfico circular.

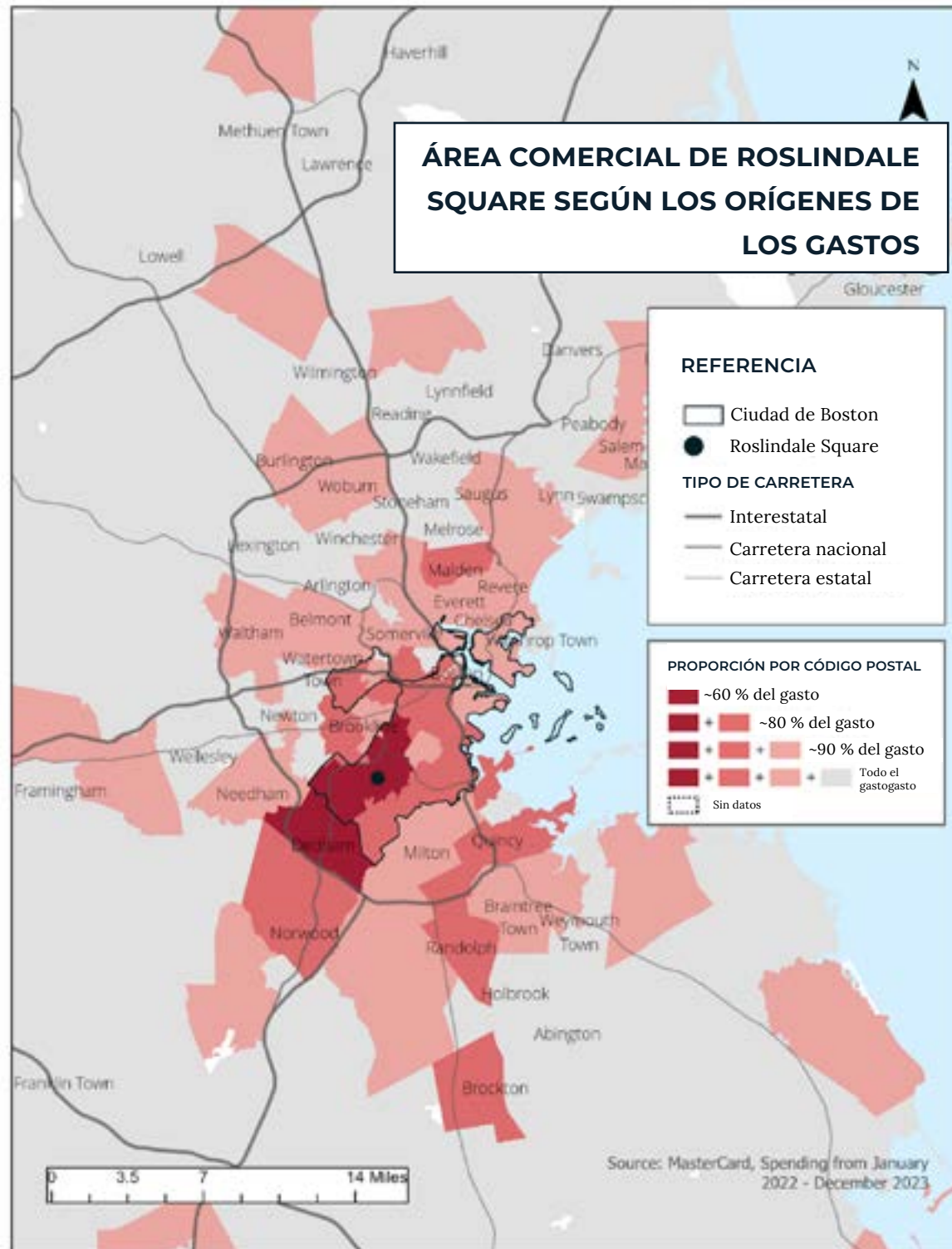
La mayoría de los negocios en Roslindale Square emplean a menos de 10 personas, según el gráfico a continuación. Aproximadamente el 46 % de los negocios del área de estudio emplea a menos de 5 personas, y aproximadamente el 33 % emplea de 5 a 10 personas. Esta condición posiblemente esté influenciada por el hecho de que los tipos de negocios más comunes en Roslindale no suelen requerir niveles elevados de personal, y por el hecho de que muchos negocios se desarrollan en espacios comerciales pequeños en planta baja.

Los trabajadores de los negocios de Roslindale Square vienen de más lejos que otros visitantes. Solo el 17.1 % de los trabajadores de nómina que trabajan en Roslindale Square viven dentro del código postal de Roslindale, y aproximadamente el 50 % de las personas que viven en Roslindale Square viven en Boston. El resto de los trabajadores están distribuidos en la región: Norwood (2.5 %), Dedham (2.2 %) y Quincy (2.1 %) son los principales lugares de residencia fuera de Boston. Es importante analizar cómo los empleados viajan a la Plaza y de regreso, dado que muchos de los tipos de negocios más comunes requieren que los empleados trabajen de forma presencial.

NEGOCIOS POR CANTIDAD DE EMPLEADOS EN ROSLINDALE SQUARE



¿QUIÉNES GASTAN DINERO EN ROSLINDALE SQUARE?



Roslindale Square es un centro comercial que se centra en lo local. Más del 59 % de los dólares que se gastan de forma presencial en Roslindale Square provienen de un rango de 1 milla de Square (fuente: Información geográfica de MasterCard de 2022-2023). El 93 % de las personas que pasan tiempo en Roslindale Square (pero no necesariamente gastan dinero) viven a no más de 3 millas de la Plaza, y más de la mitad (51 %) viven a no más de media milla (fuente: Análisis de la División de Investigación de la BPDA de Cuebiq 2022). Principalmente provienen de Roslindale, Hyde Park, Mattapan, Jamaica Plain, Dorchester y Roxbury. Las personas que pasan tiempo en la Plaza incluyen empleados, propietarios de negocios, compradores, residentes y otros visitantes.

Los lugares de origen de las personas que gastan dinero en Roslindale Square, también conocida como el área comercial, coinciden en gran medida con los lugares de origen de las personas que pasan tiempo en Roslindale Square. El siguiente mapa muestra los principales códigos postales de los clientes que representan el 60 %, 80 % y 90 % del gasto en Roslindale Square. Teniendo en cuenta los lugares de donde proviene el 60 % de los clientes, queda claro que los bienes y servicios que atraen a las personas a la Plaza consisten en recados locales, posiblemente cerca de donde las personas viven y trabajan.

De hecho, el gasto en Roslindale Square aumentó durante la pandemia de COVID-19, como se observa en el gráfico a continuación, que está ajustado por la inflación anual. La categoría general de gasto minorista incluye servicios en persona como salones de belleza, barberías, lavanderías, etc. Estos datos indican una sólida base de clientes que dependen de la Plaza para obtener bienes y servicios cotidianos. Las tiendas de conveniencia, caracterizadas por bienes que los clientes compran con frecuencia y buscan la ubicación más conveniente para adquirir estos bienes, representan el 39 % de todos los negocios de compra presencial de Roslindale Square. Esta categoría representa un sector comercial clave, que incluye farmacias, tiendas de alimentos y servicios de cuidado personal, que atrae tráfico peatonal para activar el centro comercial de la Plaza.

RELACIÓN DEL GASTO DE CONSUMO EN ROSLINDALE SQUARE CON LOS NIVELES DE 2019				
	2020	2021	2022	2023
Gasto de consumo minorista general	106%	115%	117%	109%
Lugares para comer	96%	108%	116%	112%
Tiendas de alimentos y comestibles	148%	129%	136%	119%

*Para enero a septiembre de 2023 en comparación con enero a septiembre de 2019 inclusive para ajustarse a la disponibilidad de datos en el momento del análisis Fuente: MasterCard, Análisis de División de Investigación de BPDA

El desglose total de los tipos de negocios que figura a continuación compara la mezcla de negocios minoristas presenciales según tres categorías: practicidad, comparación y especialidad. Estos números categorizan Roslindale Square como un distrito práctico para el vecindario, que satisface principalmente las necesidades de los residentes locales.

CATEGORÍA DE NEGOCIO	DESCRIPCIÓN	EJEMPLOS	ROSLINDALE SQUARE	BOSTON SQUARE
Comodidad	Los clientes compran de inmediato y con frecuencia, con poca comparación de alternativas, en el lugar más accesible (posiblemente cerca de casa o del trabajo)	Tiendas de alimentos, bodegas o tiendas de conveniencia, farmacias, restaurantes de comida para llevar y servicios de cuidado personal	39%	24%
Comparación	Los consumidores gastan tiempo y esfuerzo comparando y comprando, y podrían estar dispuestos a recorrer distancias mayores para acceder a los artículos y servicios de su preferencia	Tiendas de mejoras para el hogar, restaurantes de servicio completo y tiendas de alimentos especiales	26%	28%

Especialidad	Los clientes compran con poca frecuencia e invierten bastante tiempo y esfuerzo para llegar	Tiendas de muebles, concesionarias de auto, servicios de alojamiento, arte y entretenimiento	5%	10%
--------------	---	--	----	-----

Por lo general, el área de estudio de Roslindale Square es similar en términos demográficos al área comercial. Posiblemente la similitud se deba a la base de clientes principalmente local. La mayoría del gasto en Roslindale Square coincide en gran medida con el área de estudio, debido a la elevada proporción de negocios que ofrecen comodidad.

Hay algunas diferencias clave en términos de ingresos, idioma/raza y edad que distinguen al área comercial del área de estudio de Roslindale Square.



Ingresos: la proporción de hogares de ingresos muy bajos (que ganan menos de \$25,000) en el área comercial es 4 puntos porcentuales mayor que la proporción en el área de estudio. Esto puede deberse al hecho de que el área de estudio no incluye los desarrollos cercanos de BHA que albergan a residentes que posiblemente gasten dinero en Roslindale Square.



Idioma/raza: la comunidad latinx de habla hispana está menos representada en la base de clientes de Roslindale Square que en el área de estudio, pero hay una mayor proporción de población negra/afroamericana en el área comercial que viviendo en Roslindale Square.



Edad: la proporción de personas de 18 a 34 años es 10 puntos porcentuales menor en el área comercial que en el área de estudio, mientras que la proporción de personas de 35 a 59 años es 7 puntos porcentuales mayor en el área comercial que en el área de estudio.

	INGRESOS				
	< \$25,000	\$25,000 - \$49,999	\$50,000 - \$74,999	\$75,000 - \$99,999	> \$100,000
Área de estudio de Roslindale Square	10.5%	11.1%	11.1%	13.4%	53.9%
Área comercial	14.5%	11.7%	11.3%	11.4%	51%
	IDIOMAS				
	Solo inglés	Español	Francés o criollo haitiano	Otro	
Área de estudio de Roslindale Square	69.4%	17.9%	4.7%	8%	
Área comercial	68.8%	13.1%	4.8%	4.2%	
	EDAD				
	0-17	18-34	35-59	Más de 60	
Área de estudio de Roslindale Square	17.9%	35.4%	26.3%	20.4%	
Área comercial	18.8%	25.4%	33.2%	22%	
	RAZA				
	Blanco, no hispano	Negro/ afro-americano, no hispano	Hispano o latino	Nativo de una isla del Pacífico	Otro
Área de estudio de Roslindale Square	59.1%	12.5%	21.9%	2.3%	4.1%
Área comercial	55.5%	16.1%	16.4%	6.6%	5%

CONCLUSIÓN

El objetivo de este memorando es informar una implementación singular de las políticas y los programas existentes y futuros de la ciudad, para promocionar centros comerciales pequeños como Roslindale Square. Durante el proceso de participación en Plazas + Calles de Roslindale Square, la comunidad expresó la necesidad de un mayor apoyo de la ciudad para estabilizar a las pequeñas empresas existentes y promocionar sus artículos y servicios a un público más amplio.

Este memorando brinda más contexto sobre los tipos de negocios que constituyen el sector comercial de Roslindale Square y la base de clientes que los apoyan. Los datos de este memorando aportan información sobre posibles oportunidades de apoyar a los negocios locales a través de usos nuevos y complementarios deseados por la comunidad y estrategias de marketing específicas para ampliar la base de clientes actual.



Roslindale Square
LISTA COMPLETA DE NEGOCIOS

SERVICIOS EDUCATIVOS	
25 School Street, Inc	Charles Sumner School
ABCD Rosindale Head Start	Washington Irving Middle School
Beacon Academy Inc	

ALIMENTOS, ENTRETENIMIENTO, ARTES, RECREACIÓN Y SERVICIOS DE ALOJAMIENTO	
753 South	Mi Finca Mexican Foods LLC
Blue Star Restaurant	Midnight Morning LLC
Chilacates Inc	New Imperial Kitchen
Columbus Managing Corp	Obosa Restaurant
Create Art in Community	P S Gourmet Coffee
Delfino	Roslindale Square Theater
Distraction Brewing Co	Rutchada Thai Restaurant
Dunkin'	Sophias Grotto
Effie's Kitchen	Subway
Flaherty Pool	The Square Root
Fornax Bread Co Inc	Triple Eatery
Green T Coffee Shop	V! Healthy
Home Market	Village Sushi & Grill
I + I Rose Garden	Weesh Bake Shop
Las Palmas Restaurant	Yang's Martial Arts Association

ATENCIÓN MÉDICA Y ASISTENCIA SOCIAL (INCLUYE CUIDADO INFANTIL)	
Affordable Priority Home Health Services	Mendes Medical Associates
African & America Friendship Inc	New England Baptist Medical Associates
Amy R Offenbergl LLC	New England CLG-Optometry Center
Anne Ollen-Smith, MD	Paul Ahn, MD
Boston Clinical Trials	Rogerson Communities Adult Day
Brianna Barbosa-Angles, MD	Roslindale Dentistry
Care Net Physical Therapy	Roslindale Family Planning
Chinese Acupuncture & Massage Center	Roslindale Gynecology
Deepa Jhaveri, DPM	Roslindale Obstetrics
Dental Zone	Roslindale Rehab Inc
Elizabeth Ham, FNP	Roslindale Village Dental
Fior's Childcare	Roslindale Wic Program
Genta Baci, MD	Roxbury Youthworks Inc
Janet Protiva, MD	Steps to Wellness Chiropractic
Juliana Castedo, MD	Sullivans Pharmacy
Karen Kirchoff Acupuncture & Herbal Medicine	The Leggett Group
Lisa Harrington, LICSW	Theresa Lim, MD
Little People's Playhouse LLC	Unity Dental Roslindale PC
Little Treehouse Family Child Care	Village Preschool
Marissa Hamrick, MD	Webster House

INFORMACIÓN, FINANZAS Y SERVICIOS PROFESIONALES Y COMERCIALES	
A Plus Realty Group	Love & Light
All Star Landscaping & Masonry Service	Melissa Landry Nutrition LLC
Anthony's Tax Service	Paul Lymneos Insurance Agency
At Your Service Landscaping	Platt Anderson Freeman
Bay State Society of Model Eng	Pofcher, Disciullo & Petruzzello
Bonillas Wireless & Multiservice	Richard C Alvord Architect
Boston Party Machine	Rodriguez Tax Services
Carmen Travel & Tours Corp	Roslindale Public Library
Citizens Bank	Schmidt's Landscaping Service
Copley Tax	Studio Luz Architects
Futura Productions Inc	The Cooperative Bank
Guirado & Cantor	The Eon Foundation, Inc
John Kramer Design	The Muncey Group
LaRoche Law Office	Tobin & Tobin PC Lawyers
Law Office 319	Tremont Credit Union
Leise Jones Photography	Vera's Professional Service
Long Knight PC	Workhub at the Substation
OTROS SERVICIOS, EXCEPTO LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA	
Adore Salon (Styling)	Alexandre Design
Albanian Private Social Club	Alliance For Inclusion Prevention
Aldrich Dry Cleaners	Aseel Family + Cosmetic Dentistry

Askasha Yoga	Image Dry Cleaners
Before and After Hair Fashion	Kutting Korner
Best of Boston Inc	Lachapelle Barbershop
Binta Africa Hair Braiding	Lee Dry Cleaners
Boston Fetch	Little Craft's daycare
Boston Paws	Lovely Nails
Carmen Travel Agency	Magia Barber Shop
Castro Barber Shop	Massachusetts Adult Day Service
Centre Cuts	Melindas Beauty Salon and Supplies
Cesi's Hair Styles	Mike Loc S & Braids
City Appliance Service	Moreno Auto Collision
Dazzles Beauty Supply Store	Musiconnects Inc
Dazzles Hair Salon	Nuvo Beauty Bar
Easy Fix	Order Sons of Italy in America
Emerald Society	Peter's Auto Service
Fit Choice	Quick Wash Laundromat
G+M Auto Repair	Rialto Barber Shop
Greener Dry Cleaners	Rogerson Communities, Inc
Guinean Islamic Cultural Organization	Ron's Automotive
Guys and Girls Salon	Rosanna Zayas Acne and Esthetic Center
Hellenic Soccer Club of Boston, Inc.	Roslindale Baptist Church

OTROS SERVICIOS, EXCEPTO LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA (CONTINUACIÓN)	
Roslindale Barbershop	The Nail Bar
Roslindale Congregational Church	The Razor Barbershop
Roslindale Senior Housing Corp	Threading For Beauty
Ruff Translating	Tina's Nails and Spa
Saint Nectarios Greek Orthodox Church	Tonymax Electronics
Science Sites Inc	Tracy's African Hair Braiding and Supply
Sebastian's Barber Shop	Uncomfortable Conversation Inc
Shona Stylez Hair Studio	Urban Waxologist
Space 119 collaborative work space- PromoPrintss, Kriss Law, Longwood Residential, TLC (The Leadership Consortium)	
Studio M New Hair New Life	Williana's Beauty Salon Inc
Taly Auto Repair	Wonder Nails

PRODUCCIÓN, COMERCIO MAYORISTA, CONSTRUCCIÓN, SERVICIOS PÚBLICOS Y LOGÍSTICA	
A & F Construction	Ma Roslindale Redemption Center LLC
ACA International LLC	Miller Custom Craftsmen
All in Energy Inc	Sunshine Roofing
Deluxe Plumbing	Tbros-Trethewey Brothers Inc
Forest Hills Taxi	United States Postal Service
GPQ Maintenance Inc	

ADMINISTRACIÓN PÚBLICA
Social Security Administration

COMERCIO MINORISTA	
Advance Auto Parts	Quality Meat Market
African International Market	R & R Food Market
Birch Street House & Garden	Roslindale Fish Market
Bob's Pita	Roslindale Liquors
Boston Can + Bottle	Roslindale Market
Busted Knuckles Bicycle Shop	Roslindale Variety Store
Carolina's Market	Rozzie Bound Coop
CVS Pharmacy	Russ + Mimi's
Delicious Yogurt	Seymore Green
Family Dollar	Shaking Seafood
Hunte Group Inc	Target
Joanne Rossman Design	The Thrift Shop of Boston
Lost & Found Treasures	The Village Market
MVP Liquors	Threads
Petersen Furniture & Turning Pros Cellular	Wallpaper City Inc
Punta Cana Beer and Wine	Welcome Buddy Convenience



IV .

INFORME DE ANÁLISIS DE TRANSPORTE

DESCRIPCIÓN GENERAL

Desde que se publicó a principios de 2017, el Plan de Acción de Transporte de la Ciudad de Boston, Go Boston 2030, ha orientado las inversiones en transporte de la ciudad de Boston. El plan establece importantes metas y objetivos:

1. Eliminar lesiones graves y fatales por tráfico.
2. Proporcionar acceso al transporte público, bicicletas compartidas y autos compartidos en un área a no más de 10 minutos de cada casa.
3. Reducir las horas de tránsito promedio en un 10 %.
4. Reducir los viajes en auto al trabajo en un 50 % y aumentar los viajes en transporte público al trabajo en un 33 %. Achieve carbon neutrality by 2050
5. Lograr la neutralidad de carbono para 2050.
6. Reducir los costos de transporte.

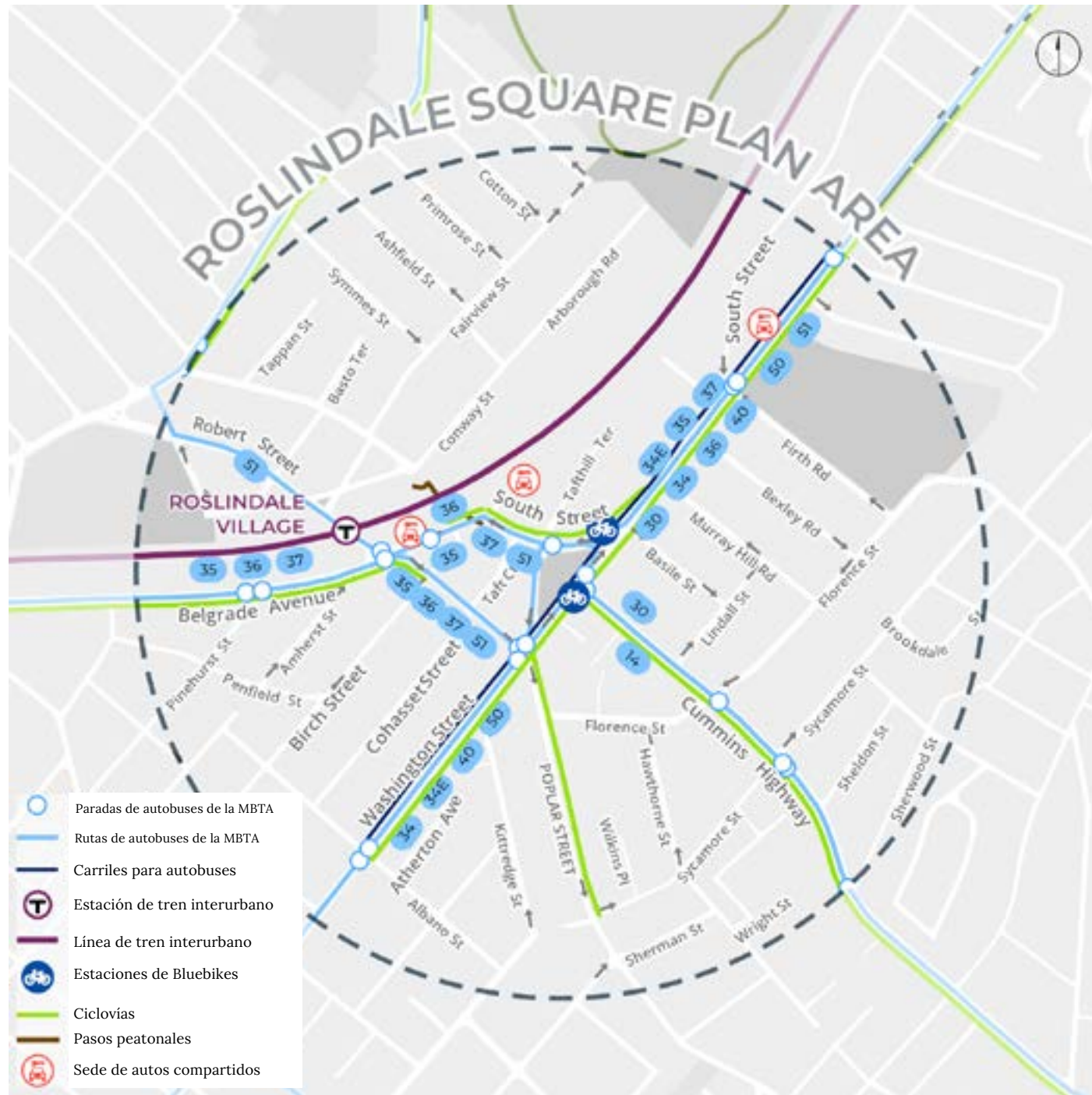
Hoy, el Área de Planificación de Roslindale Square cuenta con una variedad de opciones de transporte. El servicio de tren interurbano es accesible a través de la estación de Roslindale Village con 139 espacios de estacionamiento y uso de bicicletas. También hay un extenso servicio de autobuses proporcionado por diez rutas de autobuses que conectan al norte con la Línea Naranja en Forest Hills y se conectan en todas las demás direcciones a través de Belgrade Avenue, Cummins Highway y hacia el sur a través de Washington Street. Dos estaciones de bicicletas compartidas con casi 30 bicicletas públicas, un estacionamiento público con 108 espacios y muchas calles y aceras públicas proporcionan conectividad para todas las formas de viaje. Dentro del Área de Planificación, se proporcionan ciclovías o carriles compartidos de autobús/bicicleta en Belgrade Avenue, South Street, Poplar Street, Cummins Highway y Washington Street, sin embargo, actualmente no existen carriles protegidos para bicicletas.

En conjunto, las opciones de autobús y tren interurbano en el Área de Planificación proporcionan una cantidad excepcional de capacidad de transporte: Los autobuses y trenes a través del Área de Planificación pueden transportar 59,800 pasajeros diarios, incluidos 4,200 pasajeros diarios entre las 8 a. m. y las 9 a. m. y 4,600 pasajeros entre las 5 p. m. y las 6 p. m.

SERVICIOS	PRINCIPALES CONEXIONES	FRECUENCIA	
TREN INTERURBANO DE LA MBTA	Roslindale Village	<ul style="list-style-type: none"> • South Station • Back Bay 	60 min (días de semana)
		<ul style="list-style-type: none"> • Ruggles 	120 min (fines de semana)
AUTOBÚS DE LA MBTA	14	<ul style="list-style-type: none"> • Heath St • Franklin Park 	45 min (días de semana)
		<ul style="list-style-type: none"> • Nubian Sq 	60 min (sábados)
	30	<ul style="list-style-type: none"> • Mattapan Sq • Forest Hills 	15-55 min (días de semana)
		<ul style="list-style-type: none"> • Cummins Hwy 	50-60 min (fines de semana)
	34	<ul style="list-style-type: none"> • Dedham Sq • Forest Hills 	15-30 min (días de semana)
		<ul style="list-style-type: none"> • Washington St 	40-60 min (fines de semana)
	34E	<ul style="list-style-type: none"> • Dedham Mall • Forest Hills 	15-30 min (días de semana)
		<ul style="list-style-type: none"> • Washington St 	30-60 min (fines de semana)
35	<ul style="list-style-type: none"> • Dedham Mall • Forest Hills 	18-30 min (días de semana)	
	<ul style="list-style-type: none"> • West Roxbury 	35-40 min (fines de semana)	
36	<ul style="list-style-type: none"> • VA Hospital • Forest Hills 	16-18 min (días de semana)	
	<ul style="list-style-type: none"> • West Roxbury 	30-35 min (fines de semana)	

SERVICIOS	PRINCIPALES CONEXIONES	FRECUENCIA	
37	<ul style="list-style-type: none"> • Baker St • Forest Hills 	18-30 min (días de semana)	
	<ul style="list-style-type: none"> • West Roxbury 	35 min (sábados)	
	<ul style="list-style-type: none"> • Georgetowne • Forest Hills 	35-40 min (días de semana)	
	<ul style="list-style-type: none"> • Washington St 	60 min (sábados)	
40	<ul style="list-style-type: none"> • Cleary Sq • Forest Hills 	25-30 min (días de semana)	
	<ul style="list-style-type: none"> • Cummins Hwy 	60 min (sábados)	
51	<ul style="list-style-type: none"> • Reservoir Station • Forest Hills 	30 min (días de semana)	
	<ul style="list-style-type: none"> • Brookline 	65 min (sábados)	
USO COMPARTIDO DE BICICLETAS	2 estaciones (45 bicicletas)	Más de 400 estaciones en la región	A demanda
AUTOMÓVILES COMPARTIDOS	3 ubicaciones 7 automóviles	Sin límite	A demanda

ÁREA DEL PLAN DE ROSLINDALE SQUARE

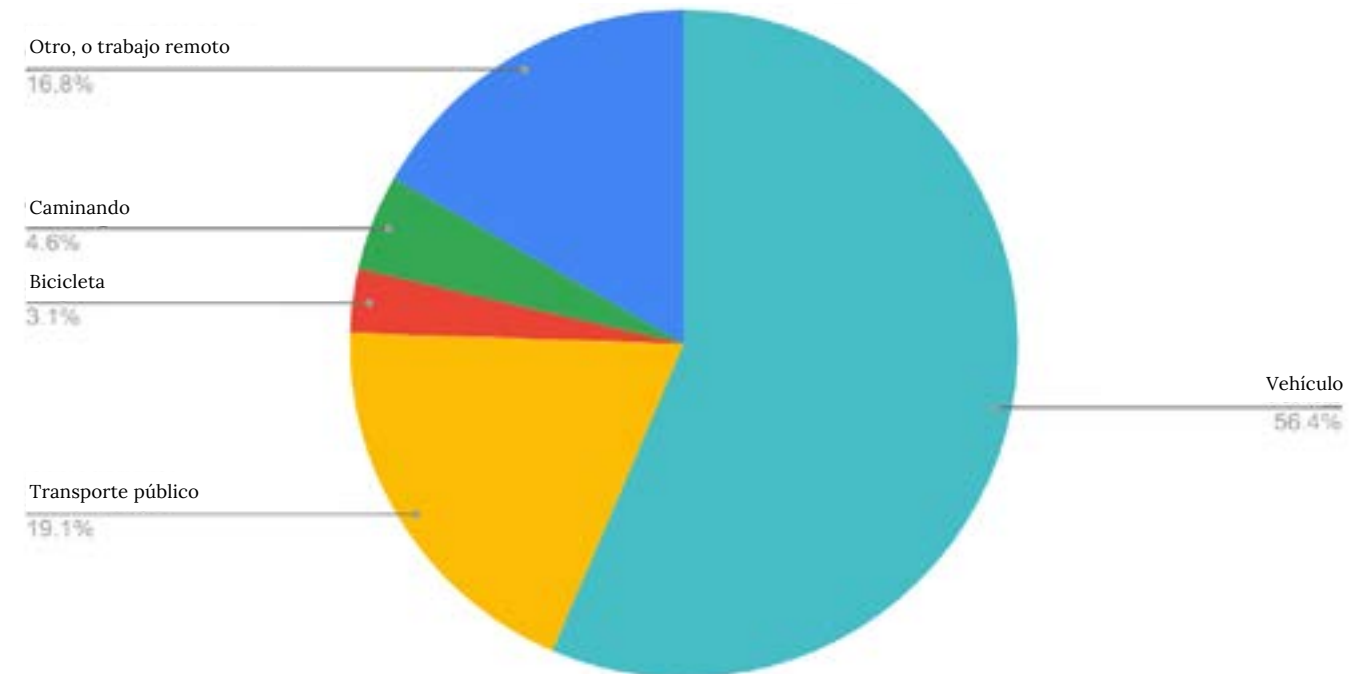


Redes de transporte existentes en Roslindale Square

TRANSPORTE AL TRABAJO

Si bien el medio de transporte para trasladarse al trabajo en el área de planificación de Roslindale Square es principalmente el traslado en vehículo (56.4 % de los viajeros), aproximadamente el 19 % de los viajeros usan el transporte público y el **12.4 % de todos los grupos familiares del área de planificación no tienen acceso a un vehículo**, lo que señala la necesidad de un transporte fuerte y conexiones de transporte activas hacia Roslindale Square y de regreso.

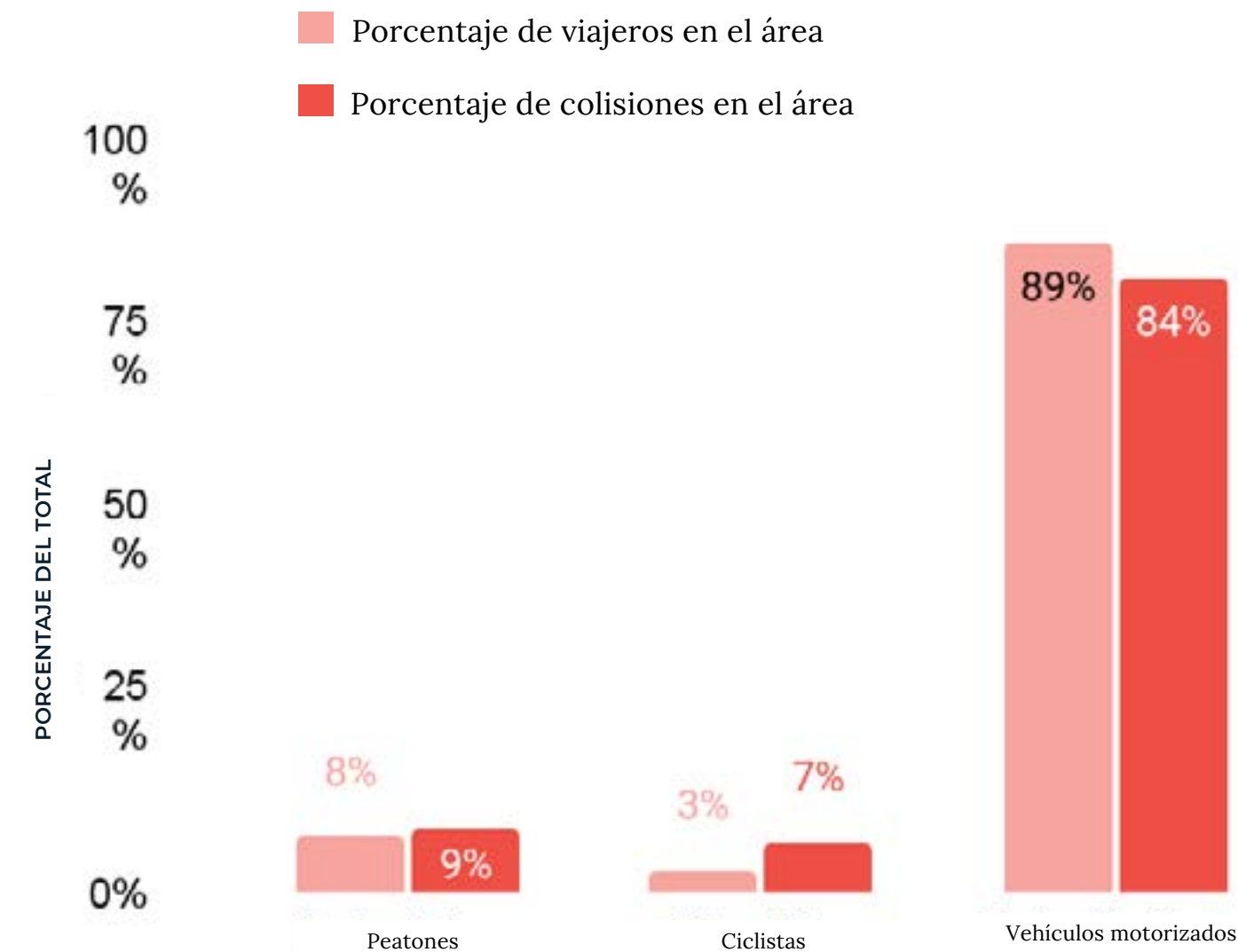
MODO DE TRANSPORTE AL TRABAJO EN ROSLINDALE SQUARE
(FUENTE: ACS 2018-2022)



SEGURIDAD DEL TRANSPORTE

Desde 2021 hasta 2023, hubo 58 accidentes de tráfico que requirieron una respuesta de emergencia en Roslindale Square. En febrero de 2024, una persona que viajaba en un monopatín motorizado murió en un accidente en Washington Street cerca de Bexley Road.

- Más del 55 % de todos los accidentes dentro del Área de Planificación ocurrieron en Washington Street, incluidos tres de cada cuatro accidentes de bicicleta.
- Fuera de Washington Street, los accidentes en el Área de Planificación se concentraron en calles principales, incluidas Cummins Highway, South Street, Belgrade Avenue y Corinth Street.
- Ya sea caminando, en bicicleta o conduciendo, varios cruces se destacan como puntos críticos de accidentes dentro del Área de Planificación:
 - » Washington St at Bexley Rd
 - » South St at Taft Hill Ter
 - » Washington St at Poplar St
 - » Robert St at Corinth St/Belgrade Ave
 - » Washington St at Albano St
- La mayoría de los accidentes (84 %) que ocurrieron dentro del Área de Planificación involucraron solo automóviles. Sin embargo, al comparar cómo viajan las personas a través del Área de Planificación, queda claro que las personas que viajan en bicicleta se ven desproporcionadamente afectadas por los accidentes. Si bien los recuentos de tráfico recientes muestran que los ciclistas representan aproximadamente el 3 % de los viajeros en el Área de Planificación, los ciclistas estuvieron involucrados en más del 8 % de todos los accidentes.



Comparación de accidentes y volúmenes de viajeros por modo

¹ Los volúmenes de usuarios presentados en el gráfico representan un promedio de tres conjuntos de datos de recuento recopilados en 2022 y 2024 dentro del Área de Planificación.

ÁREA DEL PLAN DE ROSLINDALE SQUARE



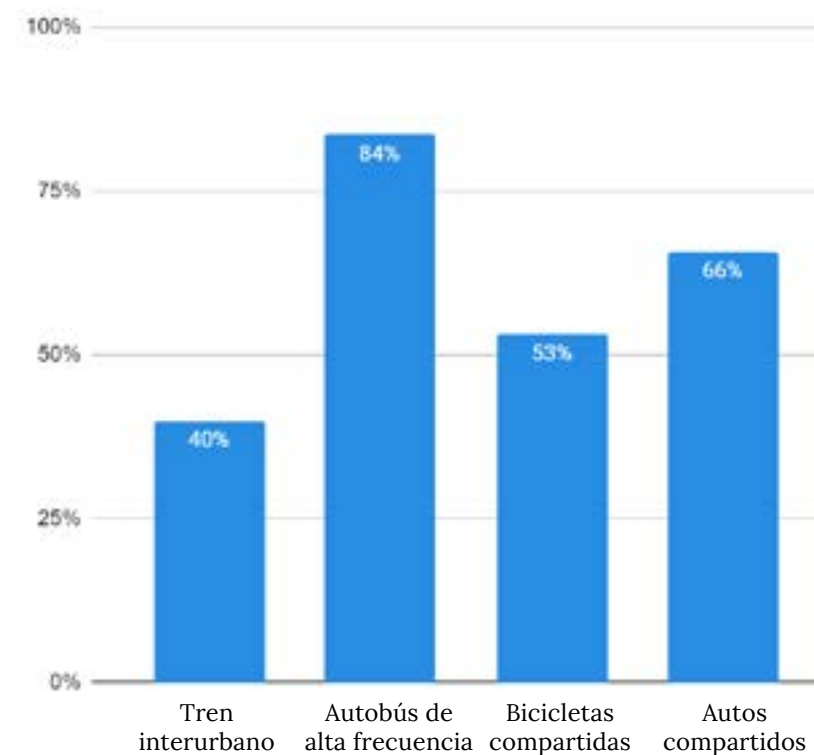
Accidentes de tráfico que requirieron respuesta de emergencia, del 1 de enero de 2021 al 31 de diciembre de 2023

ACCESO A OPCIONES DE TRANSPORTE

Hoy, el 84 % de los residentes de Roslindale Square viven a una distancia a pie de 5 minutos (un cuarto de milla) de una parada de autobús con un servicio de autobús frecuente.

- Con 10 rutas de autobús que operan dentro del Área de Planificación, los autobuses llegan a las paradas dentro del Área de Planificación con mucha frecuencia. Casi todas las rutas de autobús que sirven a Roslindale Square se conectan con el importante centro de tránsito en Forest Hills, donde se encuentran disponibles conexiones adicionales de ferrocarril interurbano, metro y autobús. Forest Hills también es el punto donde termina Southwest Corridor Park, uno de los caminos más usados para el transporte en bicicleta en la ciudad.
- Si bien el ferrocarril interurbano proporciona un viaje directo muy rápido desde Roslindale a destinos importantes como Ruggles, Back Bay y South Station, solo el 40 % del Área de Planificación vive a cinco minutos a pie de la estación de Roslindale Village.
- Las ubicaciones existentes de Bluebikes y de auto compartido están ubicadas centralmente dentro del Área de Planificación. Estos recursos de transporte compartido están disponibles dentro de una distancia de cinco minutos a pie para el 53 % y el 66 % respectivamente de los residentes en el área de estudio.

PORCENTAJE DEL ÁREA DE PLANIFICACIÓN A MENOS DE 5 MINUTOS A PIE DE LAS OPCIONES DE TRANSPORTE



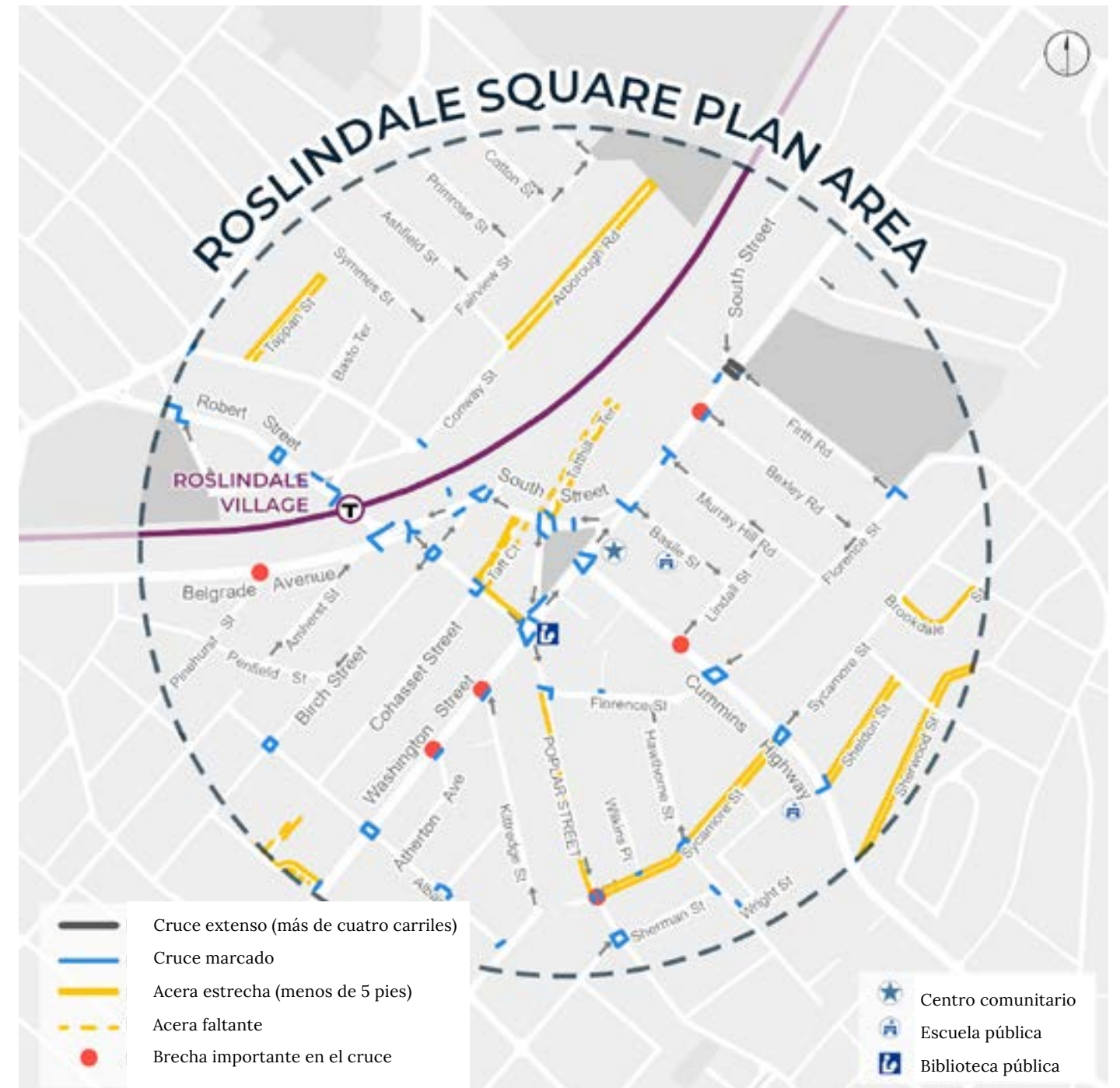
Porcentaje de residentes dentro del Área de Planificación que viven a una distancia a pie de 5 minutos a las opciones de transporte

ENTORNO PEATONAL

La densidad de calles y destinos en el corazón de Roslindale Square lo convierte en un lugar muy transitable. Sin embargo, faltan cruces peatonales en algunos lugares clave.

- En particular, hay brechas identificadas en los cruces peatonales en Washington Street entre Albano Street y Corinth/ Poplar Street y Murray Hill y Firth Street. Como resultado, varias paradas de autobús en Washington Street no tienen cruces peatonales.
- También hay otras brechas peatonales a lo largo de Belgrade Avenue pasando Robert Street y en Cummins Highway entre Florence y Washington Streets.
- Ocho paradas de autobús tienen dimensiones de aceras restringidas. Además de dificultar la movilización en silla de ruedas o caminar lado a lado con amigos o familiares, las aceras estrechas también limitan el espacio disponible para el arbolado urbano, postes de luz, bancos, paradas de autobuses y otros servicios que ayudan a que las calles sean cómodas y acogedoras para peatones y pasajeros que esperan el autobús.
- Si bien tanto Taft Court (que se encuentra entre Corinth y South Streets) como Taft Hill Terrace (que se conecta al estacionamiento municipal principal) proporcionan acceso vehicular al estacionamiento, ambos brindan una conectividad peatonal importante pero carecen de aceras adecuadas.

ÁREA DEL PLAN DE ROSLINDALE SQUARE



Descripción general de las condiciones peatonales

CONDICIONES DEL TRANSPORTE PÚBLICO

En 2023, casi 4,000 personas utilizaron el servicio de autobús en el área de planificación por día. Además, aproximadamente 14,000 pasajeros viajan en autobús por Washington Street, en Roslindale, hasta la estación de Forest Hills y de regreso.

- Con carriles exclusivos para autobuses durante las horas pico instalados en 2018, los tiempos de viaje para los pasajeros de autobús mejoraron en un 20-25 % y el pasajero promedio de autobús ahorró al menos una hora por semana como resultado de viajes en autobús más rápidos.
- Todas las rutas de autobús en Roslindale Square experimentan cierta aglomeración en períodos/sentidos pico (sentido de ingreso por la mañana y de salida por la tarde). Las condiciones de aglomeración ocurren en la Ruta 34 durante la mañana en sentido de ingreso, con cargas pico observadas entre las 6 a. m. y las 7 a. m. No hay o hay muy poco hacinamiento fuera de los períodos pico en la mayoría de las rutas de autobús en Roslindale Square.
- La mayoría de los pasajeros suben al autobús y bajan en paradas cerca de Adams Park, la mayoría de las cuales tienen servicios como bancos y refugios. Una de las paradas de autobús más concurridas donde suben los pasajeros por la mañana es la parada en sentido al norte en Washington Street con Cummins Highway, con 206 subidas de pasajeros por la mañana desde las 5 a. m. hasta las 12 p. m.

ÁREA DEL PLAN DE ROSLINDALE SQUARE

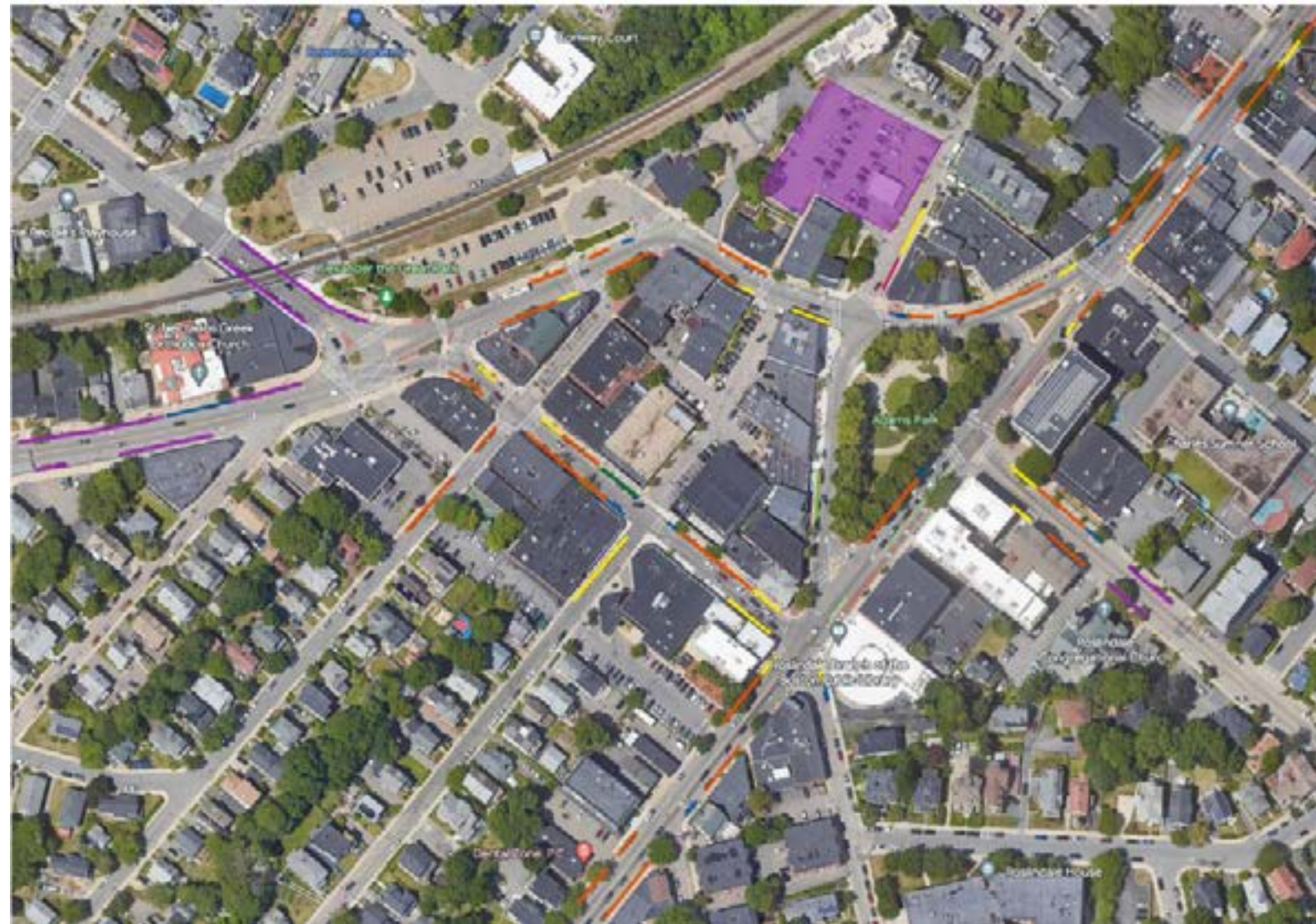


Cantidad de pasajeros y servicios en las paradas de autobús

ESTACIONAMIENTO DE VEHÍCULOS

Después de un estudio de estacionamiento y una interacción con residentes y comercios, pronto se implementarán nuevas reglamentaciones de estacionamiento en sectores del Área de Planificación.

- Tras un proceso comunitario exhaustivo y encuestas que involucraron tanto a comercios como a residentes, y con el respaldo de un análisis riguroso, se determinó que había una clara necesidad de garantizar una rotación más frecuente del estacionamiento en la calle y proporcionar lugares para entregas rápidas para apoyar a los negocios locales. Para responder a las necesidades de estacionamiento a más largo plazo, el estacionamiento municipal de la ciudad se extenderá de dos horas a cuatro horas.
- Las nuevas reglamentaciones de estacionamiento incluyen una combinación de zonas de ascenso/descenso de pasajeros, estacionamiento de dos horas (incluidos algunos estacionamientos medidos en partes de alta demanda de Washington St, Corinth St, South St y Cummins Highway), estacionamiento de cuatro horas y estacionamiento reservado para personas con discapacidades.



Plan de estacionamiento y acceso al bordillo de la acera

- 15 min ascenso/descenso y entrega* (8 a. m.-10 p. m. en la mayoría de los lugares)
- Estacionamiento medido por 2 horas, 8 a. m.-6 p. m., de lu. a sáb.*
- Estacionamiento no medido por 4 horas, 8 a. m.-6 p. m., de lu. a sáb.
- Ascenso/descenso y entrega, 7 a. m.-11 a. m.; estacionamiento medido por 2 horas 11 a. m.-6 p. m., 8 a. m.-6 p. m., de lu. a sáb.
- Estacionamiento medido por 2 horas 8 a. m.-4 p. m., de lu. a sáb.; ascenso/descenso y entrega 4 p. m.-10 p. m.
- Estacionamiento accesible según la ADA*
- Reservado para camioneta de servicio médico
- Estacionamiento municipal no medido por 4 horas, 8 a. m.-6 p. m., de lu. a sáb.

*Sin estacionamiento en Washington Street en el sentido de ingreso de 5 a. m. a 10 a. m., de lu. a vie.



V.

ESTUDIO DE CONTEXTO HISTÓRICO

INTRODUCCIÓN

El Departamento de Planificación de la Ciudad de Boston está llevando a cabo una iniciativa de planificación y zonificación centrada en los centros vecinales de toda la ciudad, conocida como Plazas + Calles. La clave de este proceso es el desarrollo de planes para áreas pequeñas para cada área de estudio, a fin de producir recomendaciones para vivienda, espacio público, pequeñas empresas, arte y cultura y transporte. Este estudio de contexto histórico tiene como objetivo ayudar al Departamento de Planificación a comprender los eventos históricos y los patrones de desarrollo que influyeron en el actual entorno construido en Roslindale Square.¹ Si bien el área de estudio de Plazas + Calles de Roslindale Square cubre un radio de aproximadamente 1/3 de milla alrededor de este núcleo comercial, este contexto comercial necesariamente adopta un enfoque más amplio en reconocimiento del hecho de que el desarrollo y la evolución del entorno construido están influenciados por patrones sociales y eventos que pueden ocurrir a escala de vecindario, ciudad o región.

Este estudio hace un gran uso del Inventario de Bienes Históricos y Arqueológicos de la Commonwealth de la Comisión Histórica de Massachusetts (Inventario de la Massachusetts Historical Commission's, MHC). El Inventario es el resultado de más de cuatro décadas de documentación, y está en constante crecimiento. Hay más de 1,200 entradas de inventario para la ciudad de Boston, en gran parte debido a los esfuerzos de la Comisión de Lugares Emblemáticos de Boston (Boston Landmarks Commission, BLC) y la Oficina de Preservación Histórica (Office of Historic Preservation, OHP). Este Inventario está disponible en línea para el público a través del Sistema de Información de Recursos Culturales de Massachusetts (Massachusetts Cultural Resource Information System, MACRIS) en maps.mhc-macris.net/ (interfaz de mapas) y mhc-macris.net/ (solo base de datos). Las anotaciones en este estudio como "BOS.#" hacen referencia al código de identificación de una propiedad en el Inventario.

SITIOS MENCIONADOS EN EL CONTEXTO HISTÓRICO

ESTRUCTURAS

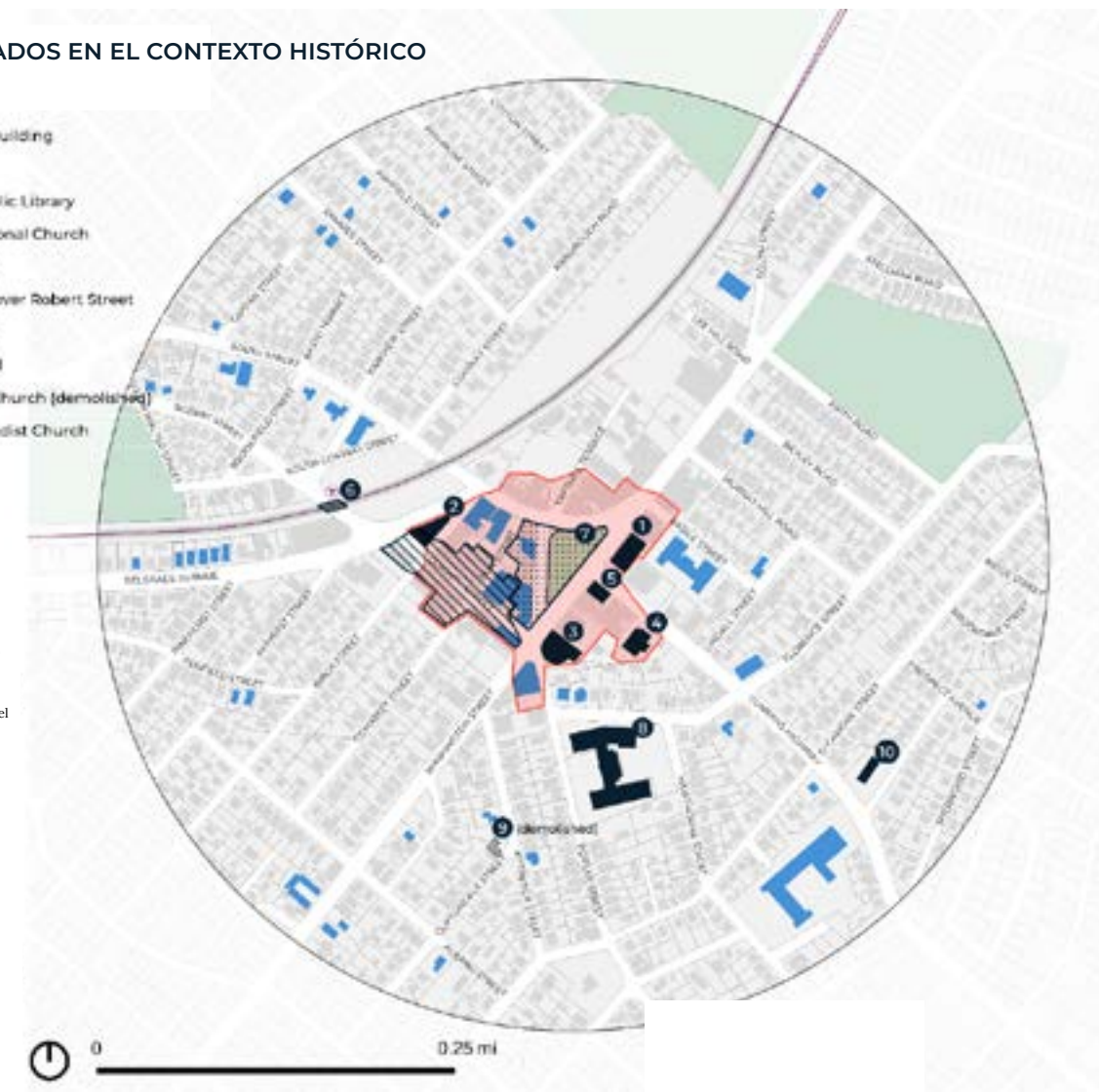
- 1 Roslindale Municipal Building
- 2 Central Building
- 3 Roslindale Branch Public Library
- 4 Roslindale Congregational Church
- 5 Roslindale Substation
- 6 D & R Railroad Bridge over Robert Street
- 7 Adams, Irving W. Park
- 8 Roslindale High School
- 9 Bethlehem Lutheran Church (demolished)
- 10 Bethany United Methodist Church

DISTRITOS

- Roslindale Village
- Calle Poplar, 1-49
- Calle Corinth, 1-49

■ Propiedades adicionales en el Inventario de Bienes Históricos y Arqueológicos del Commonwealth

Mancomunidad de Massachusetts.
"MHC Historic Inventory."
MassGIS Data, última actualización mayo de 2022.
Oficina de Información Geográfica de Massachusetts. Consultado el 9 de septiembre de 2024.
Información adicional se puede encontrar en: <https://mhc-macris.net/> y <https://maps.mhc-macris.net/>



Propiedades Mencionadas en el Estudio de Contexto Histórico,
Fuente de Datos: Inventario Histórico de MHC, Datos de MassGIS (mayo de 2022), analizados y visualizados por Utile.

ENTORNO

Roslindale Square (también conocida como Roslindale Village) es un centro comercial e institucional de forma irregular ubicado en la sección noroeste del vecindario Roslindale de la ciudad de Boston, aproximadamente a seis millas al suroeste del centro de la ciudad. La plaza está centrada en el parque triangular Irving W. Adams (Adams Park), delimitado por las calles Washington, Poplar y South, desde donde se ramifica gran parte del núcleo comercial. Este centro comercial e institucional está delimitado aproximadamente por Healy Field y el Arnold Arboretum al norte, las calles Corinth y Poplar al sur, la Florence Street al este, y la Belgrade Avenue y la línea ferroviaria Needham de la Autoridad de Transporte de la Bahía de Massachusetts (Massachusetts Bay Transportation Authority's, MBTA) al oeste. La estación MBTA de Roslindale Village está ubicada cerca del extremo oeste de la plaza.

El diseño de Roslindale Square fue determinado en gran parte por su topografía. Geográficamente, Roslindale Square está ubicada entre varias colinas, específicamente entre dos drumlins (colinas formadas por glaciares), Peter's Hill al noroeste y Metropolitan Hill al sureste. Estas colinas influyeron en el desarrollo de Roslindale Square desde sus inicios como centro vecinal a finales del siglo XVIII. El núcleo comercial y el corredor ferroviario MBTA se ubican en el valle, mientras que el desarrollo residencial de los alrededores sube por las colinas circundantes; esto a menudo da como resultado una transición algo abrupta del paisaje urbano comercial/institucional a uno residencial.

CONEXIÓN Y DESCONEXIÓN

Washington Street sirve como el principal corredor vehicular de norte a sur que viaja desde el vecindario Forest Hills de Jamaica Plain en el norte hasta Dedham en el sur. También comenzando hacia el norte en Forest Hills, South Street se fusiona brevemente con Washington Street en el lado norte de la plaza antes de girar al suroeste hacia West Roxbury. La Cummins Highway constituye la última arteria principal de la plaza y se extiende desde Washington Street, frente a Adams Park, hacia el oeste hasta Mattapan Square. La Corinth Street entre Washington Street y Belgrade Ave, funciona como la arteria comercial principal. La sección de Washington Street frente a Adams Park, Cummins Highway y Belgrade Avenue alberga muchos de los edificios institucionales, religiosos y municipales de la plaza.

El corredor de la MBTA forma una importante división física y visual entre la plaza y sus vecindarios residenciales inmediatos al noroeste. Los cruces entre estas dos áreas son pocos y consisten en un cruce a nivel en Robert Street, un túnel peatonal directamente debajo de las vías en la esquina norte del estacionamiento de la MBTA y un paso subterráneo para peatones en South Street. La vegetación bordea el corredor ferroviario a través de la mayor parte del área de estudio, formando una importante zona de amortiguación entre las vías y el desarrollo adyacente, pero también refuerza la desconexión visual entre la plaza y el desarrollo residencial al norte.

CARACTERÍSTICAS GENERALES

El desarrollo comercial e institucional comprende, en su mayoría, edificios de baja escala, de uno a tres pisos, que representan una mezcla diversa de períodos de construcción entre la década de 1850 y la actualidad. Esta baja escala ayuda a darle una sensación de pueblo al centro, que se complementa con el perímetro arbolado del Adams Park. Los bloques comerciales a menudo están separados por rampas de acceso o amplias franjas de estacionamiento a lo largo de calles y callejones; combinado con los patrones circulares y multidireccionales de tráfico peatonal y vehicular alrededor de Adams Park, esto puede hacer que la plaza se sienta desconectada. Las intervenciones en el entorno construido, como la creación de la plaza peatonal Birch Street Plaza, el Alexander the Great Park y murales vibrantes, sirvieron para unir partes de la plaza en un centro más cohesivo.

Los vecindarios residenciales rodean Roslindale Square y consisten principalmente en viviendas multifamiliares de dos o tres pisos de finales del siglo XIX y principios del XX y, más tarde, en residencias unifamiliares de posguerra. Casi todos estos son el resultado de la subdivisión de propiedades y terrenos más grandes, ya sea mediante subdivisiones en pequeña escala o por grandes empresas corporativas que compraron un volumen de estas propiedades y crearon subdivisiones a mayor escala. En términos generales, gran parte del desarrollo residencial no parece haber sido construido sobre la base de especulaciones, sino que se construyó individualmente o en pequeñas concentraciones en estas parcelas subdivididas.

DESARROLLO HISTÓRICO DEL ÁREA DE LA ROSLINDALE SQUARE

Roslindale Square no se convirtió en un centro de pueblo distinguido hasta finales del siglo XIX, ya que antes formaba parte de Roxbury y West Roxbury. Los colonos europeos incluyeron el área ahora conocida como Roslindale en la ciudad de Roxbury de 1630. En 1711, el área fue incluida en una parte de la ciudad que se separó para establecer su propia parroquia, una secesión que se formalizó con la incorporación de West Roxbury en 1851, que incluía los vecindarios actuales de Roslindale y Jamaica Plain. En 1874, West Roxbury fue anexado a la ciudad de Boston y el centro del pueblo pasó de llamarse South Street Crossing a Roslindale Square.

Al igual que muchos de los centros urbanos de Boston, el desarrollo de Roslindale Square estuvo determinado en gran medida por las principales rutas de transporte y la evolución de la tecnología del transporte, que transformaron esta zona rural en un suburbio de tranvías densamente desarrollado a principios del siglo XX. Si bien el entorno construido actual de Roslindale Square no refleja mucho de la gestión indígena del área, algunas de las carreteras principales que se ven hoy en Roslindale Square y sus inmediaciones tienen orígenes muy antiguos. La carretera ahora conocida como Centre Street, justo al norte del área de estudio, era una conexión importante con la delgada franja de tierra, conocida como Boston Neck, que originalmente conectaba la península de Boston con el continente. Antes de las extensas actividades de relleno que formaron la huella actual de la ciudad, esta habría sido una ruta importante tanto para los pueblos indígenas como para los posteriores colonizadores europeos. A principios del siglo XIX, se construyó la Dedham Turnpike (ahora Washington Street) para proporcionar una ruta más directa entre Boston y Providence.

A través del área de estudio, la autopista de peaje seguía en gran medida la ruta anterior a lo largo de Centre Street (que entonces servía como Dedham Post Road). Aunque el ferrocarril pasó por la zona en la década de 1830, una ruta secundaria incluyó una estación directamente en lo que ahora es el centro del pueblo en la década de 1840, anunciando la evolución de una parada de peaje a un destino. Esto se acentuó aún más a finales del siglo XIX y principios del XX, cuando los tranvías que atravesaban el pueblo fomentaron el desarrollo residencial a lo largo de todo su recorrido. A pesar de los retos económicos que supuso el desarrollo de grandes centros suburbanos y centros comerciales, fácilmente accesibles a través de nuevas autopistas que rodeaban el pueblo, a mediados y finales del siglo XX, Roslindale Village siguió siendo un importante centro institucional y municipal y fue identificado como un excelente candidato para uno de los primeros programas de calles principales del país y el primero en la ciudad de

Boston propiamente dicha. Desde la década de 1980, este sólido programa ha fomentado la revitalización comercial en lo que es uno de los centros urbanos más exitosos de Boston.

Aunque no se considera parte del entorno construido, Roslindale es indudablemente rico en sitios arqueológicos antiguos e históricos que son tan importantes para el carácter del vecindario como sus estructuras existentes y deben considerarse en cualquier recomendación de planificación o zonificación.

ANTIGUO ASENTAMIENTO INDÍGENA Y EUROPEO COLONIAL, DE 1630 A 1830 APROXIMADAMENTE

Población indígena de Roxbury y el área de Boston

Antes de la llegada de los colonos europeos, el área que abarca lo que hoy es West Roxbury y Roslindale Square estaba habitada por la tribu Massachusett. Las historias locales indican que Old Dedham Post Road, ahora Centre Street, fue originalmente un sendero creado por Massachusett.²

Hay varios sitios nativos conocidos a lo largo de Stony Brook, cuyo uso varía desde campamentos hasta talleres líticos, así como un vertedero de pesca, y cuyo alcance temporal va desde el Arcaico Medio (8,000 a 6,000 AP, o antes del presente) hasta la llegada de los colonos europeos. Esto es indicativo de la explotación continua de los recursos fluviales durante miles de años por parte de los pueblos nativos de la zona. Las investigaciones arqueológicas realizadas en el Arnold Arboretum revelaron que los pueblos indígenas probablemente utilizaban el área circundante como terreno de caza, así como campamentos estacionales que datan de los períodos Arcaico y Woodlands (7,500 a 400 AP).^{3,4} La evidencia indica que estos pueblos probablemente cazaban “ciervos y otros mamíferos durante los meses más fríos, y aves

acuáticas y otras formas de vida acuática” en áreas como la pradera norte del Arboretum, así como Jamaica Pond durante las migraciones estacionales.⁵ Durante los últimos períodos de Woodland, la población estacional de los pueblos indígenas se desplazó principalmente hacia el establecimiento de asentamientos semisedentarios en las zonas costeras de los ríos Charles y Neponset.⁶

El contacto entre europeos y pueblos indígenas se produjo ya en el siglo XV entre pescadores vascos y franceses que establecieron pesquerías estacionales en lo que hoy es la provincia de Newfoundland y Labrador en Canadá. Para el año 1700, estas pesquerías comenzaron a comercializar con pueblos indígenas a lo largo de la costa este hacia el sur hasta la Massachusetts Bay. A partir de aquí, sin embargo, la historia se convierte en una de erradicación colonial de gran parte de la población indígena y de pérdida de características del paisaje tempranas debido al intenso desarrollo en Roslindale Square y sus alrededores.

El aumento del comercio también introdujo enfermedades a las cuales los pueblos indígenas no tenían inmunidad natural. Entre 1616 y 1619, una plaga devastadora arrasó la población indígena de la región, afectando especialmente al pueblo de Massachusett en lo que hoy es el área de Boston. La evidencia sugiere que hasta el 90 % de la población indígena de la zona fue exterminada, “despoblando grandes áreas de la costa de New England en lo que se convertirían en las colonias de Plymouth y la Massachusetts Bay”.⁷ Una segunda epidemia de viruela en 1633 mató a más personas en Massachusetts.⁸

En 1650, el misionero inglés John Eliot (1605-1690), un destacado colono que se mudó a Roxbury en 1632 y fundó la congregación de lo que hoy es la First Church of Roxbury y la Roxbury Latin School, también estableció la primera “Praying Town” (Pueblos de Oración). Se trataba de ciudades de estilo inglés a las que se enviaba a los pueblos indígenas para convertirlos al cristianismo y, según los colonos europeos, para ser “civilizados”. Los Pueblos de Oración son emblemáticos de los tipos de formas en que los pueblos indígenas vieron cada vez más invadidas sus tierras y restringidas sus libertades a medida que el asentamiento europeo se extendía por toda la colonia.

Primeros asentamientos coloniales europeos

El área conocida como Roslindale Square fue inicialmente parte de Roxbury, uno de los seis pueblos establecidos por la Colonia de Massachusetts Bay en 1630 junto con Boston, Charlestown, Watertown, Medford y Dorchester.⁹ Fundada como una empresa comercial, la colonia atrajo a más de 14,000 colonos ingleses entre 1630 y 1640, muchos de los cuales eran puritanos liderados por William Pynchon (1590-1662). En 1632, se estableció la First Church of Roxbury en lo que hoy es John Eliot Square y se desarrolló un asentamiento permanente a su alrededor en la entrada de la península de Shawmut.¹⁰ En 1638, el Tribunal General de Massachusetts otorgó a Roxbury unos 4,000 acres de tierra al suroeste de la ciudad como parte de una resolución de disputa fronteriza con Dedham. La sentencia del Tribunal General, conocida como la concesión “Great Lotts”, duplicó las propiedades de Roxbury. Al año siguiente, los líderes de la ciudad comenzaron a asignar esta tierra a los ciudadanos de Roxbury.¹¹

En ese momento, el área del actual pueblo de Roslindale todavía formaba parte de las concesiones de tierras rurales en lugar de ser reconocido como una concentración individual de desarrollo. Uno de los beneficiarios más destacados de la zona fue Thomas Bell (1606-1672), un comerciante londinense y uno de los primeros colonos de Roxbury, así como uno de los primeros partidarios de la Roxbury Latin School de John Eliot. Se le otorgaron varias extensiones de tierra a Bell, incluida una en el área del actual vecindario de Woodbourne al noroeste de Roslindale Square y otra en el actual vecindario de Bellevue Hill al sur de la plaza.¹² En 1643, a Joseph Weld (1599-1646) se le concedieron aproximadamente 300 acres de tierra que se extendían a lo largo de la sección noroeste de Roxbury desde Forest Hills hasta el límite existente con Brookline, una historia marcada por el nombre de Weld Street, ubicada al norte del área de estudio.

Además de ciudadanos destacados como Thomas Bell y Joseph Weld, las generaciones sucesivas de residentes de Roxbury establecieron granjas en las afueras de Roxbury a principios del siglo XVIII. En 1706, alrededor de 45 familias se establecieron en la sección de Roxbury entre Jamaica Pond y Dedham, entonces conocida como “Jamaica End”, que contiene el vecindario de Roslindale. Ubicada lejos del asentamiento central alrededor de la First Church of Roxbury, los residentes de esta escasa sección solicitaron al Tribunal General la formación de una parroquia aparte. En 1711, sin haber recibido la aprobación oficial, los solicitantes construyeron un centro de reuniones en un terreno donado por Joseph Weld cerca de la actual Walter Street, dentro del Arnold Arboretum. En 1712, los solicitantes recibieron la aprobación oficial de los líderes de la Primera Parroquia, y el lugar de reunión se estableció formalmente como la Second Church of Christ en Roxbury.^{13,14} Hasta la segunda mitad del siglo XVIII, el asentamiento en el área continuó hacia el sur, principalmente a lo largo de Centre Street en West Roxbury. En 1733,

la congregación se trasladó a un nuevo lugar de reuniones en Centre Street; hoy el sitio está ocupado por la Theodore Parker Unitarian Universalist Church (1900, BOS.10463). Debido a que Centre Street era la carretera principal a Dedham antes del establecimiento de Dedham Turnpike en 1804, el desarrollo durante este período se centró a lo largo del corredor, con solo asentamientos dispersos en Roslindale.^{15,16}

En 1804, se construyó la Dedham Turnpike, hoy conocida como Washington Street, como una carretera de peaje que atravesaba Roxbury desde la esquina de las calles Washington y Bartlett en Nubian Square al suroeste hasta Dedham. La autopista de peaje era una sección de la autopista Norfolk and Bristol Turnpike, establecida por el Tribunal General de Massachusetts en 1802, que iba desde Boston hasta Providence, Rhode Island.^{17,18} La construcción de la autopista de peaje Dedham sentó las bases para el diseño de Roslindale Square. Una parte de la autopista de peaje se cruzaba con South Street y Poplar Street, de modo que formaba una intersección triangular que hoy es el parque Irving Adams (*figura 1*)¹⁹.

Casi al mismo tiempo que se inauguró la autopista de peaje, se construyó una taberna dentro de la intersección triangular, probablemente para aprovechar el tráfico a lo largo de la ruta. Hay poca evidencia disponible sobre la construcción de la taberna y sus primeros propietarios, excepto que estaba a cargo de dos caballeros llamados Sharp y Dunster.²⁰ Un mapa de la zona de 1820 muestra la taberna como “Halfway House”, y mapas posteriores la identifican como “Taft’s Tavern”.²¹ A pesar de estos primeros pasos hacia el desarrollo de un centro de pueblo, Roslindale Square siguió siendo un área escasamente poblada de Roxbury que comprendía grandes propiedades como las que pertenecían a las familias Bell y Weld hasta mediados y fines del siglo XIX.

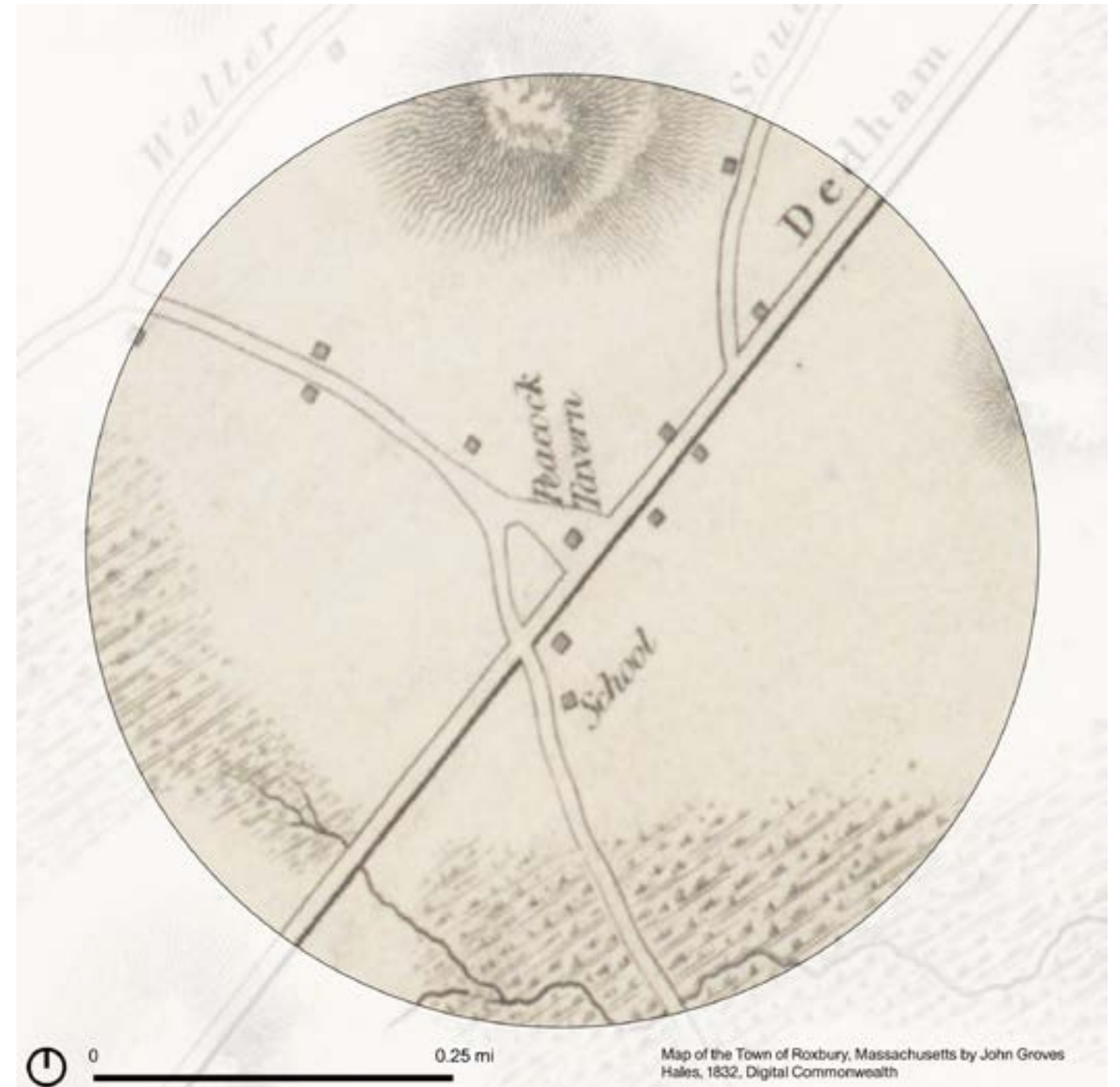


Figura 1. Sitio de Roslindale Square en el mapa de la ciudad de Roxbury, Massachusetts, por John Groves Hales, 1832. Centro de Mapas Leventhal.

CRECIMIENTO INICIAL DEL FERROCARRIL Y CREACIÓN DE WEST ROXBURY, DE 1830 A 1875 APROXIMADAMENTE

La inauguración de la línea ferroviaria principal Boston and Providence (B&P) y de West Roxbury en 1834 y 1849 respectivamente, así como los primeros ferrocarriles tirados por caballo a lo largo de Dedham Turnpike y Centre Street, impulsaron el desarrollo de la zona a mediados del siglo XIX. El crecimiento del área llevó a los líderes de la comunidad a solicitar a Roxbury que formara una sede de gobierno separada. El 24 de mayo de 1851, se estableció la ciudad de West Roxbury, que comprendía las actuales Jamaica Plain, Forest Hills, Roslindale y West Roxbury. Al principio, las reuniones del pueblo se celebraban de forma alterna en la Taft's Tavern y en un salón de actos de la calle Thomas, en Jamaica Plain, la zona más poblada del nuevo pueblo. En 1870, se estableció el Distrito Postal de Roslindale. Según relatos históricos locales, fue en este punto donde Roslindale, anteriormente conocido como "South Street Crossing" en la línea ferroviaria, obtuvo su nombre. El inglés de nacimiento y propietario de terrenos locales John Pierce evidentemente defendió el nombre, sugiriendo una combinación de "Roslin" y "Dale", es decir, el nombre de una ciudad escocesa cuyos alrededores le recordaban el paisaje local y el término escocés para un valle abierto, haciendo referencia al relieve en el que se encuentra Roslindale Square. 1874, West Roxbury, incluido Roslindale, fue anexado formalmente por la ciudad de Boston.²²

Desarrollo de ferrocarriles a través de West Roxbury y Roslindale

Durante las décadas de 1830 y 1840, se establecieron varias líneas ferroviarias en toda la región metropolitana de Boston, incluidas las de Boston y Worcester, Boston y Lowell, Boston y Maine, Boston y Providence y Old Colony, cada una de las cuales estimuló el desarrollo a lo largo de sus líneas principales y ramales. La evolución de Roslindale Square hasta convertirse en un importante centro comercial y residencial comenzó durante este período, específicamente con la finalización de la línea principal del Boston and B&P Railroad en 1835. La línea corría hacia el este de Roslindale Square con una parada en la actual estación Forest Hills MBTA, inicialmente llamada estación "Toll Gate" como referencia a su ubicación cerca de un peaje a lo largo de Dedham Turnpike.²³ La estación Mount Hope de la línea principal (no existente) servía al vecindario de Roslindale, al este del centro del pueblo. En julio de 1849, B&P Railroad inició operaciones en su ramal West Roxbury (también conocido como "Dedham Branch") que recorre lo que ahora es Roslindale Square desde la estación Toll Gate hasta Dedham, incluida una parada en South Street en el pueblo (ahora estación Roslindale Village). B&P Railroad provocó una inestabilidad financiera para los operadores de Dedham Turnpike. A finales de la década de 1840 y principios de 1850, varias ciudades a lo largo de la autopista de peaje votaron para convertir su

porción de la carretera en dominio público y en 1857 la totalidad de la autopista fue reclasificada como carretera pública.²⁴

Inicialmente, el alto costo de las tarifas a lo largo de la autopista de peaje favorecía a los pasajeros que viajaban por rutas más largas, en lugar de a las personas que buscaban viajar distancias más cortas entre su hogar y el trabajo. Las diligencias tiradas por caballos, que comenzaron a funcionar en la década de 1820 con un servicio "por hora", cumplían este propósito y conectaban comunidades como Roxbury, Charlestown y South Boston con la ciudad propiamente dicha. En la década de 1850, los ferrocarriles tirados por caballos comenzaron a operar en todo Boston y los suburbios adyacentes en las vías públicas, brindando un servicio de pasajeros interurbanos y proporcionando "transporte de alimentación entre y hacia las estaciones de ferrocarril a vapor".²⁵ Para el año 1860, aproximadamente 40 millas de ferrocarriles tirados por caballos eran operados por cinco compañías en Melrose, Somerville, Cambridge, Roxbury, West Roxbury y Malden. La introducción de este servicio aumentó el valor de las propiedades cercanas a la línea ferroviaria y condujo al crecimiento de "pueblos ferroviarios" como Roslindale Square. Para competir mejor con las compañías de ferrocarriles tirados por caballos, B&P Railroad y otros operadores ferroviarios de la región comenzaron a ofrecer tarifas más bajas orientadas a las personas que viajaban diariamente. Esto fue formalizado en 1872 por la legislatura de Massachusetts, que ordenó la provisión de un "vagón de trabajadores" con boletos de bajo costo específicos a lo largo de la ruta de cualquier ciudad que solicitara con éxito el servicio.²⁶

Primer desarrollo residencial alrededor de las estaciones de ferrocarril

En junio de 1858, se subastó la propiedad de Charles Taft, lo que abrió Roslindale Square al desarrollo inmobiliario a mayor escala (Figura 2).²⁷

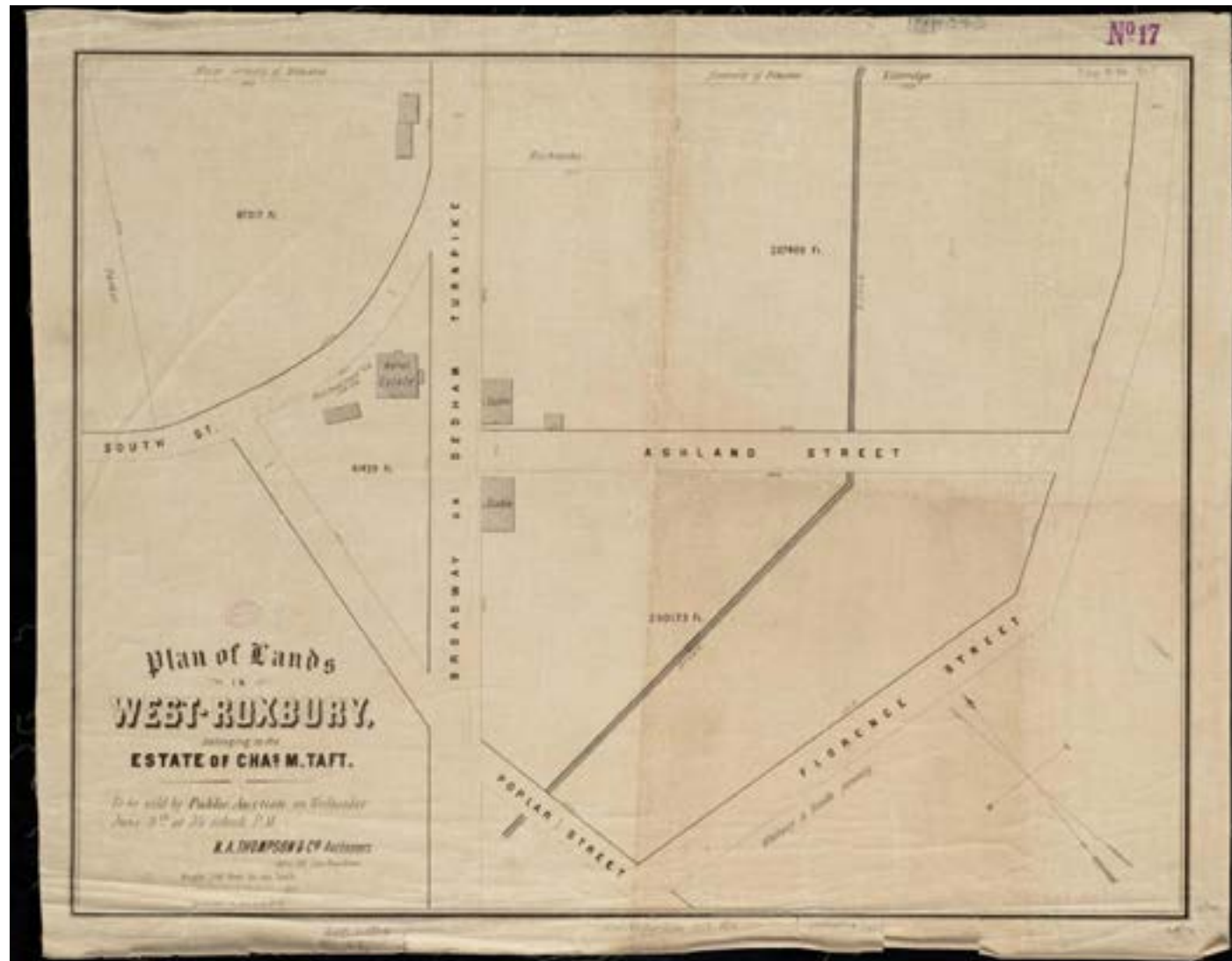


Figura 2. Plano de la propiedad perteneciente a Chase M. Taft, 1858, por Meisel Brothers, litógrafos. Centro de Mapas Leventhal.

La propiedad de Taft incluía aproximadamente 49 acres en el lado suroeste de Poplar Street y una gran porción de tierra delimitada aproximadamente por las calles Poplar, South, Florence y Basile, justo al sureste de Roslindale Square. Su propiedad incluía la intersección triangular de la autopista que contenía la taberna al borde de la carretera. Las referencias a su propiedad en Roslindale Square incluyen Taft Hill Terrace y Taft Hill Park, ambas carreteras al norte de la plaza. Para esa época, se habían construido viviendas unifamiliares y pequeñas granjas en

la parte de la antigua propiedad Taft al suroeste de Poplar Street, así como en las antiguas propiedades de otros bostonianos adinerados como Stephen M. Weld. Los mapas históricos indican que este desarrollo se produjo principalmente a lo largo de las vías arteriales de la plaza, como Dedham Turnpike, Poplar Street y Ashland Street (hoy Cummins Highway), que compartían proximidad con la estación Roslindale de la línea West Roxbury Branch del B&P Railroad en Roslindale Square y la estación Mount Hope de la línea principal del B&P Railroad (construida en 1869; anteriormente estación Monterey) al este. Al norte de la Cummins Highway, a lo largo de Florence Street y Brown Avenue, aún se observan otras subdivisiones residenciales tempranas, probablemente elegidas por su proximidad a la estación de Mount Hope, al este de Blakemore Street (figura 3).

Grandes secciones del vecindario Metropolitan Hill al sureste de la plaza eran propiedad de Metropolitan Land Company, que probablemente compró este terreno en la subasta de Taft Estate y trazó dos calles principales, Metropolitan Avenue y Delano Park, anticipándose al desarrollo residencial (figura 3).²⁸



Figura 3. Mapa de West Roxbury de "Atlas of the County of Suffolk, Massachusetts," 1874 por G. M. Hopkins and Company. Centro de Mapas Leventhal.



Figura 4. Imagen de Florence Street Primary School, alrededor de 1900. Biblioteca Pública de Boston, Departamento de Artes, Archivo Fotográfico de Boston.

Los inicios de Roslindale Square como centro municipal e institucional

El crecimiento residencial de Roslindale Square en la década de 1870 estuvo acompañado por un crecimiento municipal e institucional. La ciudad estableció un parque de bomberos, Engine No. 3, en la esquina de las calles Washington y Poplar (hoy el sitio de la sucursal Roslindale de la BPL). En 1862, West Roxbury estableció dos escuelas. Una escuela, más tarde conocida como Florence Street Primary School, estaba ubicada en la esquina de las calles Florence y Hawthorne, que ahora está ocupada por la antigua Roslindale High School (1922, BOS.10664).²⁹

Se construyó una segunda escuela pública en Poplar Street cerca de Mount Vernon Street (no existente) acompañada de una oficina de correos en la esquina de las calles Ashland y Florence.

La primera iglesia de Roslindale Square, la Bethany United Methodist Church, se construyó en la esquina de Cummins Highway y Sheldon Street en 1874 y también fue la primera iglesia metodista establecida en el área. Lo que pasó a conocerse como la congregación Bethany se reunía en la escuela de la Poplar Street desde 1857. La iglesia original de estilo Stick se quemó en 1940, y el edificio actual de estilo renacentista colonial la reemplazó en marzo de 1941 (BOS.10503). A pesar del crecimiento en la plaza y en su sureste, gran parte de las tierras al norte y al oeste siguieron siendo grandes propiedades hasta finales del siglo XIX.³⁰

CRECIMIENTO COMO SUBURBIO DE TRANVÍAS, DE 1875 A 1930 APROXIMADAMENTE

El período de crecimiento más intenso de Roslindale Village comenzó en la segunda mitad del siglo XIX, período que la leyenda atribuye a uno de los primeros grandes desastres ferroviarios en los Estados Unidos. El 14 de marzo de 1887, el Bussey Bridge sobre South Street en el ramal West Roxbury del B&P Railroad, ubicado al norte de Roslindale Square, se derrumbó mientras un tren pasaba por él. El tren se descarriló, provocando la muerte de 23 de los 300 pasajeros e hiriendo a 40 más.³¹

Los relatos de la historia local vinculan el crecimiento de Roslindale a finales del siglo XIX y principios del XX con el desastre del tren de Bussey Bridge, afirmando que quienes vinieron a ayudar con los esfuerzos de recuperación “quedaron tan impresionados con la belleza del paisaje circundante que se mudaron al área en desarrollo”.³² Es probable que las tendencias en materia de especulación y desarrollo inmobiliario que ya estaban en marcha se hayan visto potenciadas por la mayor atención que recibió Roslindale a causa del desastre.

Promover a Roslindale como un “suburbio paisajístico”

Una forma en que se aprovechó esta mayor atención fue con la publicación de directorios por parte de los operadores ferroviarios de la zona, así como de los negocios locales. Un directorio de 1889 publicado por la División Providence del Old Colony Railroad (OCR) titulado *Suburban Homes on the Old Colony* promovía las oportunidades de desarrollo comercial y residencial en las comunidades a lo largo de sus líneas ferroviarias en todo Rhode Island y el sureste de Massachusetts. El directorio especificaba tarifas, distancias a destinos principales, promocionaba lugares escénicos y recreativos locales e incluso publicitaba diseños de viviendas adecuados para los futuros residentes. Se destacó a Roslindale como un “suburbio de Boston de rápido crecimiento, muy bueno para el verano o como vivienda permanente”, con gran proximidad al Arnold Arboretum (conocido como “Bussey Park”) y con una cantidad “casi ilimitada” de sitios de construcción elegibles. Publicado como un número suplementario de *West Roxbury News* y *Roslindale News*, un panfleto de 1904 titulado *West Roxbury and Roslindale, Residential Suburbs* promovía el área como un “distrito paisajístico” de Boston, “ideal... para propósitos residenciales”:

“Con inmensas extensiones de tierra sin desarrollar y una baja tasa impositiva, es difícil encontrar un lugar mejor para el inversor, ya sea que desee comprar acres o simplemente un pequeño lote para una casa”

Además de promocionar las amplias comodidades de transporte de West Roxbury, el folleto destacó el Arnold Arboretum, el Franklin Park, la reserva Stony Brook y el área en su totalidad por su “belleza y sus cualidades saludables”.

Combinando paisajes pastorales, bosques y afloramientos rocosos con sistemas de caminos y senderos para caballos, el Arnold Arboretum, la Reserva Stony Brook y el Franklin Park fueron atractivos importantes para los posibles residentes que buscaban vivir más cerca de espacios abiertos y disfrutar de actividades recreativas comunes en la época, como paseos a caballo y en carruaje y picnics.³⁴ El desarrollo establecido de espacios verdes y de recreación es lo que hizo de Roslindale el atractivo “suburbio paisajístico” que OCR y otros promotores lo retrataron. En 1872, Harvard implementó el legado de 100,000 dólares de James Arnold y estableció el Arnold

Arboretum, diseñado por Frederick Law Olmsted, en la antigua y extensa propiedad de Benjamin Bussey al norte de Roslindale Square, que había quedado en manos de Harvard tras la muerte de Bussey en 1842. La creación de la reserva Stony Brook de 475 acres al sur de Metropolitan Hill por parte de la Comisión del Distrito Metropolitano (Metropolitan District Commission, MDC) en 1894 tuvo el doble objetivo de preservar el valle de Stony Brook y proporcionar una ruta futura para una autopista que conectara la reserva Blue Hills con Boston. En 1898, se desarrolló Turtle Pond Road (más tarde conocida como Enneking Parkway y Turtle Pond Parkway) a través de la reserva desde Washington Street al este hasta West Glenwood Avenue en Hyde Park.³⁵

Mejoras en infraestructura

Simultáneamente con la promoción de Roslindale como un entorno ideal para el desarrollo residencial suburbano, se realizaron una serie de mejoras de infraestructura diseñadas para abordar las preocupaciones de seguridad y la creciente población del área. Primero fue la canalización de Stony Brook, un afluente de aproximadamente 8.5 millas del Charles River que fluye desde la reserva de Stony Brook (Dedham/Boston) a través de Roxbury hasta Back Bay antes de desembocar en el río. El arroyo tenía tendencia a inundarse, lo que lo convertía en una molestia para el desarrollo residencial e industrial en expansión y afectaba el valor de sus tierras. En 1851 comenzó en Roxbury una campaña de construcción a largo plazo para contener Stony Brook a través de canales parcialmente subterráneos que desembocarían directamente en el Charles River. El esfuerzo continuó con altibajos hasta la década de 1870, cuando la anexión de West Roxbury a Boston estimuló una renovada coordinación de mejoras en el arroyo. Después de un desafío legal por parte de una empresa industrial cercana, el proyecto finalmente se completó en 1884.³⁶

A fines de la década de 1890, el ferrocarril de Nueva York, New Haven y Hartford (NY, NH y H) controlaba el ferrocarril OCR/B&P y llevó a cabo una serie de mejoras de eliminación de pendientes en el ramal de West Roxbury. En 1898 se construyó un puente sobre Robert Street en Roslindale Square para elevar el corredor ferroviario por encima del nivel de la calle (BOS.9353, reemplazado en 2021), mientras que South Street se convirtió en un paso subterráneo exclusivo para peatones debajo de las vías. La estación de Roslindale Village fue trasladada y reemplazada poco tiempo después, en 1899 (la estructura de 1899 ya no existe).³⁷

El auge del núcleo comercial de Roslindale Square



Figura 5. “Atlases of the City of Boston,” 1900 por G. W. Bromley & Co. Departamento de Planificación de la Ciudad de Boston (subido por MapJunction).

El impulso de Roslindale por parte de OCR y los negocios locales se vio favorecido por la introducción del servicio de tranvía eléctrico a través de Roslindale Square en 1896. Desarrolladas primero por West End Street Railway y luego por Boston Elevated Railway Company (BERy), estas líneas de tranvía se extendían por las calles Washington y South hasta West Roxbury y Dedham, así como hasta Mattapan y Hyde Park a través de Cummins Highway y Poplar Street.³⁸ Construida en 1911, la subestación Roslindale (BOS.10767), de estilo neoclásico, es un destacado indicador físico del crecimiento de la zona como corredor de transporte, además de ser el único edificio industrial existente de la plaza. Hoy en día, la subestación es un espacio multiusos para eventos, coworking y entretenimiento. Diseñada por Robert S. Peabody y Stone and Webster Engineers, la subestación fue una de las cinco instalaciones de este tipo construidas en 1911 junto con la central eléctrica de South Boston (BOS.12943), que consolidó la generación de energía de Boston. La subestación Roslindale y sus hermanas en Kendall Square en Cambridge, Arlington, Coolidge Corner en Brookline, East Boston y Malden, “convirtieron la energía eléctrica de corriente alterna de la central eléctrica en energía eléctrica de corriente continua para uso del tranvía”.³⁹

Estas líneas de tranvía convergían en Irving W. Adams Park (Adams Park), otro importante espacio verde desarrollado durante este período y que continúa siendo el corazón de Roslindale Square en la actualidad. La parcela triangular que hoy forma el parque estaba originalmente dividida en dos por lo que hoy es Cummins Highway (entonces llamada Ashland, figura 5)⁴⁰

En 1874, Taft’s Tavern cambió de dueño y funcionó como Union Hotel hasta que un incendio en 1891 dañó gravemente el edificio. El edificio permaneció prácticamente vacío y sirvió brevemente como espacio de aulas en 1894, hasta que fue remodelado como la primera sucursal de la Biblioteca Pública de Roslindale.⁴¹



Figura 6. Imagen de la Roslindale Branch Library, ca. 1910. Biblioteca Pública de Boston, Departamento de Artes, Archivo Fotográfico de Boston.

Además del edificio de la Biblioteca ubicado en el lado norte del triángulo, un bloque de edificios comerciales con estructura de madera propiedad de Francis A. Wise se alineaba en el lado este de Poplar Street dentro de la parte sur desde aproximadamente 1895 hasta 1919. En 1920, toda la parcela fue despejada para construir un parque público dedicado a Irving William Adams, un residente de Roslindale que murió en Francia durante la Primera Guerra Mundial (1914-1918) (figura 7).⁴²

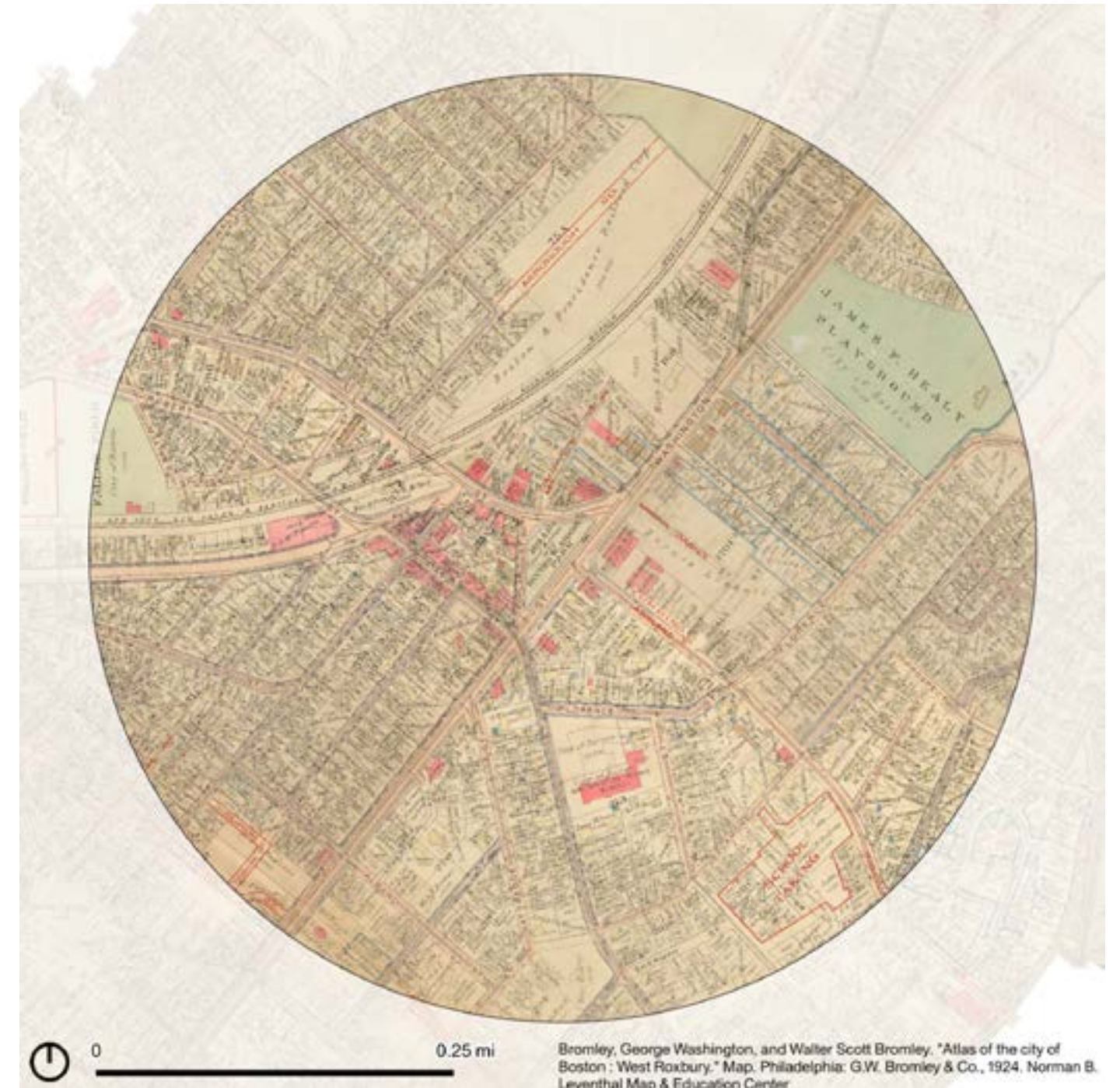


Figura 7. Mapa de "Atlas of the City of Boston," (West Roxbury, Vol. 6) 1924 por G. M. Hopkins and Company. Centro de Mapas Leventhal.

Alrededor de Adams Park y a lo largo de las rutas del tranvía, el núcleo comercial de Roslindale Square, tal como se lo conoce hoy, creció durante este período. Empresarios y desarrolladores destacados, así como inmigrantes recientes, abrieron negocios en bloques comerciales principalmente de estilo clásico, colonial y otros estilos del Renacimiento construidos entre aproximadamente 1890 y 1924 a lo largo de las calles Washington, South, Poplar y Corinth (figuras 7, 8).



Figura 8. Vista a lo largo de South Street, 1948. Cabe destacar los detalles arquitectónicos históricos que hacen referencia a tendencias arquitectónicas populares anteriores. Las características que pueden asociarse con uno o más de estos diversos estilos del “Renacimiento” incluyen columnas que flanquean puertas y ventanas; piedras angulares en el centro de los dinteles sobre las ventanas (centro izquierda); fachadas ordenadas enmarcadas por cornisas sobre los escaparates y en la línea del techo; y el uso de madera y estuco que imita la construcción medieval de entramado de madera. Archivos de la Ciudad de Boston.

Uno de los bloques comerciales más importantes que se conservan construidos durante este período es el B.F. Cobleigh Block (también conocido como Masonic o Central Building; BOS.10434), que ahora alberga varios negocios, entre ellos una cervecería, Centre Cuts y Square Root, construido en 1899 en Belgrade Avenue (figura 9). Como muchas salas de organización de la época, se diseñó con un gran salón en el segundo piso para celebrar bailes y otras reuniones. El edificio fue construido por Benjamin F. Cobleigh, que se trasladó de Waltham a Roslindale en 1870 y se dedicó inicialmente al negocio de la fontanería. Para 1884, Cobleigh pasó a dedicarse al desarrollo inmobiliario. Situado en el centro, frente a la estación de Roslindale, el bloque Cobleigh fue diseñado por el arquitecto local Oscar A. Thayer (1870-1950) y acogió a diversos inquilinos, como la sucursal de correos de Roslindale entre 1899 y 1915, y una sucursal del First National Bank de Boston. En 1921, la Roslindale Masonic Building Association compró el edificio y añadió un tercer piso.⁴³

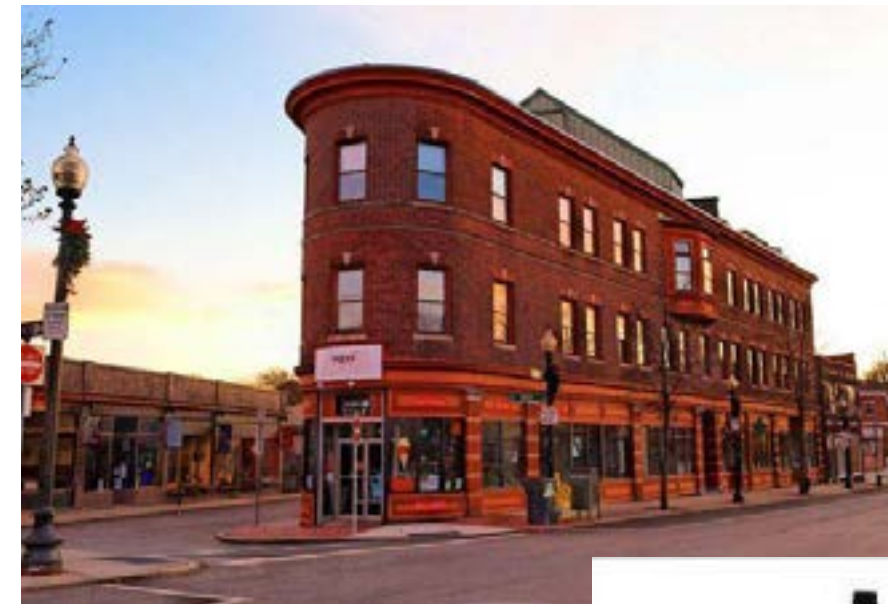


Figura 9. El 7 de mayo de 2018, la Oficina de Preservación Histórica destacó el Bloque Cobleigh en Belgrade Avenue en una publicación de Facebook, comparando una imagen moderna del edificio (izquierda) con una de 1988 (derecha).



Crecimiento residencial e inmigración inicial a Roslindale

La combinación de desarrollo de parques, el fomento y crecimiento comercial ayudado por nuevas líneas de tranvía resultó en olas de crecimiento residencial en Roslindale Square y sus alrededores entre 1875 y 1905 aproximadamente. Durante este período de aproximadamente 30 años, la sección justo al sur de la plaza entre Corinth Street al sur hasta Walworth Street y desde Belgrade Avenue al este hasta Washington Street se subdividió aún más para la construcción residencial cerca de Adams Park y Roslindale Station y luego se extendió hasta Bellevue Avenue a principios de siglo. La construcción residencial continuó moviéndose hacia el este de la plaza, entre las calles Poplar y Florence, durante este período. Las propiedades de Bradford, Dudley y Skinner a lo largo de las calles South y Walter, justo al noroeste de la plaza, también se subdividieron durante este período de 30 años, aunque la construcción en sí siguió siendo escasa hasta el siglo XX. Una pequeña subdivisión de dos calles a lo largo de las calles Fairview y Skinner fue excavada en una parte de la propiedad de Skinner en el lado norte de South Street, al norte de la estación de ferrocarril. De manera similar, mientras que el resto de las propiedades de la Metropolitan Land Company se vendieron en 1905, las secciones de Clarendon Park y Metropolitan Hill en el lado sureste de Poplar Street permanecieron en gran parte sin desarrollar.⁴⁴

Los inmigrantes que llegaron a Roslindale durante este período fueron principalmente irlandeses, británico-canadienses, alemanes e italianos. Los inmigrantes alemanes se establecieron inicialmente en la esquina sureste de Roxbury en la década de 1860, en un área delimitada por las calles Washington y Grove conocida como "Germantown". En las décadas de 1880 y 1890, sucesivas generaciones de inmigrantes alemanes se establecieron en las secciones de Clarendon Hill y Metropolitan Hill de Roslindale Square. La Bethlehem Lutheran Church en Kittredge Street (BOS.10479), construida en 1887, es un marcador existente de esta comunidad, mientras que otro lo muestran las cuatro cuadras a lo largo de Washington Street entre Beech Street y West Roxbury Parkway, que presenta varias calles con nombres de compositores alemanes y austríacos (figura 5).

Aunque se estableció principalmente cerca de la frontera de Dedham, la creciente comunidad irlandesa estableció la Sacred Heart Roman Catholic Church (BOS.10505) en Cummins Highway en 1893, dirigida por el padre John Cummins, en cuyo honor se nombró más tarde la calle. El aumento de la población llevó a la creación de otras iglesias dentro de Roslindale Square, incluida la Roslindale Congregational Church de Roslindale (BOS.10500) en 1894, también en Cummins Highway.⁴⁵

Crecimiento de las instituciones municipales y religiosas de Roslindale Square

En respuesta al inmenso crecimiento de Roslindale durante este período, la ciudad de Boston construyó varias escuelas y edificios municipales, muchos de los cuales permanecen en la actualidad. La primera escuela construida durante este período fue la Charles Sumner School de tres pisos en Cummins Highway, diseñada por George Albert Clough y construida en 1876 (no existente). La Stephen M. Ward School (BOS.10701), de estilo renacentista clásico, diseñada por el arquitecto de la ciudad Harrison Atwood (1863-1954) se construyó en Seymour Street, en el extremo este de Roslindale Square. La Longfellow Elementary School, de estilo gótico victoriano (BOS.10712), se construyó tres años más tarde en South Street, justo al oeste de Roslindale Square.⁴⁶ Hoy en día, el edificio se llama Longfellow House y contiene 44 apartamentos para personas mayores de bajos ingresos.



Figura 11. Imagen de Longfellow School, 1890. Biblioteca Pública de Boston, Archivo Fotográfico de Boston.

Como muestra del rápido ritmo de crecimiento residencial, el tamaño de la Longfellow School era inadecuado cuando se inauguró en 1897, y la ciudad tuvo que alquilar habitaciones en edificios de la zona. Finalmente, en 1914, se construyó un ala frente a la calle Farquhar con el fin de proporcionar espacio adicional para aulas. Construida al final de este período, la Roslindale High School (BOS.10664) en Poplar Street se construyó en dos secciones entre 1922 y 1926. El edificio sirvió inicialmente como escuela secundaria hasta que se construyó uno nuevo en Cummins Highway en 1936. En 1916, se construyó el edificio municipal de estilo renacentista clásico (BOS.10499) en la esquina de Washington Street y Cummins Highway, que ahora sirve como Centro Comunitario Roslindale. También diseñado por Harrison Atwood, el edificio municipal albergó varios departamentos de la ciudad y en un momento sirvió como sucursal de la Roslindale Branch Library. El edificio municipal formó un ancla en el lado este del núcleo comercial e institucional de Roslindale Square, junto al parque de bomberos de Roslindale, que fue reconstruido en el sitio del parque de bomberos original en 1888 como un edificio de estilo románico richardsoniano de dos pisos (figura 11).⁴⁷



ROSLINDALE FIRE HOUSE

Figura 11. Imagen del parque de bomberos de Roslindale de 1888, aproximadamente en 1904 (actual sede de la Roslindale Branch Library). Del folleto “West Roxbury & Roslindale Residential Suburbs”, 1904 de Nickerson y Cox.

PERIODO DE ENTREGUERRAS Y REVITALIZACIÓN DE LA SEGUNDA POSGUERRA, DE 1930 A 1990 APROXIMADAMENTE

Durante el período entre la Primera Guerra Mundial (1914-1918) y la Segunda Guerra Mundial (1939-1945), también conocido como el período de entreguerras, las tendencias de desarrollo residencial y comercial comenzaron a desplazarse hacia el suroeste, lejos de Roslindale Square hacia las ciudades de Brookline y Dedham. Si bien el cambio no afectó en gran medida los niveles de población de la plaza, provocó un período de desinversión en el núcleo comercial del vecindario en las décadas de 1960 y 1970, exacerbado por una serie de incendios y la disminución del tráfico ferroviario de pasajeros. Sin embargo, a partir de la década de 1980, Roslindale Square experimentó una revitalización gracias a las comunidades de inmigrantes recientemente asentadas, la estabilidad de las instituciones municipales y religiosas del vecindario y los programas de mejora de la ciudad.

Las avenidas como nuevos corredores de desarrollo

El cambio en las tendencias de desarrollo señalado anteriormente fue impulsado por la construcción de West Roxbury Parkway (BOS.YJ/BKL.AW) en 1929 y la Veterans of Foreign Wars (VFW) Parkway (BOS.YD/BKL.AT) en 1938. La MDC desarrolló estas dos avenidas, así como otras en todo el área metropolitana de Boston, a principios del siglo XX en un esfuerzo por proporcionar espacios para parques y corredores de transporte en la región. Para ese entonces, los funcionarios estatales y municipales consideraban que áreas más urbanas como Roslindale Square estaban “abarrotaadas de tráfico comercial y tranvías eléctricos”, algo muy similar a cómo se veían áreas como el centro de Boston a mediados y fines del siglo XIX. Junto con el auge del automóvil durante este período, las autopistas buscaron proporcionar una “conducción placentera e ininterrumpida”, así como abrir más tierras rurales y vacías al desarrollo.⁴⁸ El desarrollo residencial se produjo rápidamente a lo largo de ambas avenidas dentro de las dos décadas posteriores a su finalización. Las viviendas unifamiliares comenzaron a construirse ya en la década de 1920 con la finalización de la primera sección de West Roxbury Parkway en el vecindario de Bellevue Hill; sin embargo, la mayor parte del desarrollo residencial a lo largo de ambas avenidas ocurrió después de la Segunda Guerra Mundial, principalmente en forma de subdivisiones residenciales. Las áreas residenciales como Hancock Village (BOS.ABK/BKL.BA) atrajeron a posibles residentes con una amplia variedad de servicios, instalaciones recreativas y fácil acceso vehicular dentro de subdivisiones modernas, alejándolos de las áreas existentes, más urbanas.

Curiosamente, este cambio en el desarrollo no tuvo un gran efecto en la población de Roslindale Square. Entre 1950 y 1970, la población del vecindario se mantuvo relativamente estable, e incluso aumentó ligeramente, de 37,036 a 39,558. Esto probablemente se debió a la construcción de varios complejos de viviendas públicas en el área durante este período, como el desarrollo cerca de Archdale Road al norte de la plaza, completado en 1951 con 287 unidades, y el complejo de 263 unidades en la esquina de las calles Washington y Beech, completado en 1952. El limitado desarrollo residencial en el vecindario de Metropolitan Hill y a lo largo de Cummins Highway también contribuyó probablemente a mantener la población durante este periodo. Este desarrollo de relleno varió desde viviendas multifamiliares de estilo colonial y residencias unifamiliares tradicionales de posguerra hasta bloques de apartamentos de ladrillo más modernos. Si bien fueron limitados, los efectos de la renovación urbana afectaron el parque de viviendas y la población del vecindario, particularmente al norte y al este de la plaza. En previsión del proyecto Southwest Expressway, el estado confiscó varias residencias a lo largo del antiguo corredor ferroviario OCR y demolió algunas propiedades cerca de Blakemore Street antes de que el proyecto se archivara en 1972. Cinco años después, las casas del antiguo corredor del proyecto permanecían en “estado deteriorado o arruinadas”. Los efectos del fallido proyecto de la Southwest Expressway, además del crecimiento residencial suburbano y la desinversión comercial que se analizan a continuación, llevaron a que la población de Roslindale disminuyera casi un 6 por ciento en 1980.⁴⁹

Las nuevas comunidades de inmigrantes brindan estabilidad continua

A pesar de estas tendencias, Roslindale siguió siendo un vecindario predominantemente de clase media y trabajadora, habitado en su mayoría por inmigrantes italianos e irlandeses. Después de la Primera Guerra Mundial, las tendencias de inmigración comenzaron a cambiar con la llegada de inmigrantes sirios y libaneses de habla griega y árabe. A partir de la década de 1980, los inmigrantes haitianos y dominicanos comenzaron a llegar principalmente a las afueras de Roslindale Square, a lo largo de Washington Street y a los vecindarios de Forest Hills/Woodbourne. Los inmigrantes griegos en particular comenzaron a llegar en las décadas de 1960 y 1970, tras los golpes militares en el país. Rápidamente establecieron una comunidad sólida en Roslindale, abrieron panaderías, talleres de reparación y tiendas de comestibles y fomentaron eventos comunitarios como un festival de comida griega que comenzó en 1974 y continúa hasta el día de hoy. En 1977, la Diócesis griega de Boston compró un antiguo almacén de muebles en la esquina de Robert Street y Belgrade Avenue, construido alrededor de 1920 y los feligreses

comenzaron a renovar el edificio para usarlo como iglesia. A pesar de un incendio que dañó gravemente el edificio durante las renovaciones, la Saint Nectarios Church fue consagrada en 1978, y en 1989 el almacén fue renovado nuevamente a su forma actual para adaptarse a la arquitectura ortodoxa griega. La administración de la comunidad adoptiva por parte de la población griega de Roslindale continuó a medida que el siglo XX se acercaba a su fin. En abril de 1997, el alcalde ateniense, Dimitri Avramopoulos, regaló una estatua de Alejandro Magno a la comunidad como parte de las festividades en Boston para celebrar el Día de la Independencia de Grecia. La estatua fue colocada en un pequeño parque que lleva el nombre del rey griego de Macedonia frente a la Saint Nectarios Church, y continúa siendo cuidada por la iglesia y grupos comunitarios en la actualidad.⁵⁰

Desinversión comercial, permanencia institucional y reinversión de la ciudad en Roslindale Square

La actividad comercial fue la más afectada durante este período, particularmente a fines de la década de 1960 y en la de 1970, cuando las empresas se trasladaron a centros comerciales suburbanos o cerraron como resultado de la competencia que planteaban esos destinos. Durante la mayor parte de mediados del siglo XX, Roslindale Square siguió siendo un núcleo comercial vibrante para West Roxbury.⁵¹

Sin embargo, después de la Segunda Guerra Mundial, complejos comerciales como Dedham Mall (inaugurado en 1968) y otros a lo largo de VFW Parkway en Dedham y West Roxbury desviaron la inversión comercial de Roslindale Square. La disminución de la cantidad de pasajeros del tren hacia Boston después de la Segunda Guerra Mundial, a medida que se desarrollaba el sistema de autopistas interestatales, afectó aún más el tráfico peatonal hacia las tiendas y negocios de la plaza. Si bien la estación Roslindale Village mantuvo sus operaciones y fue reconstituida como una parada de tren en la línea Needham de la MBTA en 1979, la estación Mount Hope al este de la plaza fue cerrada como parte del proyecto fallido Southwest Expressway y el posterior Southwest Corridor, lo que disminuyó el tráfico peatonal de pasajeros en el vecindario. Una serie de incendios a principios de la década de 1970 provocó el cierre de varios negocios

importantes y disuadió a otros minoristas de permanecer en la zona, lo que exacerbó la tendencia de la desinversión. En 1975, un incendio destruyó el antiguo mercado Corey en las calles Corinth y Cohasset y quemó y dañó gravemente el bloque comercial que estaba al lado. En enero de 1978, un segundo incendio en el vecindario dañó tan gravemente el antiguo almacén Parke Snow que tuvo que ser demolido. Un incendio en el Rialto Theatre en South Street a principios de la década de 1970 llevó a los funcionarios de la ciudad a adquirir la parcela y demoler el edificio en 1975.⁵²



Figura 12. Imagen del Rialto Theater, 1946. Biblioteca Pública de Boston, Warren Favor Collection.

El paisaje resultante de edificios vacíos y cerrados y el gran espacio dejado por el antiguo edificio de Parke Snow hicieron que la plaza pareciera desolada, disuadiendo a los clientes y llevando a otros minoristas a abandonar el área.⁵³

Aunque la desinversión comercial tuvo un impacto muy grande, Roslindale Square siguió siendo un centro municipal e institucional relativamente importante. En los años posteriores a la Segunda Guerra Mundial, la Sacred Heart Roman Catholic Church emprendió un amplio programa de construcción y renovación supervisado por la firma Maginnis and Walsh, con sede en Boston. En 1953, la empresa completó las renovaciones de la iglesia y finalizó el trabajo en la escuela católica de la iglesia en Canterbury Street (BOS.15307). La escuela católica de estilo modernista contaba con 18 aulas, una biblioteca, un gimnasio, oficinas y otras instalaciones y abrió sus puertas a los estudiantes en 1954 con 520 matriculados. Ese mismo año se inauguró al lado el convento de estilo modernista Sisters of Saint Joseph (que atendían las escuelas de la iglesia). En 1956, la antigua escuela Saint Francis Xavier en Cummins Highway reabrió sus puertas como la Saint Clare High School; el edificio original de 1916 se duplicó en tamaño gracias



Figura 13. Representación arquitectónica de la Roslindale Branch Library, 1961, por Isidor Richmond y Carney Goldberg, arquitectos. Biblioteca Pública de Boston, Archivo Fotográfico de Boston.

a una gran ampliación al este. En 1961, la Roslindale Branch Library se trasladó del edificio municipal a su ubicación actual en la esquina de las calles Washington y Poplar.⁵⁴

Diseñado por los arquitectos de Brookline Isidore Richmond y Carney Goldberg, el edificio de estilo modernista fue construido en el sitio de la antigua sala de máquinas. En 1969, la sucursal de estilo modernista del Servicio Postal de los Estados Unidos (United States Postal Service, USPS) abrió sus puertas en Cummins Highway, junto al edificio municipal, en el sitio de la antigua escuela Charles Sumner. El mayor impacto en el papel institucional de la plaza durante este período parece haber sido en forma de consolidaciones y cierres de escuelas. En 1956, la Stephen M. Ward School en Seymour Street fue comprada por la parroquia Sacred Heart en 1956 para su uso como escuela parroquial. Sin embargo, el edificio fue confiscado bajo dominio eminente en 1965, ya que estaba ubicado dentro del corredor propuesto para la Southwest Expressway. Después de que los planes para la autopista propuesta se archivaron en 1972, el edificio permaneció vacío hasta que fue rehabilitado y convertido en viviendas para personas mayores cinco años más tarde. En 1976, se inauguró el Complejo Educativo West Roxbury en VFW Parkway, cerca de la línea Dedham, lo que resultó en la consolidación de varias escuelas en West Roxbury y el cierre de la Roslindale High School. En 1987, la escuela secundaria reabrió sus puertas como Roslindale House, un centro para personas mayores que ofrece muchos servicios sociales y que continúa funcionando en la actualidad.⁵⁵

A mediados de la década de 1960, los funcionarios de la ciudad comenzaron a iniciar una variedad de programas para revitalizar Roslindale Square. En 1968, la ciudad destinó fondos públicos bajo su Programa de Mejoras de Capital a la reconstrucción de calles y líneas de servicios públicos, así como a la renovación de espacios recreativos como los campos Healy y Fallon. En 1975, se gastaron aproximadamente \$200,000 en renovar el Edificio Municipal para utilizarlo como centro de salud comunitario. Entre 1975 y 1977, se gastaron casi \$800,000 en mejoras de servicios públicos y del sitio de los complejos de viviendas públicas ubicados en Archdale Road, al norte de la plaza, y en las calles Beech y Washington, al sur. Durante este período, la ciudad también emprendió una serie de programas destinados a mejorar Roslindale Square y sus espacios comerciales. El antiguo Rialto Theatre fue adquirido y demolido. Se gastaron más de \$300,000 en la construcción de estacionamientos al aire libre alrededor de la plaza para atraer a los compradores nuevamente al área, y se gastaron otros \$170,000 en la instalación de nuevas luces y bancos en Adams Park y a lo largo de los corredores de Washington y Centre Street. La creación de Roslindale Village Main Street (RVMS) por parte

del entonces concejal de la ciudad Thomas M. Menino en 1985 canalizó asistencia técnica y subvenciones del Programa de Calles Principales del Fideicomiso Nacional para la Preservación Histórica a Roslindale al área. En cinco años, RVMS apoyó más de \$5 millones en nuevas inversiones para la plaza, a través de la rehabilitación de 33 fachadas de tiendas y 43 edificios comerciales, el establecimiento de 29 nuevos negocios y la creación de más de 130 nuevos empleos. El rápido éxito de RVMS ayudó a fomentar la revitalización de Roslindale Square en el siglo XXI y sirvió como modelo para el establecimiento del programa Calles Principales en toda la ciudad en 1995.

El esfuerzo innovador de Calles Principales se vio mejorado aún más por el Estudio de Preservación de Roslindale y West Roxbury de 1989, encabezado por la Comisión de Lugares Emblemáticos de Boston (Boston Landmarks Commission, BLC) con la cooperación de la Comisión Histórica de Massachusetts (Massachusetts Historic Commission, MHC), la Autoridad de Reurbanización de Boston y el Departamento Ambiental de Boston. Este sólido estudio histórico y arquitectónico registró docenas de propiedades individuales y del distrito en estos vecindarios⁵⁶ e incluyó recomendaciones de elegibilidad para el Registro Nacional de Lugares Históricos.

ROSLINDALE EN LA ACTUALIDAD

En las últimas décadas, la comunidad de Roslindale y la ciudad han completado una serie de iniciativas basadas en la preservación para el vecindario en general y en sitios individuales, incluso cuando la pandemia de COVID-19 cerró varios negocios locales. Como se resume en el Plan del Área Pequeña de Roslindale Square, el Plan Estratégico del Vecindario de Roslindale de 2007 incluyó varios objetivos y acciones relacionadas con la retención, protección y preservación de los recursos históricos. El plan señala que la consideración de los recursos históricos es clave para mantener el carácter de pueblo del vecindario y al mismo tiempo incentivar un mayor desarrollo y mejoras, y es un importante catalizador económico. Las recomendaciones incluyen designar propiedades como Lugares emblemáticos de Boston e incluirlas en el Registro Nacional, mantener vistas a edificios históricos e incorporar temas culturales e históricos locales en los paisajes urbanos y la señalización. En 2008, se estableció el Distrito de Superposición de Diseño del Vecindario de Roslindale (Roslindale Neighborhood Design Overlay District, NDOD) para ayudar a preservar la escala y el carácter del área (Sección 67-26 del Código de Zonificación de Boston).

Los esfuerzos de RVMS ayudaron a estimular otras inversiones privadas en la plaza a finales del siglo XX. Un ejemplo temprano, la Longfellow Elementary School (BOS.10712), que se cerró en 1989, fue rehabilitada y convertida en viviendas para personas mayores en 1999. Longfellow House, como se la conoce ahora, está en frente de los Jardines Públicos Roslindale, lo que demuestra cómo los recursos históricos se pueden adaptar y reutilizar como activos comunitarios.

Entre las recomendaciones específicas del Plan Estratégico de 2007 estaba la rehabilitación de la Subestación Roslindale (BOS.10767) y la inclusión del edificio en el Registro Nacional. Una verdadera historia de éxito: este edificio que estuvo vacío durante mucho tiempo reabrió sus puertas como The Substation en 2016, resultado de una asociación entre RVMS, Historic Boston Inc., Peregrine Group y la comunidad. Este proyecto ilustra las oportunidades creativas que ofrecen los recursos históricos. La subestación funciona como centro de coworking, salón de cerveza y espacio comunitario para eventos emergentes y acontecimientos, al tiempo que acompaña la nueva construcción en otros sitios y agrega más de 40 unidades residenciales. El proyecto recibió atención a nivel nacional y recibió el reconocimiento de la Boston Preservation Alliance, Preservation Massachusetts, el National Trust for Historic Preservation, el City of Boston Community Preservation Fund, la George B. Henderson Foundation y la Amelia Peabody Foundation.

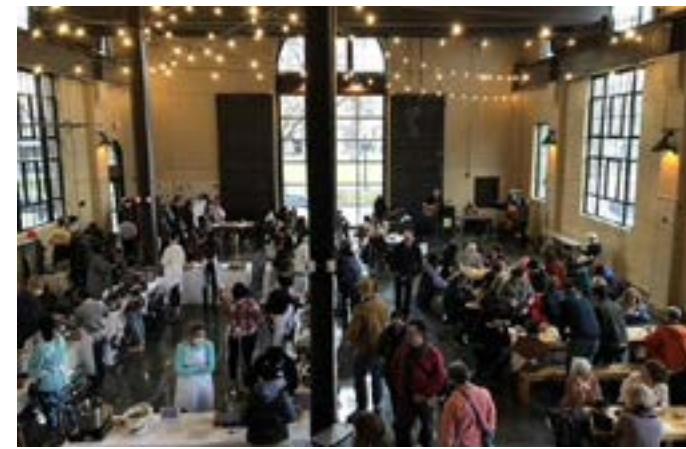


Figura 14. La subestación Roslindale como un edificio relativamente nuevo (arriba a la izquierda, fecha exacta desconocida) y la subestación. Observe el nuevo edificio residencial a la derecha de la subestación (arriba a la derecha), que se construyó como parte del proyecto de reurbanización. Este nuevo edificio fue diseñado para ser compatible con el edificio histórico y el paisaje urbano. Historic Boston, Inc.

Quizás no tan lejos de sus raíces como parada de peaje y hotel, Adams Park (BOS.9358) todavía sirve como punto focal para el pueblo. Más de 100 años después de la fundación del parque, muchos de los edificios cívicos e institucionales del pueblo todavía están agrupados cerca del perímetro. El parque ha sido sede de eventos comunitarios como noches de cine y conciertos, y es el sitio de la famosa celebración anual de iluminación del árbol de Roslindale y un mercado de agricultores de fin de semana que atrae a residentes de varios vecindarios circundantes. Otro ejemplo de un edificio que aún está abierto al público como espacio de reunión, el C.F. Cobleigh Block (BOS.10434) es actualmente popular entre los cerveceros artesanales (más recientemente, Distraction Brewing Co., que al momento de escribir este artículo está en transición a 13 Volt Brewing and Roasting). Con una forma de edificio de hierro fácilmente reconocible, se beneficia de un lugar destacado en Belgrade Avenue, bordeando la Birch Street Plaza que fue convertida en peatonal recientemente.

CONCLUSIÓN Y RECOMENDACIONES

La Roslindale Square y el área de estudio han sido reconocidos desde hace mucho tiempo por su carácter histórico. Desde la encuesta de 1989, las partes interesadas han fomentado la designación de varias propiedades del vecindario como Lugares emblemáticos de Boston o mediante su inclusión en el Registro Nacional, incluidos recursos individuales y grupos de recursos. La creación del NDOD en 2008 reconoce a Roslindale Square como un distrito histórico elegible para el Registro Nacional. El NDOD también señala algunos de los edificios históricos de la zona.

Existen diversos instrumentos para fomentar la preservación y reutilización de los edificios históricos, entre ellos, la inscripción en el Registro Nacional de Lugares Históricos y la designación como lugar emblemático de Boston. En toda la ciudad, existe un solapamiento significativo entre estas clasificaciones, con recursos individuales y distritos colectivos que han sido designados tanto para la inscripción en el Registro Nacional como para lugares emblemáticos de Boston. Sin embargo, esto no es automático, y muchas propiedades tienen un reconocimiento, pero no el otro.

El Registro Nacional se define como “la lista oficial de lugares históricos a nivel nacional dignos de preservación” por el Servicio Nacional de Parques, que administra el programa en coordinación con cada Oficina Estatal de Preservación Histórica (SHPO). Si bien el Registro Nacional es más conocido que su homólogo local, es importante tener en cuenta que la inclusión en la lista ofrece una protección limitada frente a los efectos adversos derivados de un pequeño subconjunto de proyectos de construcción y mejoras; en particular, aquellos que implican financiación y aprobaciones federales. Como instrumento principalmente honorífico y de planificación, la inscripción en el Registro Nacional no limita necesariamente, por sí misma, las futuras mejoras de una propiedad, ni siquiera impide su demolición. Sin embargo, la inclusión en el Registro Nacional aporta beneficios porque abre posibles oportunidades de financiación y asistencia técnica, incluidos incentivos de crédito fiscal histórico.

En cambio, la designación como lugar emblemático de Boston es una estrategia de preservación más práctica, en la que los cambios propuestos son revisados por la Comisión de Lugares Emblemáticos de Boston (BLC) o por una de las varias comisiones de distritos emblemáticos de la Ciudad. A través del proceso de revisión, las comisiones y el personal de la BLC trabajan con los propietarios para desarrollar soluciones de diseño que permitan la evolución y mejora de sus edificios de una manera históricamente sensible. Los propietarios de lugares emblemáticos se pueden beneficiar de los aportes realizados durante el proceso de revisión del diseño, ya que los

comisionados designados no solo representan a sus respectivas comunidades, sino también una amplia gama de conocimientos profesionales y experiencia personal. Los beneficios de la designación como lugar emblemático de Boston son tangibles para toda la comunidad y son fundamentales para mantener el carácter único de nuestros edificios, paisajes urbanos y plazas de los pueblos a medida que la ciudad crece.

El próximo paso de la Comisión de Lugares Emblemáticos de Boston es completar una actualización del Formulario del área, incluido un inventario actualizado de recursos y estructuras potencialmente históricos, para el área de Roslindale Square y presentarlo ante la Comisión Histórica de Massachusetts (MHC).

VHB ofrece las siguientes recomendaciones para futuros estudios y evaluaciones para una posible designación, teniendo en cuenta las condiciones existentes actuales y la evolución de las filosofías y prácticas utilizadas por el Registro Nacional. Si bien esta no es una lista exhaustiva de posibles propiedades históricas, puede considerarse un punto de partida actualizado para evaluar recursos históricos comerciales e institucionales prioritarios.⁵⁸

Roslindale Village (BOS.NW) sigue siendo un fuerte candidato para la importancia histórica y la designación como el núcleo comercial, municipal e institucional histórico y actual de Roslindale. Si bien el centro ha evolucionado

con nuevas construcciones y reformas, sigue siendo un conjunto arquitectónico cohesivo y distintivo de paisajes urbanos. La escala accesible de los edificios históricos del pueblo y la diversidad de características arquitectónicas hacen que esta zona sea en particular interesante visualmente desde una perspectiva peatonal. En la próxima década, Roslindale Village también podría considerarse elegible para la designación como uno de los primeros programas de Main Street en el país, ya que RVMS alcanza los 50 años.⁵⁹ La designación del distrito puede tener un beneficio económico proactivo, ya que elimina uno de los obstáculos asociados con el uso de incentivos de crédito fiscal histórico para proyectos de rehabilitación. Será necesario establecer los límites precisos del distrito y examinar subáreas más pequeñas que han sido inventariadas para ver si se justifica o resulta beneficioso un reconocimiento histórico separado, como **Corinth Street (BOS.MS)** y **1-7/49 Poplar Street (BOS.NG)**.

El pueblo también contiene varias propiedades que pueden ser elegibles para una designación individual, además de contribuir al Distrito Histórico de Roslindale Village. **El bloque Cobleigh (2-14 Belgrade Avenue, BOS.10434)**⁶⁰ conserva características del Renacimiento colonial y características de diseño originales, como cornisas fuertes, pilastras que separan las fachadas de los escaparates y que están

enmarcadas por mamparos con paneles y bandas de señalización, piedras angulares y otros detalles hechos de piedra fundida que contrastan mucho con la fachada de ladrillo y su característica forma de cuña plana. Se han realizado modificaciones como reemplazo de ventanas, elementos de escaparates y señalización, pero se consideran intervenciones comunes que probablemente no restarán importancia arquitectónica al edificio. De manera similar, el **Edificio Municipal (6 Cummins Highway, BOS.10499)** ha sido modificado con el reemplazo de ventanas y puertas, pero mantiene una fuerte presencia con una entrada empotrada de dos pisos flanqueada por grandes pilastras dóricas. Otras características destacadas del Renacimiento clásico incluyen un friso de cornisa sobre el segundo piso con denticulos exagerados y un patrón de triglifos/metopas. Puede tener importancia histórica por ser el edificio municipal principal del pueblo, albergando varios departamentos e instituciones comunitarias diferentes desde su construcción a principios del siglo XX.

La **Roslindale Branch Library (4246 Washington Street, BOS.10768)** de la era modernista se distingue por su espectacular fachada curva, que ayuda a mejorar un terreno que de otro modo tendría una forma extraña. La curva permite un acristalamiento casi continuo a lo largo de Washington Street, mientras que una amplia cúpula en la azotea contiene ventanas tipo triforio diseñadas para permitir que entre más luz hacia el centro del espacio. Este ejemplo de arquitectura

municipal modernista, bien diseñado y bien conservado, conserva casi todos sus elementos históricos exteriores, mientras que el interior fue completamente renovado entre 2019 y 2021 con reconocimiento internacional.

NOTAS AL PIE

¹ Este estudio no pretende ser una historia completa de Roslindale Square y sus alrededores, sino una descripción general de los temas, eventos, historias sociales y desarrollos comunitarios que dieron lugar al carácter del entorno construido.

² Kunze, David C. y Judy P. Kunze, "Superb Suburb," Sociedad Histórica de Roslindale, noviembre de 2020, <https://www.roslindalehistoricalsociety.org/superb-suburb>, consultado en agosto de 2024.

³ En lugar de utilizar los términos cristianos comunes "AC" (Antes de Cristo) y "DC" (anno Domini) o los seculares "AEC" (Antes de la Era Común) y "EC" (Era Común) para dividir períodos de tiempo, los arqueólogos utilizan el análisis de datación por radiocarbono, fijando el "presente" en 1950, el año en que se inventó la datación por radiocarbono. National Park Service, "How Do Archaeologists Talk About Time?" National Park Service, Saugus Iron Works National Historic Site, 22 de julio de 2021, <https://www.nps.gov/articles/000/archaeological-time.htm>, consultado en agosto de 2024.

⁴ Pearson, Lisa, "Early Indigenous Land Use," Arnold Arboretum, 22 de noviembre de 2021, <https://arboretum.harvard.edu/stories/early-indigenous-land-use/>, consultado en agosto de 2024.

^{5,6,7} Pearson, 2021.

⁸ Pearson, 2021; Native Northeast Research Collaborative, "Chickataubut , - 1633," Native Northeast Portal, <https://nativeneortheastportal.com/bio/bibliography/obtakiest-1633>, consultado en agosto de 2024.

⁹ Ciudad de Boston, "City of Roxbury records, Scope and Content note", División de Archivos y Gestión de Registros de la Ciudad de Boston, 30 de abril de 2008. <https://archives.boston.gov/repositories/2/resources/9>, consultado en agosto de 2024.

¹⁰ Frontiero, Wendy, First Church in Roxbury: Boston Landmarks Commission Study Report, Petition # 122.87, Prepared for the City of Boston, Office of Historic Preservation, Boston Landmarks Commission, February 2023, boston.gov/departments/landmarks-commission/landmark-study-reports, consultado en agosto de 2024; Drake, Francis S. The Town of Roxbury: Its Memorable Persons and Places, Roxbury, MA: Self Published, 1878. archive.org/details/townofroxburyits00drak, consultado en agosto de 2024; Millsap, Mary Ann and Karen L. Davis and Betsy Friedberg, "Theodore Parker Unitarian Universalist Church" National Register Nomination Form, December 2019. mhc-macris.net/details?mhcid=bos.nz, consultado en agosto de 2024.

¹¹ Heath, Richard, "Thomas Bell's Bequest to Roxbury Latin School and Forest Hills", Sociedad histórica de Jamaica Plain, 25 de enero de 2013. <https://www.jpshs.org/people/2005/4/14/forest-hills-and-the-bell-bequest-to-roxbury-latin-school.html#gsc.tab=0>, consultado en agosto de 2024.

¹² Heath, "Thomas Bell's Bequest."

¹³ El lugar de reuniones original fue demolido y los materiales se utilizaron para construir parte de una versión anterior de la segunda iglesia en Centre Street. La única evidencia del lugar de reunión original cerca de Walter Street es el cementerio de Walter Street (BOS.822). Millsap, Davis y Friedberg, diciembre de 2019.

¹⁴ Berg, Shary Page, “Walter Street Burying Ground (BOS.822)” Formulario E – Cementerio, diciembre de 2009. <https://mhc-macris.net/details?mhcid=bos.822>, consultado en agosto de 2024; Kunze, David C. y Judy P. Kunze, “Superb Suburb”; Broomer, Kathleen Kelly, 1988 Survey and Planning Grant, Part One: Roslindale and West Roxbury, Project Completion Report, preparado por la Comisión de Lugares Emblemáticos de Boston, 1989. <https://archive.org/details/1988surveyplanni01broo>, consultado en agosto de 2024.

¹⁵ Broomer, 1989; Drake, Francis S., 1878; Millsap, Davis y Friedberg, diciembre de 2019; Broomer, Kathleen Kelly, “West Roxbury Branch Library (BOS.10467)” Formulario B, 1988. <https://mhc-macris.net/details?mhcid=bos.10467>, consultado en agosto de 2024; Enright, Zachary, “Guide to the Town of West Roxbury records”, División de Archivos y Gestión de Registros de la Ciudad de Boston, abril de 2008. <https://archives.boston.gov/repositories/2/resources/9>, consultado en agosto de 2024.

¹⁶ Un ejemplo existente de arquitectura de este periodo temprano es la Casa Daniels-Goldsmith cerca de Poplar Street (BOS.10665), construida como una media capa alrededor de 1725 y ampliada alrededor de 1775 y 1842. Broomer, 1989; Bagley, Joseph M. Boston’s Oldest Buildings and Where to Find Them, Waltham, MA: Brandeis University Press, 2021, 59-61.

¹⁷ Si bien la carretera fue enderezada alrededor de 1910, la curva aún existe como Grouse Street.

¹⁸ Wood, Frederic J. The Turnpikes of New England, Boston, MA: Marshall Jones Company, 1919, 92. Bromley, George W. y Walter S. “Atlas of the City of Boston, West Roxbury, Volume Six,” Plate K, Filadelfia, FA: G.W. Bromley and Company, 1890, 1896, 1905, 1914, 1924, recuperado del Centro de Mapas Leventhal, Biblioteca Pública de Boston.

¹⁹ Hales, John Groves, Mapa “Map of the town of Roxbury”. Boston, MA.: Superintendente de concejales de la ciudad de Roxbury, 1832, recuperado del Centro de Mapas Leventhal, Biblioteca Pública de Boston, <https://collections.leventhalmap.org/search/commonwealth:9s161f25j>, consultado en agosto de 2024.

²⁰ Drake, Francis S., 1878.

²¹ Hales, John Groves, Mapa “Map of Boston and its vicinity from actual survey”. 1820, recuperado del Centro de Mapas Leventhal, Biblioteca Pública de Boston, <https://collections.leventhalmap.org/search/commonwealth:cj82m0273>, consultado en agosto de 2024 Un mapa de 1832 se refiere erróneamente al edificio como “Peacock Tavern”, que estaba ubicado en Centre Street.

²² Broomer, 1989; Kunze and Kunze, “Superb Suburb.”

²³ Kennedy, Charles J. “Commuter Services in the Boston Area, 1835-1860.” The Business History Review, vol. 36, n.º 2. (Verano, 1962). <http://www.jstor.org/stable/3111453>, consultado en agosto de 2024; Wood, Frederic J. 1919.

²⁴ Whitney, Charles, “Map of the town of Roxbury,” Boston, MA: Ciudad de Roxbury, 1849, recuperado de Centro de Mapas Leventhal, Biblioteca Pública de Boston. <https://collections.leventhalmap.org/search/commonwealth:8336h240k>, consultado en agosto de 2024; Hopkins, Griffith Morgan Jr. “Atlas of the County of Suffolk, Massachusetts, West Roxbury, Volume 5.” Plates H y K. Filadelfia, FA: G. M. Hopkins and Company. 1874. Recuperado del Centro de Mapas Leventhal, Biblioteca Pública de Boston, <https://collections.leventhalmap.org/search/commonwealth:tt44pv398>, consultado en agosto de 2024.

²⁵ Humphrey, Thomas J., Hourly Coaches, Omnibuses, and Horse Railroads: A History of Horse-Drawn Transit in Massachusetts, Asociación de Ferrocarriles de Boston Street, 2023. <https://thebsra.org/bsra/wp-content/uploads/2023/12/Horse-Drawn-Transit-History-2023-08-13.pdf>, consultado en agosto de 2024.

²⁶ Kennedy, 1962.

²⁷ Mount Vernon Land Company (Boston). “Plan of house lots, Mt. Vernon St., West Roxbury.” Mapa. West Roxbury (Boston, Mass.): Mount Vernon Land Co., [1892]. Norman B. Leventhal Map & Education Center, <https://collections.leventhalmap.org/search/commonwealth:9s161c63j> (consultado el 23 de agosto de 2024).

²⁸ Hopkins, 1874; Broomer, 1989; Meisel Brothers, mapa “Plan of lands in West-Roxbury, belonging to the estate of Chas. M. Taft” Boston, MA: Meisel Brothers, litógrafos, 1858. Recuperado del Centro de Mapas Leventhal, Biblioteca Pública de Boston, <https://collections.leventhalmap.org/search/commonwealth:wd376188c>, consultado en agosto de 2024; Meisel Brothers, mapa “Plan of lands in West-Roxbury, belonging to the estate of Chas. M. Taft on Poplar Street” Boston, MA: Meisel Brothers, litógrafos, 1858. Recuperado del Centro de Mapas Leventhal, Biblioteca Pública de Boston, <https://collections.leventhalmap.org/search/commonwealth:9s161f982>, consultado en agosto de 2024; Boston Evening Transcript, “Boston and Providence Railroad”, Boston Evening Transcript, 29 de diciembre de 1869, <https://www.newspapers.com/image/734931466/>, consultado en agosto de 2024.

²⁹ Biblioteca Pública De Boston, [alrededor de 1890]. Fotografía “Florence St. Primary School, Roslindale”. Boston, MA.: Biblioteca Pública de Boston, Departamento de Artes. Recuperado del Archivo Fotográfico de Boston, serie: Education > Schools & Students, <https://ark.digitalcommonwealth.org/ark:/50959/cf95jq663>, consultado en agosto de 2024. Sin restricciones de derechos de autor. Identificador: 08_02_005168.

³⁰ Hopkins 1874; Broomer 1989; Broomer, Kathleen Kelly, “Bethany United Methodist Church (BOS.10503)” formulario B, 1988. <https://mhc-macris.net/details?mhcid=bos.10503>, consultado en agosto de 2024.

³¹ Bocchicchio, Victoria. “The Bussey Bridge Disaster.” Sociedad Histórica de Roslindale. 7 de febrero de 2022. <https://www.roslindalehistoricalsociety.org/the-bussey-bridge-train-disaster>, consultado en agosto de 2024.

³² Kunze and Kunze. “Superb Suburb”; Broomer, 1989.

³³ El Old Colony Railroad se formó en 1888 luego de la consolidación de las compañías ferroviarias Old Colony y Boston and Providence (Broomer 1989).

³⁴ Retting y Bradford, 1964, 1975; Arnold Arboretum, “Our History”, 2023. <https://arboretum.harvard.edu/about/our-history/>, consultado en agosto de 2024; Emerald Necklace Conservancy, “Franklin Park”, 2024, <https://www.emeraldnecklace.org/park-overview/franklin-park/>, consultado en agosto de 2024; Wardwell, Anne R., “Olmsted Park System” formulario de Nominación del Registro Nacional, julio de 1971, <https://mhc-macris.net/details?mhcid=bos.io>, consultado en agosto de 2024.

³⁵ Broomer, 1989; Rettig, Polly M. y S. Sydney Bradford. “Arnold Arboretum” formulario de Nominación del Registro Nacional, marzo de 1964, revisado en junio de 1975. <https://mhc-macris.net/details?mhcid=bos.mf>, consultado en agosto de 2024.

³⁶ Carter, Henry H., "Stony Brook Improvement," *Journal of the Association of Engineering Societies*, v. 11, 1892: NY Board of Managers, 501-504. <https://archive.org/details/journalofassoci111892asso/page/504/mode/2up>, consultado en agosto de 2024.

³⁷ Boston Evening Transcript, "West Roxbury and Roslindale Improvements," *Boston Evening Transcript*, 12 de agosto de 1898. <https://www.newspapers.com/image/735368608/>, consultado en agosto de 2024; Boston Globe, "Roslindale Station. New Edifice Opened Today to Patrons of the NY, NH & H Railroad," *Boston Globe*, 17 de abril de 1899. <https://www.newspapers.com/image/430856490/>, consultado en agosto de 2024; "Robert Street Bridge Replacement," Autoridad de Transporte de la Bahía de Massachusetts. <https://www.mbta.com/projects/robert-street-bridge-replacement>, consultado en agosto de 2024.

³⁸ Old Colony Railroad Company (OCR), *Suburban Homes on the "Old Colony": A Directory for those Who Seek a Suburban Residence*, Boston, MA: OCR, Departamento de Pasajeros, 1889. Recuperado de la Biblioteca del Congreso, <https://lccn.loc.gov/tmp92006289>, consultado en agosto de 2024.; Nickerson, J.J. y Fred G. Cox, *West Roxbury and Roslindale, Residential Suburbs*, Boston, MA: West Roxbury News y Roslindale News (edición complementaria), diciembre de 1904. Recuperado de la Sociedad Histórica de Roslindale. <https://www.roslindalehistoricalsociety.org/pdfs>, consultado en agosto de 2024; Broomer 1989.

³⁹ Sherva, Elizabeth y Betsy Friedberg, "Roslindale Substation" Formulario de nominación del Registro Nacional, junio de 2013. <https://mhc-macris.net/details?mhcid=bos.10767>, consultado en agosto de 2024.

⁴⁰ Bromley, George Washington, y Walter Scott Bromley. "Atlas of the city of Boston: Boston proper and Back Bay." Mapa. Filadelfia: G.W. Bromley & Co., 1902. Norman B. Leventhal Map & Education Center, <https://collections.leventhalmap.org/search/commonwealth:tt44pw190> (consultado el 23 de agosto de 2024).

⁴¹ Roslindale Branch [Fotografía]. (1900). Recuperado de <https://ark.digitalcommonwealth.org/ark:/50959/3f463g75q>

⁴² Broomer, 1989; Boston Globe, "Will Dedicate Irving W. Adams Park Tomorrow", *Boston Globe*, 20 de mayo de 1921. <https://www.newspapers.com/image/430210558/>, consultado en agosto de 2024; Boston Globe, "Fire in Taft's Tavern", *Boston Globe*, 22 de diciembre de 1891. <https://www.newspapers.com/image/430713292/>, consultado en agosto de 2024; Boston Evening Transcript, "Note on former Taft's Tavern being used for classrooms", *Boston Evening Transcript*, 18 de mayo de 1894. <https://www.newspapers.com/image/735169304/>, consultado en agosto de 2024; Boston Globe, "Meets a Long-Felt Want. Roslindale's New Branch of the Public Library to be Opened Tomorrow Afternoon." *Boston Globe*, 28 de diciembre de 1900.

⁴³ Nickerson y Cox, 1904; Broomer, Kathleen Kelly, "Central Building (BOS.10434)" formulario B, 1988. <https://mhc-macris.net/details?mhcid=bos.10434>, consultado en agosto de 2024.

⁴⁴ Hopkins, 1874; Hopkins, Griffith Morgan Jr., "City Atlas of Boston, Massachusetts," Plate 24, Filadelfia, FA: G.M. Hopkins, C.E. 1882. Recuperado del Centro de Mapas Leventhal, Biblioteca Pública de Boston, <https://collections.leventhalmap.org/search/commonwealth:tt44pv398>, consultado en agosto de 2024, <https://collections.leventhalmap.org/search/commonwealth:tt44pv51j>, consultado en agosto de 2024; Bromley, 1890, 1896, 1905; Bromley, George W. y Walter S., "Atlas of the City of Boston, West Roxbury, Volume Five," Plate K, Filadelfia, FA: G.W. Bromley and Company, 1884. Recuperado de Historical Information Gatherers, Boston Architectural College Library; Richards, L.J., "Atlas of Dorchester, West Roxbury, and Brighton, City of Boston," Boston, MA: J.P. Richards and Company, 1899. Recuperado del Centro de Mapas Leventhal, Biblioteca Pública De Boston.

⁴⁵ Levenson, Deborah, "Global Boston: Roslindale," Boston College, Departamento de Historia, 2023. <https://globalboston.bc.edu/index.php/home/immigrant-places/roslindale/>, consultado en agosto de 2024; Bromley, 1896; Broomer 1989; Labeck, James y Betsy Friedberg, "Roslindale Congregational Church" Nominación del Registro Nacional, junio de 1991. <https://mhc-macris.net/details?mhcid=bos.10500>, consultado en agosto de 2024.

⁴⁶ Folsom, A. (1890). Longfellow School, Roslindale [fotografía]. Recuperado de <https://ark.digitalcommonwealth.org/ark:/50959/cf95jq905>

⁴⁷ Sin autor, "Stephen M. Ward School (BOS.10701)", formulario B. <https://mhc-macris.net/details?mhcid=BOS.10701>, consultado en agosto de 2024; Sin autor, "Longfellow Elementary School (BOS.10712)", formulario B. <https://mhc-macris.net/details?mhcid=bos.10712>, consultado en agosto de 2024; Sin autor, "Charles Sumner Elementary School (BOS.10424)", formulario B. <https://mhc-macris.net/details?mhcid=bos.10424>, consultado en agosto de 2024; O'Connor, Patrick, "The History of Roslindale High School", Sociedad Histórica de Roslindale, 18 de junio de 2021. <https://www.roslindalehistoricalsociety.org/the-history-of-roslindale-high-school>, consultado en agosto de 2024; Nickerson y Cox, 1904; <https://www.newspapers.com/image/430725629/>, consultado en agosto de 2024.

⁴⁸ Adams, Virginia, y S. Berg, T. Orwig, E. Maass, "West Roxbury Parkway, Metropolitan Park System of Greater Boston MPS" formulario de nominación para el Registro Nacional, noviembre de 2005. <https://mhc-macris.net/details?mhcid=bos.yj>, consultado en agosto de 2024; Adams, Virginia, y S. Berg, T. Orwig, E. Maass, "Veterans of Foreign Affairs (VFW) Parkway, Metropolitan Park System of Greater Boston MPS" formulario de nominación para el Registro Nacional, octubre de 2004. <https://mhc-macris.net/details?mhcid=bos.yd>, consultado en agosto de 2024.

⁴⁹ BRA, 1979.

⁵⁰ HBI, 2009-2011; Lambrian Construction Corporation, "St. Nectarios Greek Orthodox Church", Lambrian Construction Corporation, 2009. <https://www.lambrian.com/proj-nect.html>, consultado en agosto de 2024; Boston Globe, "Parishoners (sic) keep their promise", *Boston Globe*, 1 de octubre de 1978. <https://www.newspapers.com/image/436985019/>, consultado en agosto de 2024; Saint Nectarios Greek Orthodox Church, "Attend Our Annual Greek Food Festival Fund Raiser", 2024. <https://stnectariosma.org/festival>, consultado en agosto de 2024; Boston Globe, "Greeks mark turning point", *Boston Globe*, 7 de abril de 1987. <https://www.newspapers.com/image/441337661/>, consultado en agosto de 2024; Levenson, "Boston global: Roslindale."

⁵¹ Boston (Mass.). Departamento de Tráfico y Estacionamiento. South Street, Roslindale, mirando hacia el este desde la estación de tren hacia Poplar Street. 28 de abril de 1948. Fotografía En fotografías del Departamento de Tráfico y Estacionamiento (Colección 5110.002), Caja 1. Boston, MA. Creado el 6 de mayo de 2020. Consultado en agosto de 2024. Registro de MODS.

⁵² Favor, Warren E. "Rialto Theatre, Roslindale, Boston." Fotografía. [1946]. Digital Commonwealth, <https://ark.digitalcommonwealth.org/ark:/50959/qv33tw16k> (consultado el 23 de agosto de 2024).

⁵³ HBI, 2009–2011; Broomer, 1989; BRA, Roslindale: Neighborhood Profile, informe preliminar, BRA, 1988. <https://archive.org/details/roslindaleneighb00bost/page/n9/mode/2up>, consultado en agosto de 2024; BRA, 1979; BRA, Roslindale: Perfil del distrito y programa de mejora del vecindario propuesto para 1977–1979, BRA, Programa de planificación del vecindario, otoño de 1976. <https://archive.org/details/roslindaledistri7779bost/mode/2up>, consultado en agosto de 2024; Schofield, Clay, “Mass Transit in Boston: A Brief History of the Fixed Guideway Systems”, *Práctica de ingeniería civil*, otoño/invierno de 1998, <https://www.bscesjournal.org/wp-content/uploads/CEP-Vol-13-No-2-03.pdf>, consultado en agosto de 2024; MBTA, Informe anual, 1987. Boston, MA.: MBTA Recuperado de la Biblioteca Pública de Boston, https://archive.org/details/annualreportmas1987mass_0/mode/2up, consultado en agosto de 2024.

⁵⁴ “Architectural rendering of the Roslindale Branch of the Boston Public Library. Isidor Richmond & Carney Goldberg, architects.” Fotografía. [ca. 1961]. Digital Commonwealth, <https://ark.digitalcommonwealth.org/ark:/50959/3f463k15w> (consultado el 23 de agosto de 2024).

⁵⁵ Yudis, Anthony J., “HUD Bay State scorecard; \$93 million for housing in '77”, *Boston Globe*, 11 de diciembre de 1977. <https://www.newspapers.com/image/441363093>, consultado en agosto de 2024; Sin autor, “Stephen M. Ward School (BOS.10701)”; O’Connor, Patrick, “The History of Roslindale High School”; Broomer, “Roslindale Branch Public Library (BOS.10768)”, formulario B, 1988. <https://mhc-macris.net/details?mhcid=bos.10768>, consultado en agosto de 2024; Broomer, “Sacred Heart Roman Catholic Church Complex (BOS.WM)” formulario A, diciembre de 2003. <https://mhc-macris.net/details?mhcid=bos.wm>, consultado en agosto de 2024; Historic Aerials, “4225 Washington St, Boston, MA 02131”, NETROnline, 1938, 1955, 1957, 1969. <https://www.historicaerials.com/viewer>, consultado en agosto de 2024.

⁵⁶ Los formularios de inventario de esta encuesta están disponibles en MACRIS, <https://maps.mhc-macris.net/>.

⁵⁷ HBI, 2009–2011. <https://historicboston.org/wp-content/uploads/Casebook-Roslindale-Village.pdf>, consultado en julio de 2024; Sin autor, “Longfellow Elementary School (BOS.10712).”

⁵⁸ Como se señala en otras partes del estudio, la subestación Roslindale (BOS.10767) y la Roslindale Congregational Church (BOS.10500) han sido incluidas individualmente en el Registro Nacional y no están incluidas en el debate de las recomendaciones.

⁵⁹ Se considera generalmente que el umbral de importancia histórica de una propiedad es de 50 años de antigüedad (con excepciones). Esto permite que transcurra suficiente tiempo para ayudar a garantizar que la evaluación de la importancia histórica sea lo más objetiva posible y proporciona tiempo para que la propiedad se considere dentro de un contexto histórico y arquitectónico más amplio.

⁶⁰ La sección 67-26 del Código de Zonificación de Boston, que establece el NDOD de Roslindale, se refiere a este edificio como el “Edificio Masónico del Renacimiento Georgiano”.

BIBLIOGRAFÍA

Fuentes principales

Boston Evening Transcript. “Boston and Providence Railroad.” *Boston Evening Transcript*. 29 de diciembre de 1869. <https://www.newspapers.com/image/734931466/>, consultado en agosto de 2024.

_____. “West Roxbury and Roslindale Improvements.” *Boston Evening Transcript*, 12 de agosto de 1898. <https://www.newspapers.com/image/735368608/>, consultado en agosto de 2024

_____. “Note on former Taft’s Tavern being used for classrooms.” *Boston Evening Transcript*. 18 de mayo de 1894. <https://www.newspapers.com/image/735169304/>, consultado en agosto de 2024.

Boston Globe. “Bussey Bridge Replaced.” *Boston Globe*. 3 de enero de 1888. <https://www.newspapers.com/image/430990860/>, consultado en agosto de 2024.

_____. “Roslindale Station. New Edifice Opened Today to Patrons of the NY, NH & H Railroad.” *Boston Globe*, 17 de abril de 1899. <https://www.newspapers.com/image/430856490/>, consultado en agosto de 202

_____. “Fire in Taft’s Tavern.” *Boston Globe*. 22 de diciembre de 1891. <https://www.newspapers.com/image/430713292/>, consultado en agosto de 2024.

_____. “Meets a Long–Felt Want. Roslindale’s New Branch of the Public Library to be Opened Tomorrow Afternoon.” *Boston Globe*. 28 de diciembre de 1900. <https://www.newspapers.com/image/430725629/>, consultado en agosto de 2024.

_____. “Will Dedicate Irving W. Adams Park Tomorrow.” *Boston Globe*. 20 de mayo de 1921. <https://www.newspapers.com/image/430210558/>, consultado en agosto de 2024.

_____. “Parishoners (sic) keep their promise.” *Boston Globe*. 1 de octubre de 1978. <https://www.newspapers.com/image/436985019/>, consultado en agosto de 2024.

_____. “Greeks mark turning point.” *Boston Globe*. 7 de abril de 1987. <https://www.newspapers.com/image/441337661/>, consultado en agosto de 2024.

Autoridad De Reurbanización De Boston (BRA). Roslindale: Perfil del distrito y programa de mejora del vecindario propuesto para 1979–1981. Programa de Planificación Vecinal, BRA. 1979. <https://archive.org/details/roslindaledistri7981bost/mode/2up>, consultado en agosto de 2024.

_____. Roslindale: Perfil del distrito y programa de mejora del vecindario propuesto para 1977–1979. Programa de Planificación Vecinal, BRA. Otoño de 1976. <https://archive.org/details/roslindaledistri7779bost/mode/2up>, consultado en agosto de 2024.

_____. Roslindale: Perfil Vecinal. Informe preliminar. BRA. 1988. <https://archive.org/details/roslindaleneighb00bost/page/n9/mode/2up>, consultado en agosto de 2024.

_____. Plan estratégico para el vecindario de Roslindale. BRA, 2007. <https://www.bostonplans.org/getattachment/2f9bc52c-7229-4611-9a18-be4d629280a8>, consultado en agosto de 2024.

Drake, Francis S. *The Town of Roxbury: Its Memorable Persons and Places*. Roxbury, MA: Autopublicado. 1878. <https://archive.org/details/townofroxburyits00drak>, consultado en agosto de 2024.

Carter, Henry H., “Stony Brook Improvement,” *Journal of the Association of Engineering Societies*, v. 11, 1892: NY Board of Managers, 501-504. <https://archive.org/details/journalofassoci111892asso/page/504/mode/2up>, consultado en agosto de 2024.

Nickerson, J.J. y Fred G. Cox. *West Roxbury y Roslindale, suburbios residenciales*. Boston, MA: West Roxbury News y Roslindale News (edición complementaria). Diciembre de 1904 Recuperado de la Sociedad Histórica de Roslindale. <https://www.roslindalehistoricalsociety.org/pdfs>, consultado en agosto de 2024.

Norfolk County Registry of Deeds. “Frederic Taft to Charles M. Taft, Land in Roxbury.” Libro 110, página 339. Norfolk County Registry of Deeds. 31 de marzo de 1836.

_____. “Joseph Arnold Jr. to Charles M. Taft, Land in Roxbury.” Libro 117, página 413. Norfolk County Registry of Deeds. 4 de enero de 1838

_____. “Frederick D. Byrnes to Charles M. Taft, Land in Roxbury.” Libro 121, página 189. Norfolk County Registry of Deeds. 10 de octubre de 1838

Old Colony Railroad Company (OCR). *Suburban Homes on the “Old Colony”: A Directory for those Who Seek a Suburban Residence*. Boston, MA.: OCR, Departamento de Pasajeros. 1889. Recuperado de la Biblioteca del Congreso, <https://lccn.loc.gov/tmp92006289>, consultado en agosto de 2024.

Yudis, Anthony J. “HUD Bay State scorecard; \$93 million for housing in '77.” *Boston Globe*. 11 de diciembre de 1977. <https://www.newspapers.com/image/441363093>, consultado en agosto de 2024.

Fuentes secundarias

Adams, Virginia, y S. Berg, T. Orwig, E. Maass. “West Roxbury Parkway, Metropolitan Park System of Greater Boston MPS” Formulario de nominación del Registro Nacional. Noviembre de 2005. <https://mhc-macris.net/details?mhcid=bos.yj>, consultado en agosto de 2024.

_____. “Veterans of Foreign Affairs (VFW) Parkway, Metropolitan Park System of Greater Boston MPS” Formulario de nominación del Registro Nacional. Octubre de 2004. <https://mhc-macris.net/details?mhcid=bos.yd>, consultado en agosto de 2024.

Arnold Arboretum. “Our History.” 2023. <https://arboretum.harvard.edu/about/our-history/>, consultado en agosto de 2024.

_____. “Early Indigenous Land Use.” Lisa Pearson, 2021. <https://arboretum.harvard.edu/stories/early-indigenous-land-use/>, consultado en agosto de 2024.

_____. “History of an Urban Wilderness.” Peter Del Tredici, Jill Desimini, y Jenny Corlett, 2015. <https://arboretum.harvard.edu/stories/history-of-an-urban-wilderness/>, consultado en agosto de 2024.

Bagley, Joseph M. *Boston’s Oldest Buildings and Where to Find Them*, Waltham, MA: Brandeis University Press, 2021, 59-61.

Berg, Shary Page. “Walter Street Burying Ground (BOS.822)” Formulario E – Cementerio. Diciembre de 2009. <https://mhc-macris.net/details?mhcid=bos.822>, consultado en agosto de 2024.

Bocchicchio, Victoria. “The Bussey Bridge Disaster.” Sociedad Histórica de Roslindale. 7 de febrero de 2022. <https://www.roslindalehistoricalsociety.org/the-bussey-bridge-train-disaster>, consultado en agosto de 2024.

Ciudad de Boston. “City of Roxbury records, Scope and Content note.” División de Archivos de la Ciudad de Boston y Gestión de Registros. 30 de abril de 2008. <https://archives.boston.gov/repositories/2/resources/9>, consultado en agosto de 2024.

_____. “Birch Street Plaza.” Agosto de 2024. <https://www.boston.gov/departments/transportation/birch-street-plaza>, consultado en agosto de 2024.

_____. “Roslindale Squares and Streets.” 19 de julio de 2024. <https://storymaps.arcgis.com/stories/bb6974c237834e6ca2b0e2ea8dd84238>, consultado en agosto de 2024.

Boston 200 Corporation. *Roslindale: Boston 200 Neighborhood History Series*. Boston, MA.: Boston 200 Corporation, 1975. <https://ia903004.us.archive.org/27/items/roslindale00bost/roslindale00bost.pdf>, consultado en agosto de 2024.

Comisión de Lugares Emblemáticos de Boston. “West Roxbury/Roslindale: Exploring Boston’s Neighborhoods.” 1995. https://www.cityofboston.gov/Images/Documents/WestRoxbury_Roslindale_brochure_tcm3-19126.pdf, consultado en agosto de 2024.

_____. Facebook, 7 de mayo de 2018. <https://www.facebook.com/BostonLandmarks/posts/this-week-the-bld-is-in-the-roslindale-neighborhood-first-up-is-2-14-belgrade-st-/1647981145249670/>, consultado en septiembre de 2024.

Broomer, Kathleen Kelly. Subvención para estudios topográficos y planificación de 1988, primera parte: Informe de finalización del proyecto Roslindale y West Roxbury. Preparado por la Comisión de Lugares Emblemáticos de Boston. 1989. <https://archive.org/details/1988surveyplanni01broo>, consultado en agosto de 2024.

_____. “Bethany United Methodist Church (BOS.10503)” formulario B. 1988. <https://mhc-macris.net/details?mhcid=bos.10503>, consultado en agosto de 2024.

_____. “Central Building (BOS.10434)” formulario B. 1988. <https://mhc-macris.net/details?mhcid=bos.10434>, consultado en agosto de 2024.

_____. “Hancock Village (BKL.BA)” formulario del área. Mayo de 2008. <https://mhc-macris.net/details?mhcid=bkl.ba>, consultado en agosto de 2024.

_____. “Hancock Village (BOS.ABK)” formulario del área. Mayo de 2008. <https://mhc-macris.net/details?mhcid=bos.abk>, consultado en agosto de 2024.

_____. “Roslindale Branch Public Library (BOS.10768)” formulario B. 1988. <https://mhc-macris.net/details?mhcid=bos.10768>, consultado en agosto de 2024.

_____. “Sacred Heart Roman Catholic Church Complex (BOS.WM)” formulario A. Diciembre de 2003. <https://mhc-macris.net/details?mhcid=bos.wm>, consultado en agosto de 2024.

_____. “West Roxbury Branch Library (BOS.10467)” formulario B. 1988. <https://mhc-macris.net/details?mhcid=bos.10467>, consultado en agosto de 2024.

Enright, Zachary. “Guide to the Town of West Roxbury records.” División de Archivos de la Ciudad de Boston y Gestión de Registros. Abril de 2008. <https://archives.boston.gov/repositories/2/resources/9>, consultado en agosto de 2024.

FindaGrave. “Captain Joseph Weld (1599-1646).” ID del monumento: 88776512. FindaGrave. <https://www.findagrave.com/memorial/88776512/joseph-weld>, consultado en agosto de 2024.

_____. “John Weld Sr. (1623-1691).” ID del monumento: 225442035. FindaGrave. https://www.findagrave.com/memorial/225442035/john_weld, consultado en agosto de 2024.

Frontiero, Wendy. First Church in Roxbury: Boston Landmarks Commission Study Report. N.º de petición 122.87. Preparado por la ciudad de Boston, Oficina de Preservación Histórica, Comisión de Lugares Emblemáticos de Boston. Febrero de 2023. <https://www.boston.gov/departments/landmarks-commission/landmark-study-reports>, consultado en agosto de 2024.

Heath, Richard. “Thomas Bell’s Bequest to Roxbury Latin School and Forest Hills.” Sociedad Histórica de Jamaica Plain. 25 de enero de 2013. <https://www.jpshs.org/people/2005/4/14/forest-hills-and-the-bell-bequest-to-roxbury-latin-school.html#gsc.tab=0>, consultado en agosto de 2024.

Historic Aerials. “4225 Washington St, Boston, MA 02131.” NETROnline. 1938, 1955, 1957, 1969. <https://www.historicaerials.com/viewer>, consultado en agosto de 2024.

Historic Boston, Incorporated (HBI). Commercial Casebook: Roslindale Village. HBI. 2009–2011. <https://historicboston.org/wp-content/uploads/Casebook-Roslindale-Village.pdf>, consultado en julio de 2024.

Humphrey, Thomas J., Hourly Coaches, Omnibuses, and Horse Railroads: A History of Horse-Drawn Transit in Massachusetts. Asociación de Ferrocarriles de Boston Street. 2023. <https://thebsra.org/bsra/wp-content/uploads/2023/12/Horse-Drawn-Transit-History-2023-08-13.pdf>, consultado en agosto de 2024.

Karr, Ronald Dale. The Rail Lines of Southern New England. Pepperell, MA: Branch Line Press, 2017.

Kennedy, Charles J. “Commuter Services in the Boston Area, 1835–1860.” The Business History Review, vol. 36, n.º 2. (Verano, 1962). <http://www.jstor.org/stable/3111453>, consultado en agosto de 2024.

Kunze, David C. and Judy P. Kunze. “Superb Suburb.” Sociedad Histórica de Roslindale. Noviembre de 2020. <https://www.roslindalehistoricalsociety.org/superb-suburb>, consultado en agosto de 2024.

Lambrian Construction Corporation. “St. Nectarios Greek Orthodox Church.” Lambrian Construction Corporation. 2009. <https://www.lambrian.com/proj-nect.html>, consultado en agosto de 2024.

Labeck, James y Betsy Friedberg. “Roslindale Congregational Church” Nominación del Registro Nacional. Junio de 1991. <https://mhc-macris.net/details?mhcid=bos.10500>, recuperado en agosto de 2024.

Levenson, Deborah. “Global Boston: Roslindale.” Boston College, Departamento de Historia. 2023. <https://globalboston.bc.edu/index.php/home/immigrant-places/roslindale/>, consultado en agosto de 2024.

Millsap, Mary Ann y Karen L. Davis y Betsy Friedberg. “Theodore Parker Unitarian Universalist Church” Formulario de Nominación del Registro Nacional. Diciembre de 2019. <https://mhc-macris.net/details?mhcid=bos.nz>, consultado en agosto de 2024.

Massachusetts Institute of Technology (MIT), Department Urban Studies and Planning and Roslindale Village Main Streets (RVMS). Revitalizing Urban Main Streets: Roslindale Village. Boston, MA.: MIT y RVMS. Primavera de 2005

Autoridad de Transporte de la Bahía de Massachusetts (MBTA). Informe anual, 1987. Boston, MA.: MBTA Recuperado de la Biblioteca Pública de Boston, https://archive.org/details/annualreportmas1987mass_0/mode/2up, consultado en agosto de 2024.

_____. “Robert Street Bridge Replacement.” <https://www.mbta.com/projects/robert-street-bridge-replacement>, consultado en agosto de 2024.

National Park Service. “How Do Archaeologists Talk About Time?” National Park Service, Saugus Iron Works National Historic Site. 22 de julio de 2021. <https://www.nps.gov/articles/000/archaeological-time.html>, consultado en agosto de 2024.

Native Northeast Research Collaborative. “Chickataubut, - 1633.” Native Northeast Portal. <https://nativeneastportal.com/bio/bibliography/obtakiest-1633>, consultado en agosto de 2024.

Sin autor. "John Eliot: Father of "Praying Villages." Boston Harbor Islands National and State Park (BHINSP). 8 de diciembre de 2021. <https://www.bostonharborislands.org/uncategorized/john-eliot-father-of-praying-villages/>, consultado en agosto de 2024.

_____. "Bussey Estate." Informe no publicado. Autoridad de Reurbanización de Boston. Diciembre de 1972. <https://dn790009.ca.archive.org/0/items/busseyinstitutio00bost/busseyinstitutio00bost.pdf>, consultado en agosto de 2024.

_____. "Longfellow Elementary School (BOS.10712)" formulario B. <https://mhc-macris.net/details?mhcid=bos.10712>, consultado en agosto de 2024.

_____. "Stephen M. Ward School (BOS.10701)" formulario B. <https://mhc-macris.net/details?mhcid=BOS.10701>, consultado en agosto de 2024.

_____. "Charles Sumner Elementary School (BOS.10424)" formulario B. <https://mhc-macris.net/details?mhcid=bos.10424>, consultado en agosto de 2024.

O'Brien, Peter y Kathy Griffin. "The Weld Family." Sociedad Histórica de Jamaica Plain. Agosto de 2015. <https://www.jphs.org/people/2005/3/14/the-weld-family.html#gsc.tab=0>, consultado en agosto de 2024.

O'Connor, Patrick. "The History of Roslindale High School." Sociedad Histórica de Roslindale. 18 de junio de 2021. <https://www.roslindalehistoricalsociety.org/the-history-of-roslindale-high-school>, consultado en agosto de 2024.

Pearson, Lisa. "Early Indigenous Land Use." Arnold Arboretum. 22 de noviembre de 2021. <https://arboretum.harvard.edu/stories/early-indigenous-land-use/>, consultado en agosto de 2024.

Rettig, Polly M. y S. Sydney Bradford. "Arnold Arboretum" Formulario de Nominación del Registro Nacional. Marzo de 1964, revisado en junio de 1975. <https://mhc-macris.net/details?mhcid=bos.mf>, consultado en agosto de 2024.

Roslindale Branch Library, Friends of. "Library History." sin fecha <https://friendsofroslindalelibrary.org/libraryhistory/>, consultado en agosto de 2024.

Saint Nectarios Greek Orthodox Church. "Attend Our Annual Greek Food Festival Fund Raiser." 2024. <https://stnectoriosma.org/festival>, consultado en agosto de 2024.

Sammarco, Anthony Mitchell. Then & Now: Roslindale. Portsmouth, NH: Arcadia Publishing, 2003.

Schofield, Clay. "Mass Transit in Boston: A Brief History of the Fixed Guideway Systems." Civil Engineering Practice. Otoño/invierno de 1998. <https://www.bscesjournal.org/wp-content/uploads/CEP-Vol-13-No-2-03.pdf>, consultado en agosto de 2024.

Sherva, Elizabeth y Betsy Friedberg, "Roslindale Substation" formulario de Nominación del Registro Nacional., junio de 2013. <https://mhc-macris.net/details?mhcid=bos.10767>, consultado en agosto de 2024.

Wardwell, Anne R. "Olmsted Park System" Formulario de Nominación del Registro Nacional. Julio de 1971. <https://mhc-macris.net/details?mhcid=bos.io>, consultado en agosto de 2024.

Wood, Frederic J. The Turnpikes of New England. Boston, MA.: Marshall Jones Company. 1919.

Mapas y atlas

Bromley, George W. y Walter S. "Atlas of the City of Boston, West Roxbury, Volume Five." Plate K. Filadelfia, FA: G.W. Bromley and Company. 1884. Recuperado de Historical Information Gatherers, Boston Architectural College Library.

_____. "Atlas of the City of Boston, West Roxbury, Volume Six." Plate K. Filadelfia, FA: G.W. Bromley and Company. 1890, 1896, 1905, 1914, 1924. Recuperado del Centro de Mapas Leventhal, Biblioteca Pública De Boston.

Folsom, A. H. (Augustine H.), -1926. "Bussey Bridge disaster." Fotografía 1887. Digital Commonwealth, <https://ark.digitalcommonwealth.org/ark:/50959/h415ph85f>, consultado en agosto de 2024.

Hales, John Groves. "Map of the town of Roxbury." Mapa. Boston, MA.: Superintendente de concejales de la ciudad de Roxbury. 1832. Recuperado del Centro de Mapas Leventhal, Biblioteca Pública de Boston, <https://ark.digitalcommonwealth.org/ark:/50959/9s161f25j>, consultado en agosto de 2024.

_____. "Map of Boston and its vicinity from actual survey." Mapa. 1820. Recuperado del Centro de Mapas Leventhal, Biblioteca Pública de Boston, <https://collections.leventhalmap.org/search/commonwealth:cj82m0273>, consultado en agosto de 2024.

Hopkins, Griffith Morgan Jr. "Atlas of the County of Suffolk, Massachusetts, West Roxbury, Volume 5." Plates H y K. Filadelfia, FA: G. M. Hopkins and Company. 1874. Recuperado del Centro de Mapas Leventhal, Biblioteca Pública de Boston, <https://collections.leventhalmap.org/search/commonwealth:tt44pv398>, consultado en agosto de 2024.

_____. "City Atlas of Boston, Massachusetts." Plate 24. Filadelfia, FA: G.M. Hopkins, C.E. 1882. Recuperado del Centro de Mapas Leventhal, Biblioteca Pública de Boston, <https://collections.leventhalmap.org/search/commonwealth:tt44pv51j>, consultado en agosto de 2024.

Meisel Brothers. "Plan of lands in West-Roxbury, belonging to the estate of Chas. M. Taft." Mapa. Boston, MA.: Meisel Brothers, litógrafos. 1858. Recuperado del Centro de Mapas Leventhal, Biblioteca Pública de Boston, <https://collections.leventhalmap.org/search/commonwealth:wd376188c>, consultado en agosto de 2024.

Moses, T.B. "Plan of the Town of West Roxbury." Mapa. Boston, MA.: Concejales de West Roxbury. 1873. Recuperado del Centro de Mapas Leventhal, Biblioteca Pública de Boston, <https://collections.leventhalmap.org/search/commonwealth:9s161f53q>, consultado en agosto de 2024.

Richards, L.J. "Atlas of Dorchester, West Roxbury, and Brighton, City of Boston." Boston, MA.: J.P. Richards and Company. 1899. Recuperado del Centro de Mapas Leventhal, Biblioteca Pública De Boston.

Sanborn Perris Map Company. "Insurance Maps of Boston, Massachusetts, Volume Seven." Nueva York, NY: Sanborn-Perris Map Company. 1898. Recuperado de Historical Information Gatherers, Boston Architectural College Library.

Thee, Christopher J. "Massachusetts Nipmucs and the Long Shadow of John Milton Earle." The New England Quarterly Vol.

Imágenes

79, No. 4 (2006): 636–54. <http://www.jstor.org/stable/20474497>, consultado en agosto de 2024.

Whitney, Charles. “Map of the town of Roxbury.” Boston, MA.: G.W. Boynton. 1843. Recuperado del Centro de Mapas Leventhal, Biblioteca Pública de Boston, <https://collections.leventhalmap.org/search/commonwealth:8336h240k>, consultado en agosto de 2024.

----- . “Map of the town of Roxbury.” Boston, MA.: Town of Roxbury.1849. Recuperado del Centro de Mapas Leventhal, Biblioteca Pública de Boston, <https://collections.leventhalmap.org/search/commonwealth:8336h240k>, consultado en agosto de 2024.

Withington, Mather. “Plan of Roxbury, made by Mather Withington.” Mapa. Noviembre de 1794 Recuperado del Centro de Mapas Leventhal, Biblioteca Pública de Boston, <https://collections.leventhalmap.org/search/commonwealth:2227np83j>, consultado en agosto de 2024.

Favor, Warren E. “Rialto Theatre, Roslindale, Boston.” 1946. En el archivo, Biblioteca Pública de Boston, Departamento de Artes, Warren Favor Collection. <https://ark.digitalcommonwealth.org/ark:/50959/qv33tw16k>, consultado en agosto de 2024.

Folsom, Augustine H. “Longfellow School, Roslindale.” 1890. En el archivo, Biblioteca Pública de Boston, Departamento de Artes, Archivo Fotográfico de Boston. <https://ark.digitalcommonwealth.org/ark:/50959/cf95jq905>, consultado en agosto de 2024.

“Florence St. Primary School, Roslindale.” Ca. 1890. En el archivo, Biblioteca Pública de Boston, Departamento de Artes, Archivo Fotográfico de Boston. <https://ark.digitalcommonwealth.org/ark:/50959/cf95jq663>, consultado en agosto de 2024.

Isidor Richmond and Carney Goldberg, Architects. “Architectural rendering of the Roslindale Branch of the Boston Public Library.” Ca. 1961. En el archivo, Biblioteca Pública de Boston, Departamento de Artes, Archivo Fotográfico de Boston. <https://ark.digitalcommonwealth.org/ark:/50959/3f463k15w>, consultado en agosto de 2024.

“Old Roslindale Library.” 26 de marzo de 1963. Archivos de la ciudad de Boston, Mayor John F. Collins Photographs Collection. Imagen 0244.002. https://cityofboston.access.preservica.com/uncategorized/IO_72ad16a0-a7a6-4c3c-b4cb-1ff97f7da63f/, consultado en agosto de 2024.

“Roslindale Branch.” Ca. 1910. En el archivo, Biblioteca Pública de Boston, Departamento de Artes, Archivo Fotográfico de Boston. <https://ark.digitalcommonwealth.org/ark:/50959/3f463g75q>, consultado en agosto de 2024.

Ciudad de Boston, Departamento de Tráfico y Estacionamiento. “South Street, Roslindale looking east from railroad Station to Poplar Street.” 28 de abril de 1948. En el archivo, Biblioteca Pública de Boston, colección de fotografías del Departamento de Tráfico y Estacionamiento. https://cityofboston.access.preservica.com/uncategorized/IO_4efa4671-bf9b-43ff-bb79-43bcd043c200/, consultado en agosto de 2024.



VI . LA NATURALEZA Y LA CULTURA DE ROSLINDALE SQUARE

El plan Plazas + Calles tiene como objetivo agregar nuevo desarrollo en las Plazas existentes de una manera que respete la sensación de pertenencia y el carácter arquitectónico de cada vecindario. Como parte de este esfuerzo, el equipo ha estado recopilando información en forma de un “Mapa de activos comunitarios y culturales” para entender cómo el espacio público (como parques y aceras) y la forma de construcción (como tiendas comerciales y carácter arquitectónico) dan forma a la identidad de Roslindale Square. Antes de hacer recomendaciones, es fundamental documentar qué hace que Roslindale sea única, qué atrae a las personas aquí y qué hace que Roslindale se sienta como un hogar. Esta sección identifica los elementos existentes en el entorno construido en Roslindale, los valores que son importantes para la comunidad en este tema, y sugerencias para recopilar ideas sobre cómo podemos lograr la visión de la comunidad para la forma de construcción y el diseño a través del Plan para áreas pequeñas de Plazas + Calles de Roslindale Square.

CONDICIONES EXISTENTES

A lo largo de este proceso de planificación, hemos solicitado aportes de la comunidad sobre cómo el entorno construido puede contribuir a la sensación de pertenencia del vecindario. Los comentarios se han dividido en 3 temas principales: historia, espacio público y espacios de reunión.

A través de la historia

La Subestación de Roslindale, la Iglesia Congregacional de Roslindale y la Iglesia Bautista de Roslindale son los únicos edificios dentro del área del plan que tienen una designación en el Registro Nacional de Lugares Históricos. Sin embargo, muchos edificios en la Plaza contribuyen al sentido de historia, una expresión arquitectónica distinta y la identidad del vecindario, y la diversidad de materiales y tipos de edificios habla de la evolución continua del carácter del área. Consulte el Estudio de contexto histórico para obtener más información sobre la historia social y cultural de Roslindale Square y cómo ha influido en el entorno construido en la actualidad.

A través del espacio público

Durante la reunión de presentación del Informe de compromiso, cuando se preguntó “¿Qué crea una sensación de pertenencia en su vecindario?”, muchos respondieron espacios al aire libre, entre ellos, Adams Park, Birch Street Plaza, el Arboreto y los campos Fallon y Healy; así como los paisajes urbanos y aceras dentro de la Plaza. Algunos murales y esculturas al aire libre son importantes identificadores del vecindario. Se destacaron el mural de “Roslindale” y la escultura cinética cercana por su visibilidad desde la estación de tren, proporcionando una señal visual de que se está ingresando a Roslindale Square.

A través de espacios que fomentan las reuniones de la comunidad

También hemos escuchado sobre el importante papel que tienen los lugares de reunión en la definición de Roslindale Square. Estos incluyen edificios cívicos e institucionales como la biblioteca, lugares de culto, el Centro comunitario, así como tiendas de propietarios locales, como Distraction Brewery, Square Root, Village Market y Fornax Bakery.

Este mapa se basa en observaciones en el sitio realizadas por el personal de la BPDA en febrero de 2024, aportes de la comunidad del Evento de lanzamiento de Roslindale Square que tuvo lugar el 24 de febrero de 2024, Mapeo en línea de activos comunitarios y culturales, y un Paseo comunitario celebrado el 7 de abril de 2024.

WHERE DO YOU GATHER IN ROSLINDALE SQUARE?

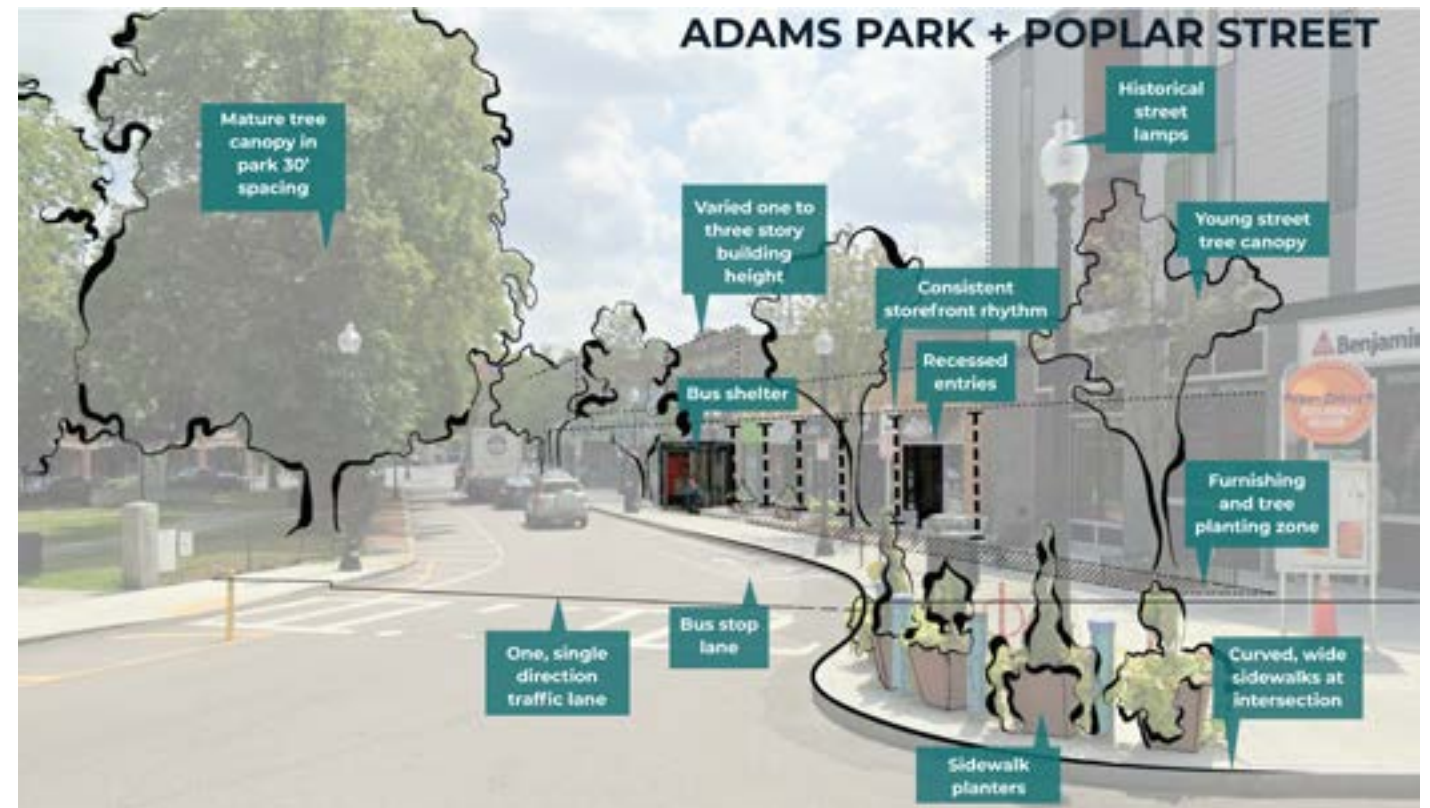
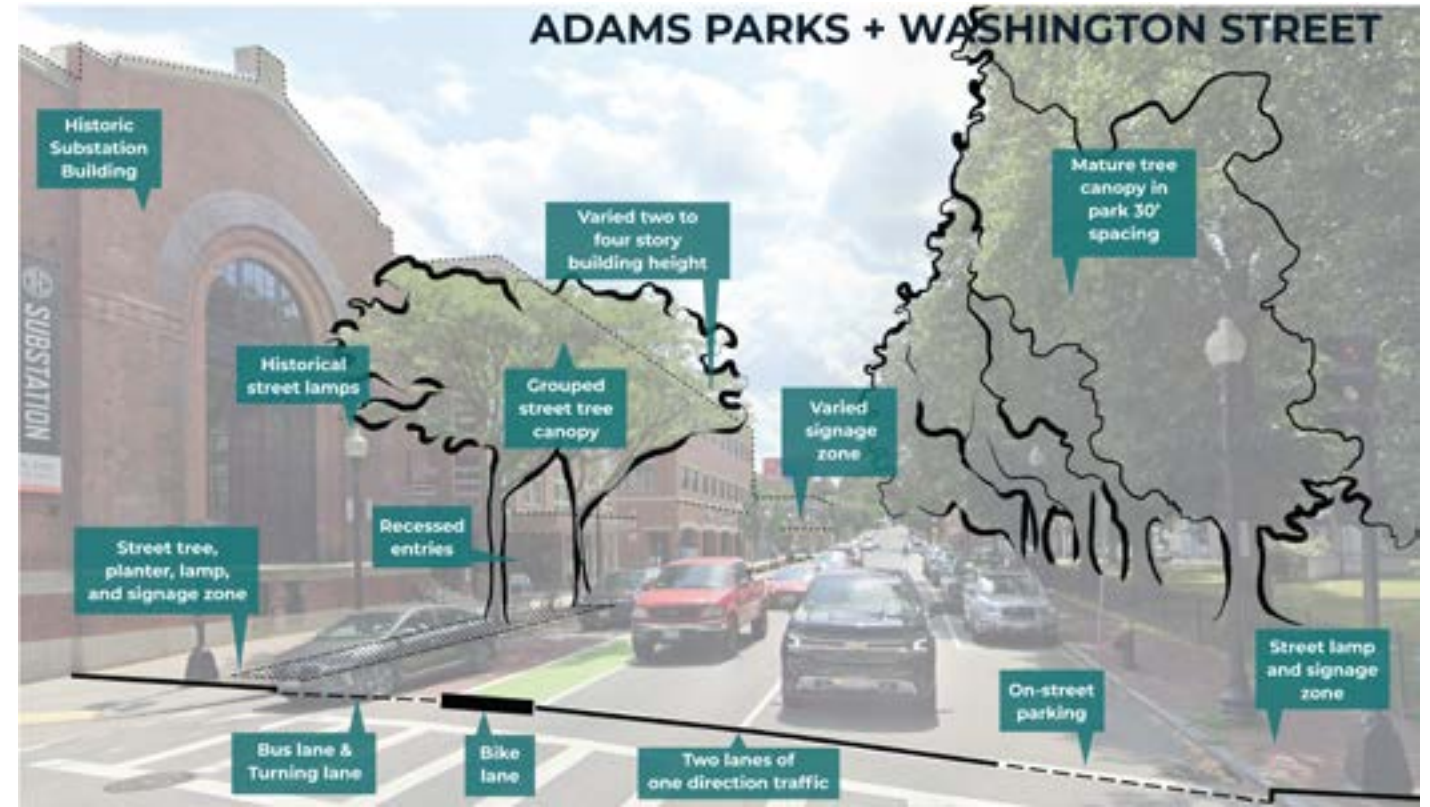


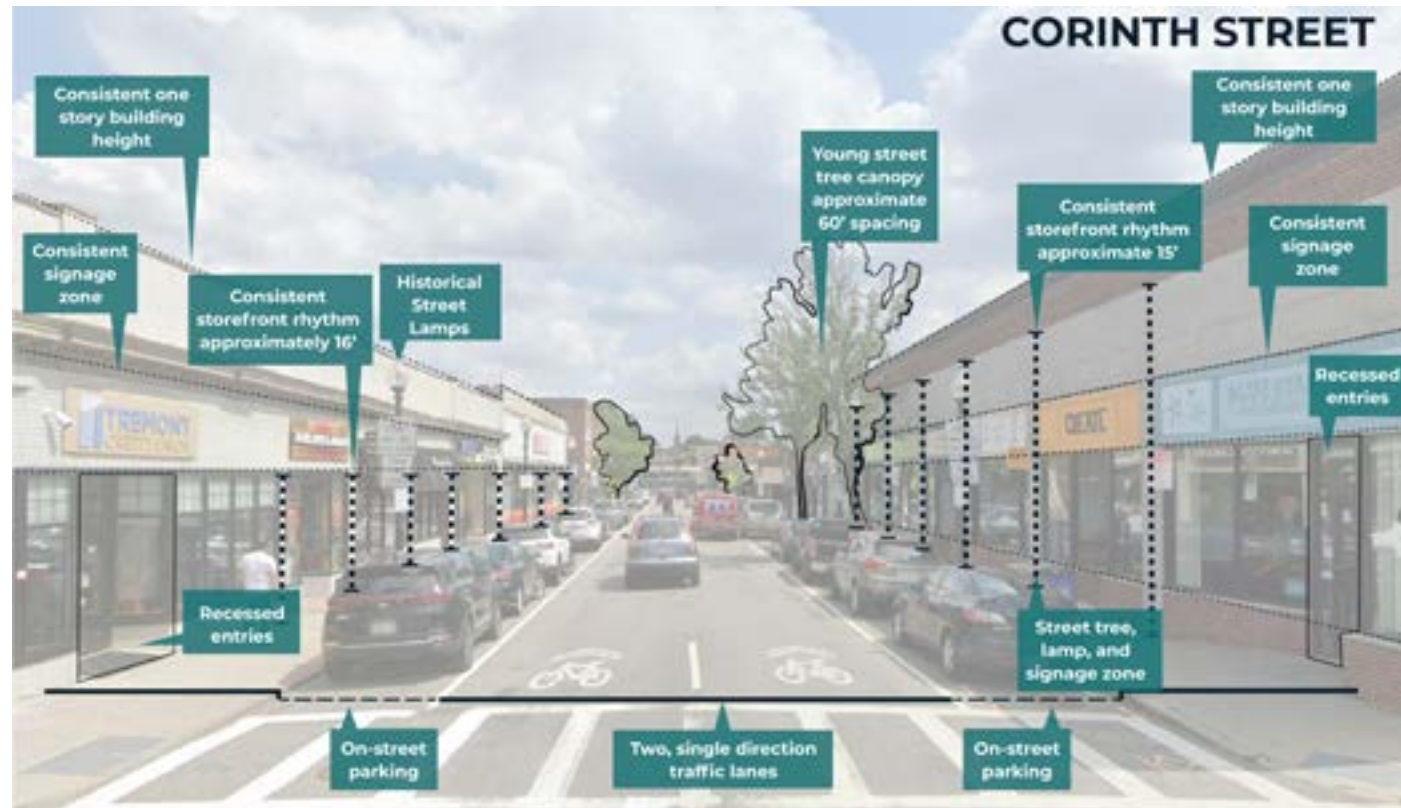
Roslindale Square has a strong center of community gathering spaces around Adams Park. How can this plan support, amplify and expand these spaces and foster an a greater sense of community?

This map is based on site observations conducted by BPDIA staff in February 2018, community input from the Roslindale Square Lunch Event that took place on February 24th, 2024, online storymap, as from the virtual meeting held on April 3 2024.

LEGEND

- 1 Adams Park + Farmers Market
- 2 Roslindale Substation
- 3 Boston Public Library
- 4 Roslindale Fish Market
- 5 Village Market
- 6 Sophia's Grotto
- 7 Birch Street Plaza
- 8 The Square Root
- 9 Arnold Arboretum
- 10 Bob's Pita
- 11 Menino Community Center
- 12 Action Boston Community
- 13 Fallon Field Playground
- 14 Green Tea Coffee Shop
- 15 Fallon Field
- 16 St Nectarios Function Hall
- 17 Distraction Brewing Co.
- 18 Yang's Martial Arts Association Box
- 19 DeJina
- 20 Midnight Morning
- 21 Village Sushi & Grill
- 22 Pedestrianized space
- 23 Formax Bread Company
- 24 Chilacates
- 25 BCYF Roslindale Community Center
- 26 Summer School Playground
- 27 Holy Field, Playground and Hilarity
- 28 Roslindale Congregational Church
- 29 Roslindale Barbershop





ELEMENTOS DEL ESPACIO PÚBLICO

Adams Park crea un importante centro vecinal dentro de Roslindale Square. Su césped abierto y árboles maduros crean un lugar ideal de reunión para los residentes de la Plaza, ya sea para disfrutar de actividades diarias o de un evento como el Mercado de Agricultores o el Festival de Holi. Las calles que rodean al parque, Poplar y Washington, tienen locales comerciales activos, farolas históricas, arte público y servicios como bancos y maceteros. Los edificios cívicos e históricos en Washington Street son algunos de los más altos en el vecindario. Un nuevo desarrollo en Poplar Street tiene una escala similar, adyacente a una hilera de edificios de uno y dos pisos.

A medida que uno se aleja de Adams Park, a lo largo de Corinth Street, se ven predominantemente edificios de un solo piso, con zonas para letreros y un ritmo de anchos de locales comerciales de aproximadamente 15 pies. Las aceras son estrechas y ofrecen menos espacio para comodidades adicionales. Este análisis está documentado en los dibujos comentados aquí.

COMMUNITY + CULTURAL ASSETS

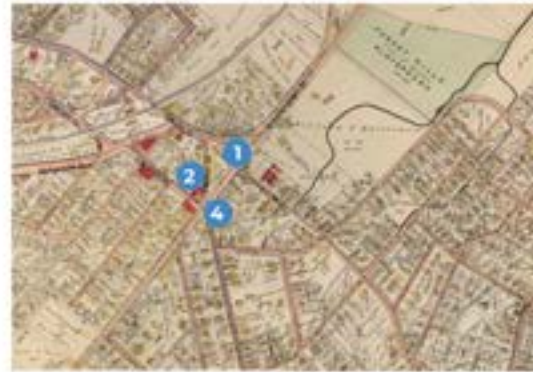


RECOMENDACIONES

Todo este análisis se combinó en un “Mapa de activos comunitarios y culturales”. Esto se usó como punto de partida para las recomendaciones sobre la forma de construir y los espacios abiertos. Comenzando por la naturaleza y la cultura actuales de la comunidad, este plan busca apoyar, amplificar y mejorar el tejido del vecindario actual.

Roslindale Square

¿CÓMO CAMBIÓ ROSLINDALE SQUARE A LO LARGO DEL TIEMPO?



1905-PRINCIPIOS DEL SIGLO XX

- 1 Taft/Union Hotel, actualmente Adams Park
- 2 Poplar Street, 1912
- 3 Esquina de Belgrade Avenue y Aldrich Street, 1931
- 4 Estación de bomberos, actualmente Biblioteca de Roslindale, 1895



1969-MEDIADOS DEL SIGLO XX

- 5 Corinth Street y Belgrade Avenue, década de los setenta
- 6 Rialto Theater, década de los sesenta
- 7 Biblioteca de Roslindale, 1967



2024-ACTUALIDAD

- 8 Taft/Union Hotel, actualmente Adams Park
- 9 Poplar Street, 2022
- 10 Esquina de Belgrade Avenue y Aldrich Street, 2021
- 11 Biblioteca de Roslindale, 2022

¿QUÉ VISUALIZA PARA EL FUTURO?

1. Viviendas asequibles
2. Tiendas minoristas en la comunidad
3. Ciclovías protegidas
4. Transporte público
5. Arte público
6. Respeto hacia la comunidad LGBTQIA+
7. Sostenibilidad
8. Equilibrio entre la densidad y los servicios
9. Más sombra



VII . INFORME DE LAS CONDICIONES DE ZONIFICACIÓN EXISTENTES

ÍNDICE

- Introducción
- Historia
- Subdistritos de zonificación y superposiciones existentes
- Parcela de tierra y evaluación del análisis de datos
- Consejo de Apelaciones de Zonificación
- Artículo 80
- Participe: cómo considerar la zonificación en su área
- Cómo encontrar y leer las reglas de la zonificación existentes
- Glosario de términos clave

INTRODUCCIÓN

Este informe incluye un análisis del uso actual de las tierras y las condiciones de zonificación, así como patrones de desarrollo a pequeña y gran escala en el área de Roslindale Square. El objetivo es entender cómo las condiciones de zonificación actuales facilitan u obstruyen oportunidades de desarrollo comunitario en respaldo a las necesidades locales.

La reglamentación actual sobre zonificación no refleja lo que se ve en Roslindale Square y no permite nuevos desarrollos o una reurbanización que se ajuste a las necesidades locales y de la ciudad.

Muchas actividades y usos existentes y deseados no están permitidos por la zonificación. **Esto dificulta la apertura de nuevos negocios (en especial, pequeñas empresas) o la transición de los negocios existentes a nuevas actividades.** Por ejemplo, si el propietario de un restaurante existente quisiera incorporar el componente de comida para llevar, probablemente necesitaría un permiso de zonificación porque el servicio de comidas para llevar no es un uso permitido.

Además, las reglas respecto del tamaño y la forma de los edificios hacen que muchos edificios existentes sean ilegales desde el punto de vista físico. **Esto dificulta que los propietarios de negocios y de viviendas realicen ampliaciones o cambios en sus propiedades. También desalienta nuevos desarrollos que harían un uso adaptativo de los edificios existentes o que serían similares al contexto de construcción actual.**

En consecuencia, a menudo los proyectos necesitan un permiso de zonificación, como una variación o un permiso de uso condicional del Consejo de Apelaciones de Zonificación (Zoning Board of Appeal, ZBA). Esto hace que el proceso de desarrollo sea mucho más impredecible para los residentes y costoso, oportuno y poco equitativo para los dueños de propiedades. Los dueños de propiedades con menos recursos y soporte técnico son los menos capaces de transitar el proceso del ZBA para completar los proyectos, lo que empeora los problemas de equidad.

Actualizar las reglas de zonificación en Roslindale Square puede comenzar a **eliminar las barreras para el desarrollo de una variedad de espacios de vivienda, culturales, comerciales y comunitarios.** Este informe detalla el impacto de esas barreras y **los puntos en los cuales las reglas de zonificación no se ajustan a las visiones previas, los objetivos de planificación y las**

tendencias en los proyectos propuestos de la comunidad.

Por plazas + calles plano de área pequeña, la comunidad de Roslindale Square puede establecer una visión para el posible futuro del desarrollo en el área, para predecir mejor cómo se verá el desarrollo. Esa visión estará respaldada por actualizaciones de las reglas de zonificación que reflejen lo que se construye actualmente y lo que se puede construir para satisfacer las necesidades en el futuro. Eso empieza por comprender el status quo de la zonificación y el desarrollo actuales.

HISTORIA

Las primera zonificación de Roslindale Square se adoptó en 1924 como parte de la Ley de Zonificación de la Ciudad de Boston (Zoning Law of the City of Boston) de 1924, que fueron las primeras reglas de zonificación de la ciudad. Antes de la Ley de Zonificación de 1924, los edificios y el desarrollo en Boston solo estaban regulados por un código de construcción que incluía reglas de altura, pero no reglamentaba las actividades en los edificios. De manera similar al área actual, en 1924, Roslindale Square contaba con distritos comerciales a lo largo de Belgrade Ave, Washington St y Corinth St, con distritos residenciales en el área adyacente.

En la zonificación de 1924, estaba permitido construir edificios de 40 a 65 pies de altura en distritos comerciales (en el centro de la plaza, alrededor de Washington y South Streets se permitían los más altos). Ver distritos L-40, L-65 y B-65 en Figura 1) Los distritos residenciales circundantes permitían alturas entre 35 y 40 pies (ver distritos R-35 y R-40 en Figura 1). Durante este período, las opciones de distrito residencial eran "S" para edificios de "Residencia única" o "R" para edificios de "Residencia general", lo que significa que los edificios residenciales en los distritos "R" no tenían un recuento máximo de unidades para viviendas residenciales.

Las alturas permitidas para los distritos comerciales y algunos distritos residenciales durante este período fueron más altas que el límite de altura de 35 pies establecido por los distritos de zonificación residenciales y comerciales actuales en el Código de Zonificación de Boston para el vecindario de Roslindale (consulte el Artículo 67, Tablas C y E del Código de Zonificación de Boston Código de Zonificación).



Figura 1: Mapa de zonificación de Roslindale Square de 1924

Fuente: "City of Boston zoning map". Mapa. Boston, Mass.: Consejo de Planificación de la Ciudad, 1924. Norman B. Leventhal Map & Education Center.

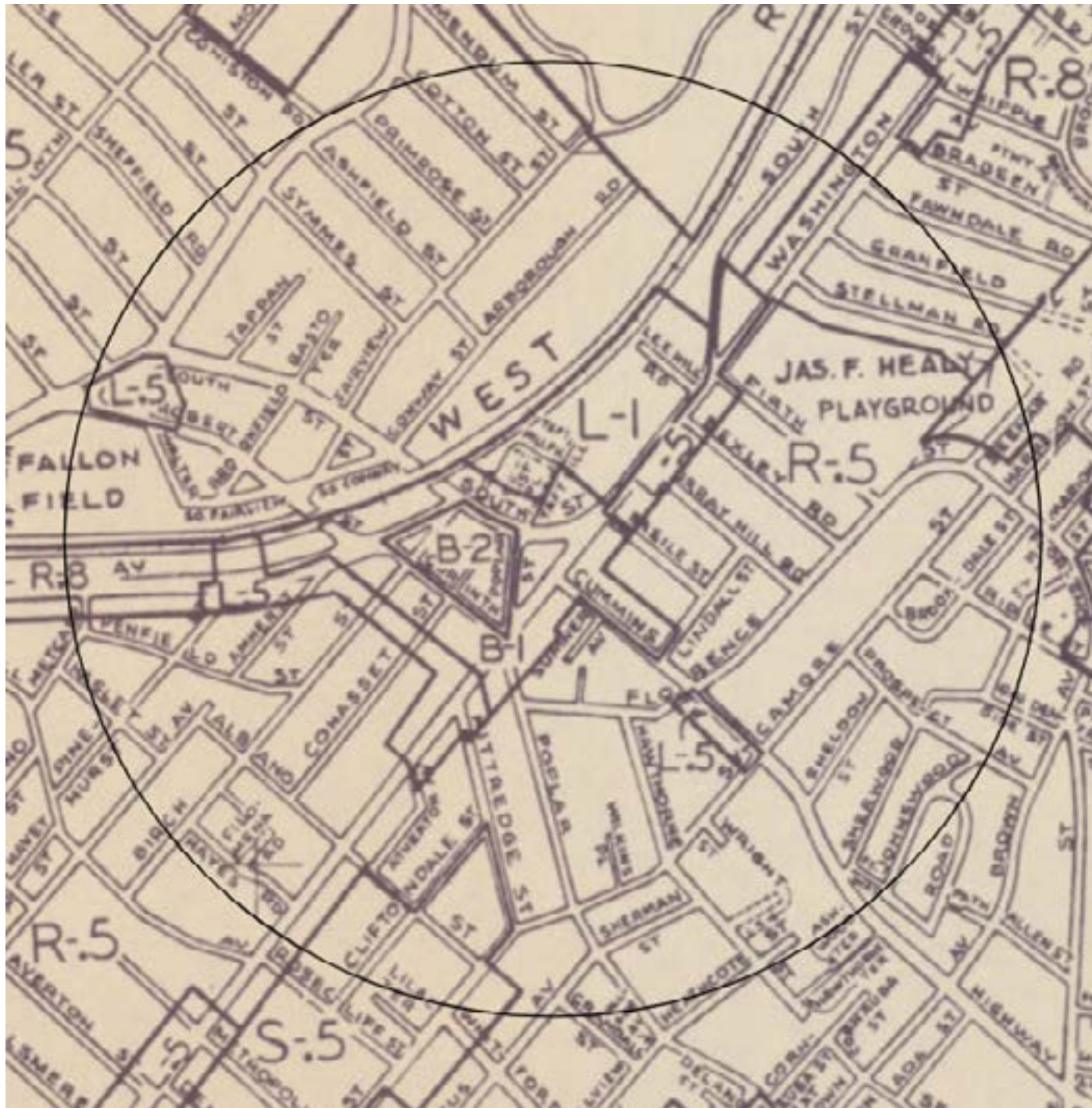


Figura 2: Mapa de zonificación de Roslindale Square de 1962

Fuente: “Zoning districts, city of Boston”. Mapa. Boston, Mass.: Comisión de Zonificación, 1962. Norman B. Leventhal Map & Education Center.

En 1962, el área recibió una actualización de zonificación como parte de la actualización de 1962 de la Ley de Habitación y el Código de Zonificación de Boston. La actualización de zonificación de 1962 redujo las alturas permitidas a entre 35 y 40 pies en la mayoría de los distritos comerciales (consultar los distritos L-.5, L-1, B-1 y B-2 en la *Figura 2*). También redujo las alturas permitidas a 35 pies en los distritos residenciales, estableciendo las regulaciones de altura máxima actuales (consultar los distritos R-.5 y R-.8 en la *Figura 2*).

La excepción fue el área comprendida entre South St y Corinth St y entre Belgrade Ave y Poplar St, donde no había restricciones de altura en la zonificación de 1962. Por el contrario, el tamaño de los edificios solo se restringía en términos de yardas mínimas requeridas y una relación de la superficie del piso (Floor Area Ratio, FAR) de 2.0.

Es importante destacar que la actualización de zonificación de 1962 introdujo una regulación que prohibió el uso de la tierra para “viviendas multifamiliares” (es decir, 4 o más unidades de viviendas) dentro de los distritos de residencia general R-.5 y R-.8. Mientras que la zonificación de 1924 no tenía un límite máximo de unidades, la actualización de zonificación de 1962 incorporó un límite estricto y redujo la oportunidad para el desarrollo de viviendas multifamiliares en este segmento de Roslindale Square.

El cambio en la zonificación fue parte de una tendencia en toda la región de disminuir la zonificación de la ciudad, lo que redujo la escala de edificios y, en consecuencia, la oportunidad de viviendas multifamiliares, como apartamentos y desarrollos de uso mixto. En la práctica, este cambio y la falta de oferta de viviendas multifamiliares aumentó la exclusión de posibles residentes que no podían acceder a las residencias para una, dos o tres familias más comúnmente construidas.

La zonificación para Roslindale Square de 1962 se reemplazó en 2008 por la adopción del artículo 67 (distrito vecinal de Roslindale) del Código de Zonificación de Boston (Boston Zoning Code), que es la zonificación correspondiente al área en la actualidad.

El Departamento de Planificación (posteriormente la Autoridad de Reurbanización de Boston [Boston Redevelopment Agency, BRA]) trabajó con un grupo asesor de quince líderes de la comunidad, miembros de varias asociaciones del vecindario y residentes de larga data de Roslindale, y organizó tres (3) reuniones para toda la comunidad. Esto dio como resultado el [Plan estratégico para el vecindario de Roslindale](#), que se adoptó en 2007, seguido por la redacción del nuevo artículo de zonificación (artículo 67) que refleja las recomendaciones del plan.

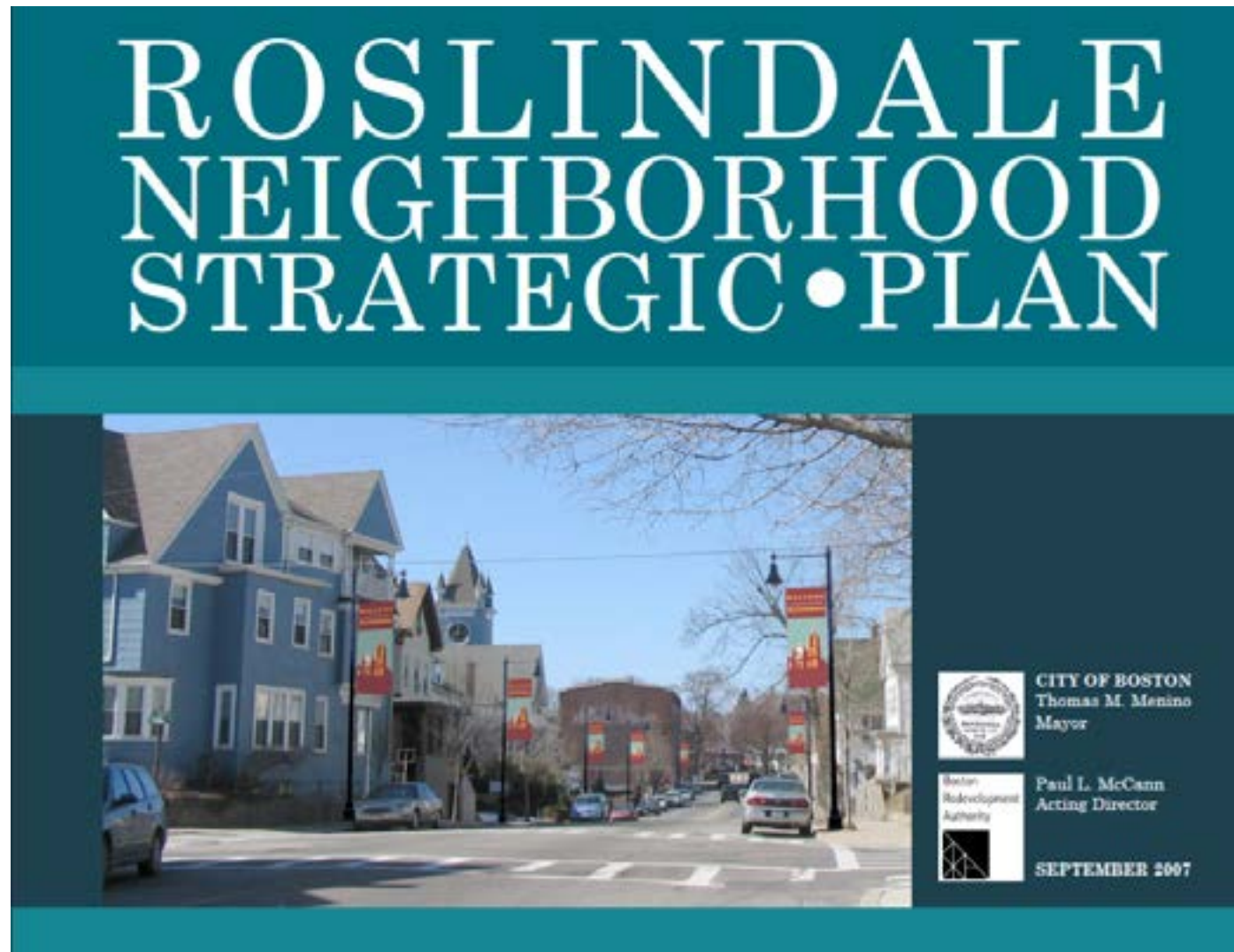


Figura 3: Plan estratégico para el vecindario de Roslindale 2007

El artículo 67 (“Distrito vecinal de Roslindale”) se redactó como parte de la rezonificación basada en el vecindario que Boston llevó a cabo desde fines de la década de los ochenta, e implicó la reescritura de gran parte de la zonificación existente de 1962. Roslindale fue uno de los últimos vecindarios que se rezonificaron en este proceso. La zonificación se adoptó en 2008, luego de un proceso público de tres años y la adopción del Plan estratégico para el vecindario de Roslindale.

El Plan estratégico para el vecindario de Roslindale (2007) estableció una serie de objetivos para el desarrollo futuro y recomendaciones relacionadas con el uso de las tierras y la zonificación de Roslindale Square que se desprenden de ese proceso de planificación. **Objetivos más importantes para el área:**

PROMOVER UN USO MIXTO Y UN CARÁCTER COMERCIAL EN TODO EL ÁREA:

- “Mejorar el dinamismo de Roslindale Square, proporcionando una amplia variedad de

oportunidades de servicios, compras y entretenimiento que tienen un carácter local y también son atractivas para clientes externos al vecindario” (p. 14).

- “Concentrar los usos minoristas en Roslindale Square y en nodos más pequeños de uso mixto a lo largo de las calles principales” (p. 14).
- “Promover el desarrollo sostenible y de uso mixto que incorpora un diseño de edificios compactos y ecológicos, con opciones de transporte adecuadas para reducir la dependencia de los autos” (p. 14).
- “Desarrollar una zonificación que refleja los patrones de desarrollo existentes y promueve un desarrollo apropiado de relleno” (p. 14).
- “Crear una zonificación que promueva una mezcla de usos residenciales y comerciales con estacionamiento apropiado para dar vida a la Plaza” (p. 14).
- “Promover el desarrollo de usos comerciales que sirvan a toda la población, incluidos niños y adolescentes” (p. 14).

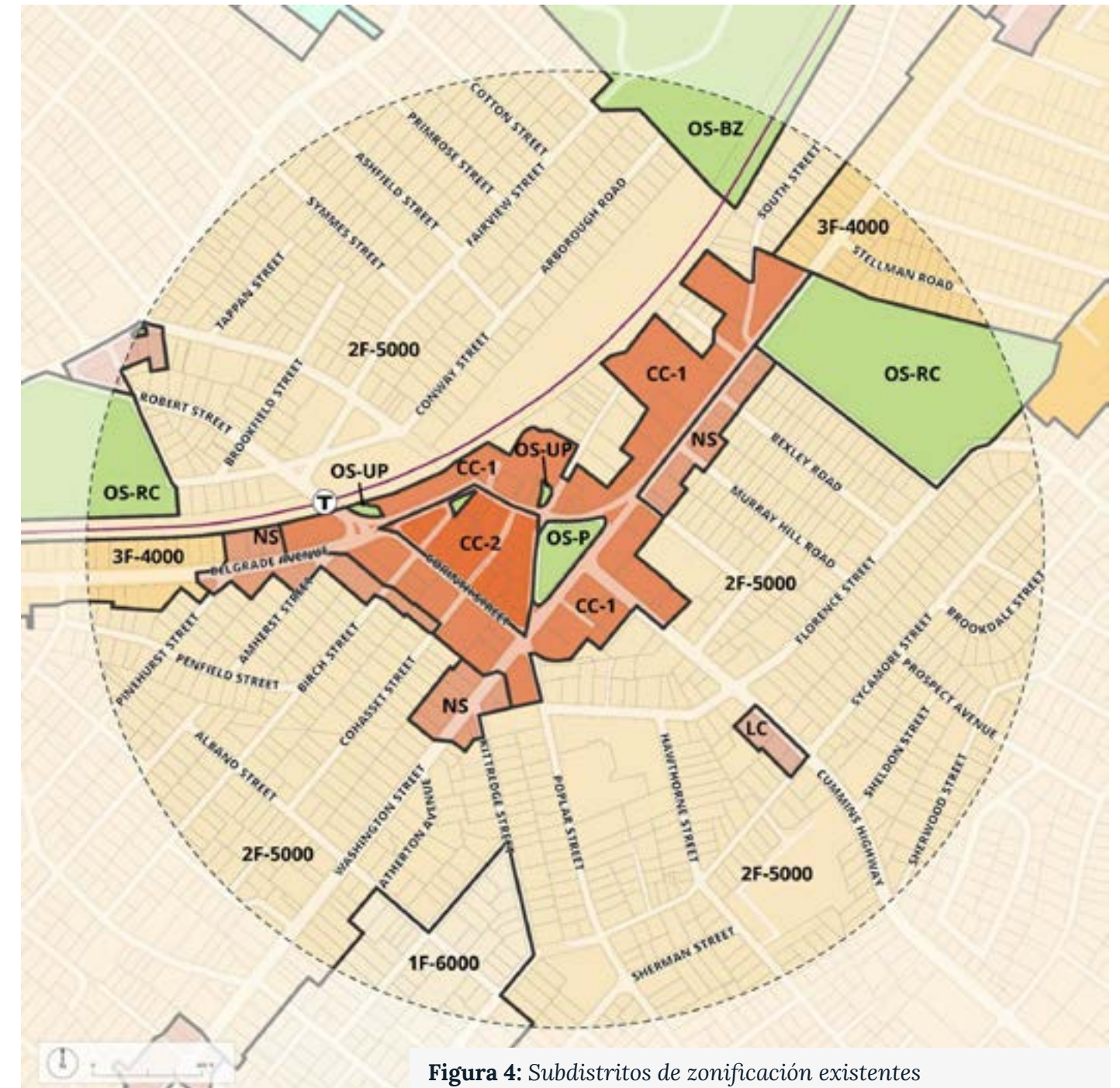
PROMOVER EL DESARROLLO DE VIVIENDAS EN EL ÁREA Y CERCA DE LA ESTACIÓN DE TRENES INTERURBANOS.

- “Mantener las densidades permitidas existentes en la mayoría de los lugares y permitir cierto aumento de la densidad residencial para el desarrollo de uso mixto alrededor de Roslindale Square y en otros lugares clave les permitirá a los desarrolladores crear nuevas unidades de vivienda a precios asequibles para este grupo de medianos ingresos” (p. 22).
- “El plan recomienda densidades relativamente mayores y proporciones de estacionamiento menores en Roslindale Square y alrededor de la estación de trenes interurbanos de Roslindale Village” (p. 67).

Las dimensiones de edificios permitidas en la zonificación actual adoptada en 2008 no están en línea con varias de las estructuras históricas existentes en Roslindale Square. Hay edificios, como el Centro comunitario de Roslindale (1899) y la subestación (1911), que se construyeron antes de que existiera una zonificación y no se permitirían de acuerdo con las reglas de zonificación actuales. Mientras tanto, otros desarrollos más nuevos que buscan introducir edificios de usos mixtos u oportunidades de viviendas multifamiliares en el área no suelen cumplir con las normas de zonificación, debido a la escala necesaria para que los edificios se adapten a dichos usos.

El siguiente informe describe limitaciones comunes de la zonificación existente a la hora de promover los objetivos establecidos de la comunidad, y brinda una descripción general del desarrollo a pequeña y gran escala que se produjo en el área a modo de referencia. Esta información busca facilitar la comprensión de por qué es necesaria una zonificación actualizada en el área de Roslindale Square para alinear de mejor manera las reglas con las necesidades de la comunidad y producir una mayor predictibilidad.

SUBDISTRITOS DE ZONIFICACIÓN Y SUPERPOSICIONES EXISTENTES



- Subdistritos comerciales del vecindario
- Subdistritos residenciales
- Subdistritos de espacios abiertos

Los distritos o subdistritos de zonificación establecen qué reglas de zonificación corresponden a cada lugar. Cada distrito o subdistrito de zonificación tiene su propio conjunto de reglas que permiten distintas formas y actividades urbanas, y las reglas que se aplican en cada parcela dependen del distrito o subdistrito al que pertenece.

Roslindale Square se encuentra dentro del Distrito de Zonificación del Vecindario de Roslindale, que está regulado por el artículo 67 del Código de Zonificación. Este distrito se divide a su vez en **11 subdistritos de zonificación diferentes**.

- **Cuatro (4) subdistritos comerciales del vecindario:** Comercial Comunitario-1 (CC-1), Comercial Comunitario-2 (CC-2), Compras del Vecindario (NS), Conveniencia Local (LC)
- **Tres (3) subdistritos residenciales:** Unifamiliar (1F-6000), Bifamiliar (2F-5000), Trifamiliar (3F-4000)
- **Cuatro (4) subdistritos de espacio abierto:** Espacio Abierto de Recreación (OS-RC), Espacio Abierto de Parque (OS-P), Espacio Abierto de Plaza Urbana (OS-UP), Espacio Abierto de Jardín Botánico/Zoológico (OS-BZ)

Las reglas para cada uno de estos subdistritos se encuentran en las diferentes secciones y tablas del artículo 67*. Consulte la sección **Cómo encontrar y leer las reglas de la zonificación existentes** para obtener más información sobre cómo ver estos subdistritos en detalle.

*A excepción de los subdistritos de espacio abierto, que están reglamentados en el artículo 33 y el artículo 55.

DISTRITOS DE SUPERPOSICIÓN DEL DISEÑO DEL VECINDARIO



Figura 5: Distrito de Superposición del Diseño del Vecindario existente en Roslindale Square

■ Superposición del Diseño del Vecindario

Un distrito de superposición es un distrito de zonificación que se encuentra sobre distritos de zonificación existentes (o “subyacentes”) y crea requisitos de zonificación adicionales. Las parcelas dentro de los límites de distritos de superposición deben respetar las reglas del distrito subyacente, del subdistrito y de los distritos de superposición.

El área de estudio de Roslindale Square contiene **un (1)** distrito de superposición de zonificación, el Distrito de Superposición del Diseño del Vecindario, que requiere una revisión adicional del diseño para determinados proyectos que se proponen dentro de esta superposición.

Los Distritos de Superposición del Diseño del Vecindario (Neighborhood Design Overlay Districts, NDOD) se establecen para proteger la escala existente, la calidad del entorno peatonal, el carácter de los vecindarios residenciales y las concentraciones de edificios históricos. Dentro de un NDOD, ciertos proyectos deben ser revisados y aprobados por el personal de Diseño Urbano en el Departamento de Planificación, un proceso conocido como Revisión de Diseño del Departamento de Planificación (anteriormente Revisión de Diseño de la BPDA).

Los proyectos que requieren revisión de diseño deben ser visibles desde una calle pública o un espacio abierto público y proponer un cambio que altere la forma del techo o la altura del edificio o una alteración o nueva construcción que tenga más de trescientos (300) pies cuadrados. Los requisitos para los NDOD se encuentran en la sección 80E-2.1.iii del Código de Zonificación.

En el artículo 67 (sección 67-28: Revisión del diseño y pautas de diseño), hay un requisito adicional según el cual todo proyecto dentro del Distrito del vecindario de Hyde Park debe recibir una revisión del diseño si es visible desde una calle pública o un espacio público abierto y propone incorporaciones o nuevas construcciones de más de 750 pies cuadrados. Estos proyectos también están sujetos a un período de comentarios públicos de 14 días.

Desde 2013, no hubo proyectos que hayan desencadenado una revisión del diseño a través de un NDOD o de los procesos de requisitos de diseño para todo el vecindario. Esto se debe a que todos los proyectos a los que se hubieran aplicado estas disposiciones también requirieron un permiso de zonificación. Por lo tanto, pasaron por un proceso del Consejo de Apelaciones de Zonificación y, en ese proceso específico, desencadenaron un proceso de revisión del diseño del Departamento de Planificación.

Esto indica que, aunque el NDOD es importante porque tiene la intención de promover las características de diseño de la comunidad, no es útil en los casos de los proyectos que requieren permisos de zonificación, lo que es habitual cuando muchos proyectos y edificios existentes no se ajustan a los requisitos de zonificación.

PARCELA DE TIERRA Y EVALUACIÓN DEL ANÁLISIS DE DATOS

Este análisis se realiza utilizando **los Datos de evaluación de propiedades del año fiscal 2024 proporcionados por el Departamento de Evaluación (Assessing Department) de la ciudad de Boston** y busca ayudar a ilustrar las tendencias de usos más amplios de las tierras, condiciones de parcelas de tierras y formas de edificios en Roslindale Square. Este análisis también compara los datos de tierras y edificios con las reglas dimensionales para los distritos de zonificación en Roslindale Square.

Aunque es difícil determinar el cumplimiento exacto con la zonificación de la totalidad del área debido a la complejidad de las reglas de zonificación existentes, se usan podemos usar los datos disponibles para estimar el cumplimiento de la zonificación según tres requisitos de zonificación existentes que se pueden medir en función de los datos disponibles: **relación de la superficie del piso (floor area ratio, FAR), altura y uso de la tierra.**

Nota : Los cálculos para este análisis se limitan por la cantidad de datos al nivel de la propiedad a disposición del Departamento de Evaluación de la ciudad Boston. Los siguientes análisis son aproximados, se basan en esos datos y pueden dar cuenta de la ocupación y el cumplimiento normativo de cada parcela única en el área de estudio. Además de evaluar los datos, se calculó la altura de los edificios existentes mediante los datos de LiDAR.

En este análisis, las parcelas de propiedad del gobierno se trataron de igual manera que las parcelas privadas, aunque la mayoría de las entidades gubernamentales no tienen la obligación de cumplir con las reglas de zonificación. Esto ayuda al lector a comprender de qué manera la zonificación existente se alinea con la forma de construcción existente en toda el área de estudio. La superficie de tierra que se consideró “inutilizable” en la Evaluación de datos de parcelas se omitió en este análisis.

El 80 % de las parcelas en el área de estudio tienen una relación de la superficie del piso que es superior al requisito de máxima relación de la superficie del piso (consulte el glosario de este documento para obtener más información sobre la relación de la superficie del piso).

Esto significa que la regulación de la relación de la superficie del piso no está alineada con el

tamaño de los edificios existentes en el área ni lo ratifica. Debido a que la relación de la superficie del piso es una medida de la escala de los edificios, esto significa que la regulación actual de la relación de la superficie del piso está desactualizada en comparación con la escala necesaria para los edificios residenciales, comerciales y de uso combinado en Roslindale Square hoy en día.



Figura 6: Mapa del cumplimiento con la relación de la superficie del piso (FAR)

- No cumple con la máxima relación de la superficie del piso
- Cumple con la máxima relación de la superficie del piso



Figura 7: Mapa de cumplimiento de la altura

- No cumple con la altura máxima
- Cumple con la altura máxima

Solo el 8 % de las parcelas en el área de estudio tiene una altura de construcción medida en pies mayor a las regulaciones de altura máxima.

Esto significa que la mayoría de los edificios respetan la altura máxima de edificio permitida según la zonificación en los subdistritos residenciales o comerciales del vecindario donde están ubicados, que en general es de 35 pies. Esto está alineado con la forma construida actual del área donde la mayoría de los edificios comerciales o de uso mixto tienen menos de 3 pisos/35 pies y los edificios residenciales varían entre 1 y 3 pisos de altura.

Es importante destacar que otras regulaciones de zonificación a menudo restringen la construcción de las propiedades hasta el límite de altura máxima, como la restricción sobre la relación de la superficie del piso. Esto puede suceder cuando un edificio maximiza su límite de FAR debido a su ancho, lo que implica que no puede incluir pisos o altura adicionales sin exceder dicho límite. Por ejemplo, este edificio residencial en el distrito de zonificación residencial 2F-5000 (residencial de dos familias) en 157 Poplar St. tiene una altura de cumplimiento por debajo del límite de 35 pies de altura, pero su relación de la superficie del piso es mayor que el límite de relación de 0.5 en esta ubicación en Roslindale Square (Figura 8).



Figura 8: 157 Poplar St (Ejemplo de altura en cumplimiento y relación de superficie del piso en no cumplimiento)



Figura 9: Mapa del cumplimiento con el uso de la tierra

- No cumple con las regulaciones del uso de la tierra
- Cumple con las regulaciones del uso de la tierra

El 16 % de las parcelas incluyen actividades de uso de la tierra que están prohibidas dentro de sus distritos de zonificación actuales.

Las actividades de uso de la tierra más comunes en incumplimiento son los edificios residenciales de tres familias y los edificios multifamiliares (de cuatro o más unidades). Dichos incumplimientos se ubicaron principalmente dentro del distrito de zonificación residencial 2F-5000. Esto indica que la zonificación no permite ni ratifica una tendencia común de densidad residencial (tres o más unidades) en áreas que actualmente están restringidas a viviendas de 1 o 2 unidades. Por lo tanto, los dueños de propiedades con usos de la tierra en incumplimiento deben solicitar un permiso de zonificación para futuras mejoras o ampliaciones debido a ese incumplimiento existente y a la falta de alineación de las regulaciones de zonificación con los edificios existentes.

Nota : Los términos utilizados para actividades específicas de uso de la tierra dentro de los datos de la Evaluación de propiedades son similares, pero no coinciden exactamente con los términos utilizados en el Código de Zonificación de Boston. Para este análisis, los usos de la tierra se aproximaron según la similitud de las actividades que figuran en los datos de la Evaluación de propiedades con un uso de la tierra representativo en el Código de Zonificación.

FUENTE PARA ESTE CAPÍTULO: [Evaluación de propiedades del año fiscal 2024](#)

CONSEJO DE APELACIONES DE ZONIFICACIÓN

PERMISOS DE CONSTRUCCIÓN

Permisos aprobados

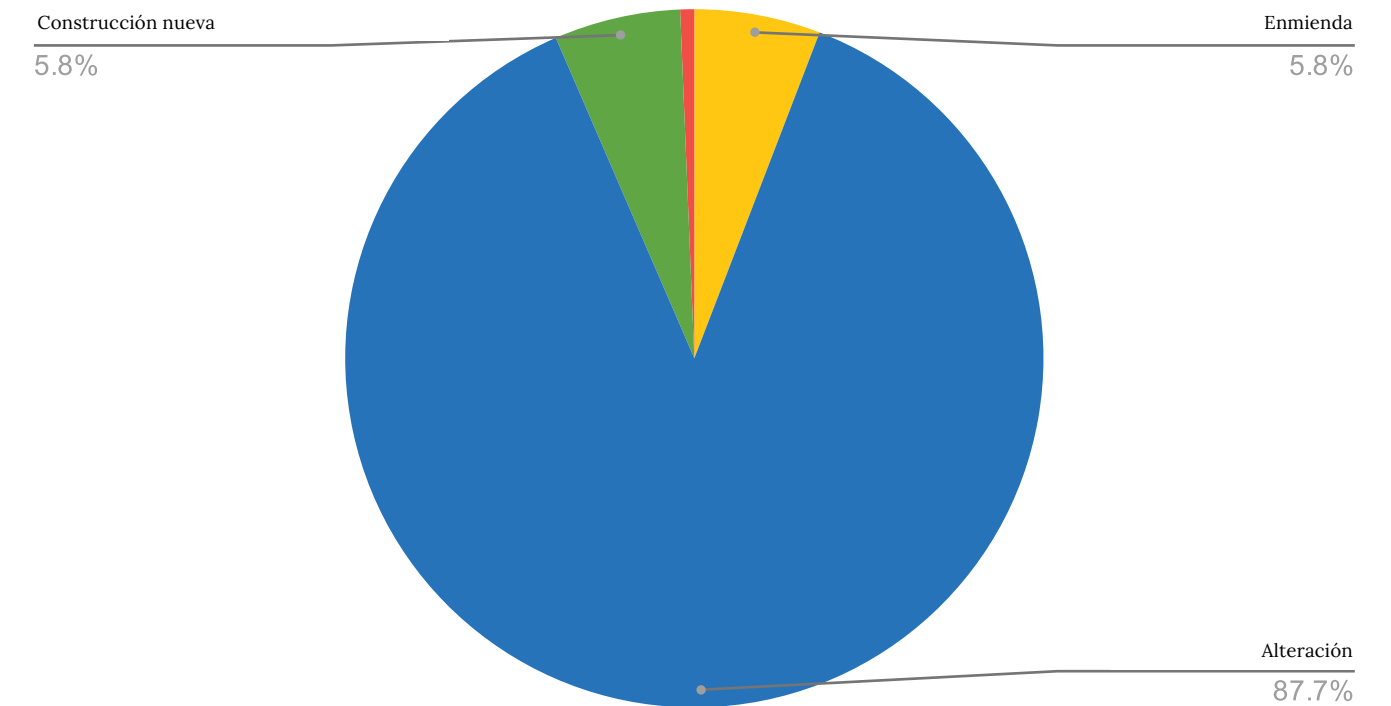


Figura 10. Permisos de construcción aprobados

Entre enero de 2013 y diciembre de 2022, **154 proyectos del área de estudio de Roslindale Square recibieron aprobación de la zonificación sin necesidad de un permiso de zonificación.** Esto significa que estos proyectos propusieron desarrollos o alteraciones que respetaban las reglas de zonificación existentes.

La mayoría de estos proyectos consistía en alteraciones (87.7 %) (Figura 13). Estos proyectos de alteración incluyen renovaciones interiores, la instalación de letreros comerciales, el cambio de uso de zonificación sin renovación y pequeñas adiciones edilicias.

Solo hubo nueve construcciones nuevas aprobadas sin permiso de zonificación en el área de estudio durante el período de 10 años. Otros **22** proyectos de construcciones nuevas fueron aprobados o aprobados con salvedades a través del proceso del ZBA.

Nota: Este análisis se basa tanto en los datos del Consejo de Apelaciones de Zonificación como en los datos de seguimiento de permisos de construcción, que no tienen datos precisos para cada parcela o proyecto propuesto dentro de este período. Por lo tanto, este análisis es una aproximación que se basa en los datos disponibles. Además, la zonificación es solo una parte del proceso de aprobación; no refleja lo que se aprobó o construyó en última instancia ni el fin de los procesos de revisión del desarrollo.

Fuentes: Datos de seguimiento del Consejo de Apelaciones de Zonificación (ZBA) y del Departamento de Servicios de Inspección (Inspectional Services Department, ISD), ciudad de Boston.

PROYECTOS DEL CONSEJO DE APELACIONES DE ZONIFICACIÓN (ZBA)

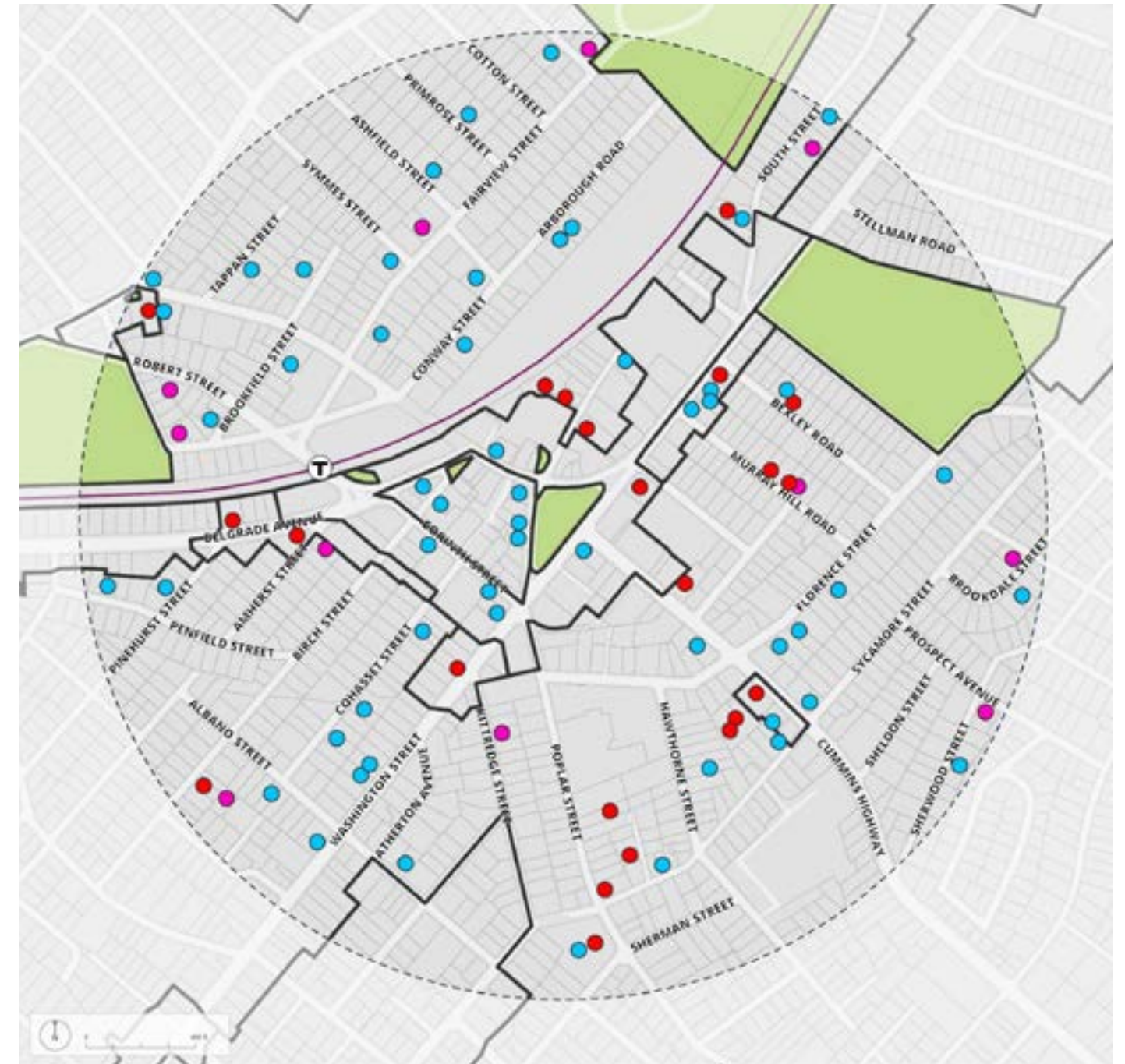


Figura 11. Proyectos del Consejo de Apelaciones de Zonificación (ZBA) en Roslindale Square de 2013 a 2022

● Alteración ● Construcción nueva ● Uso de las instalaciones

Entre enero de 2013 y diciembre de 2022, **98 proyectos** pasaron por el proceso del ZBA dentro del área de estudio de Roslindale Square para obtener un permiso de zonificación.

NOTA: A continuación, se resumen los 98 proyectos que tuvieron lugar en Roslindale Square a lo largo del período de 10 años. Dado que se trata de un área geográfica pequeña, el tamaño de la muestra es reducido y, en consecuencia, las generalizaciones que se basan en estos datos deberían ser limitadas.

DECISIONES DEL ZBA

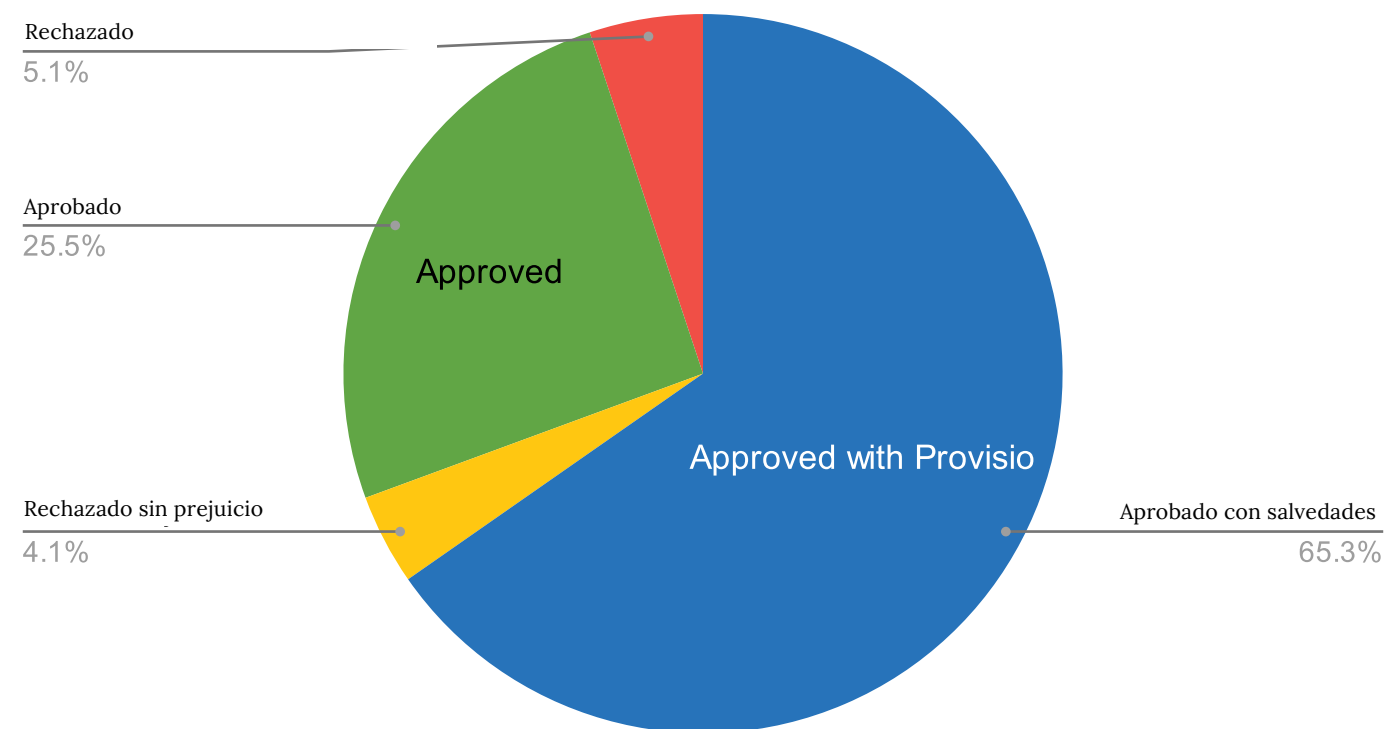


Figura 12. Decisiones del Consejo de Apelaciones de Zonificación (ZBA) para todos los proyectos en Roslindale Square de 2013 a 2022

De los 98 proyectos que pasaron por el proceso del ZBA, **la mayoría fueron aprobados con salvedades** (Figura 12).

NOTE: 12 de los 64 (19 %) proyectos que se aprobaron con salvedades se cerraron sin recibir la aprobación de zonificación final.

TIPOS DE PROYECTOS DEL ZBA

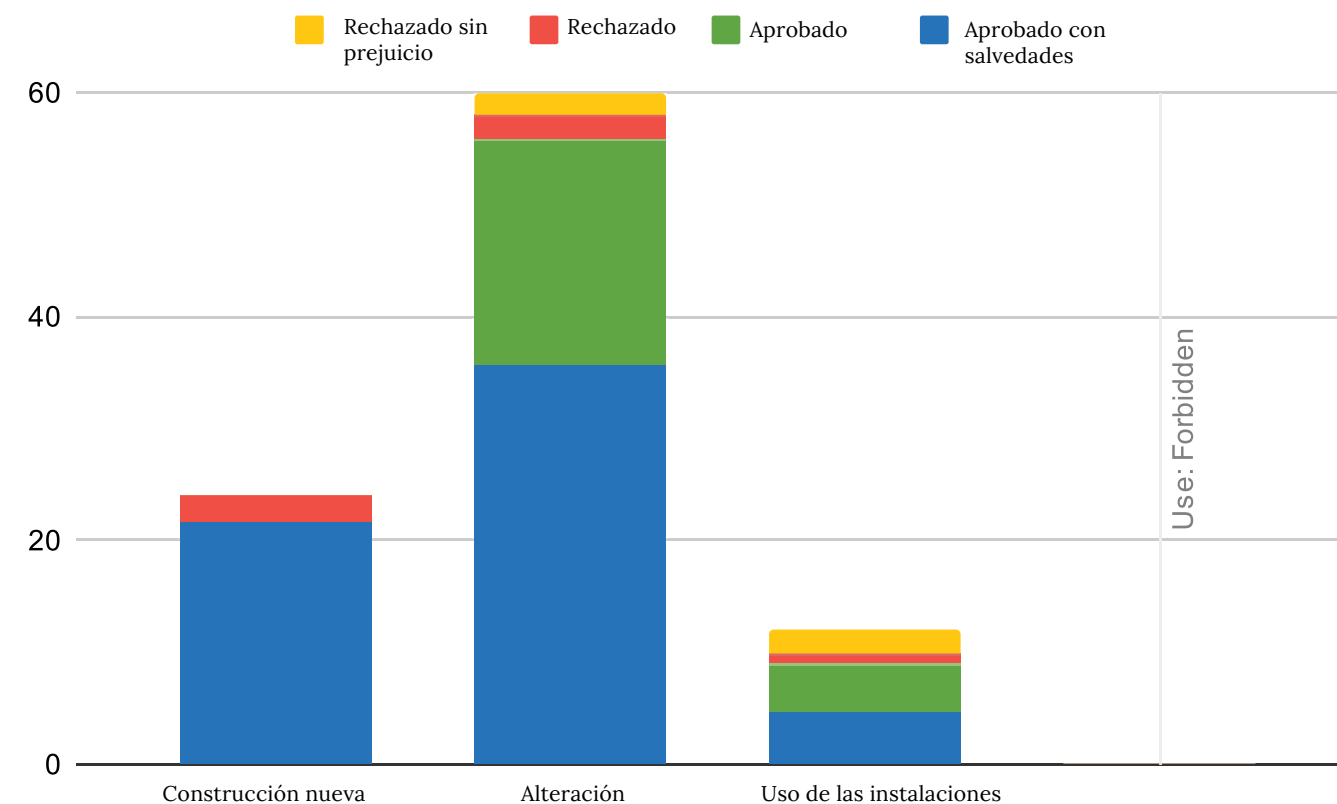


Figura 13. Proyectos del Consejo de Apelaciones de Zonificación (ZBA) de 2013 a 2022 por tipo

En distritos comerciales del vecindario solamente y en todos los distritos de zonificación, **la mayoría de los ZBA propuestos consistían en alteraciones** (Figura 13). Las alteraciones tenían más probabilidades de ser aprobadas sin salvedades, pero **no se aprobaron construcciones nuevas sin salvedades durante el período de diez años.**

Esto demuestra que **muchos dueños de edificios tienen que atravesar el proceso del ZBA para renovaciones más simples** y que **todos los desarrollos nuevos de este período requerían algún tipo de condición o revisión** impuesto por el ZBA durante el proceso de apelación.

INFRACCIONES DE ZONIFICACIÓN FRECUENTES

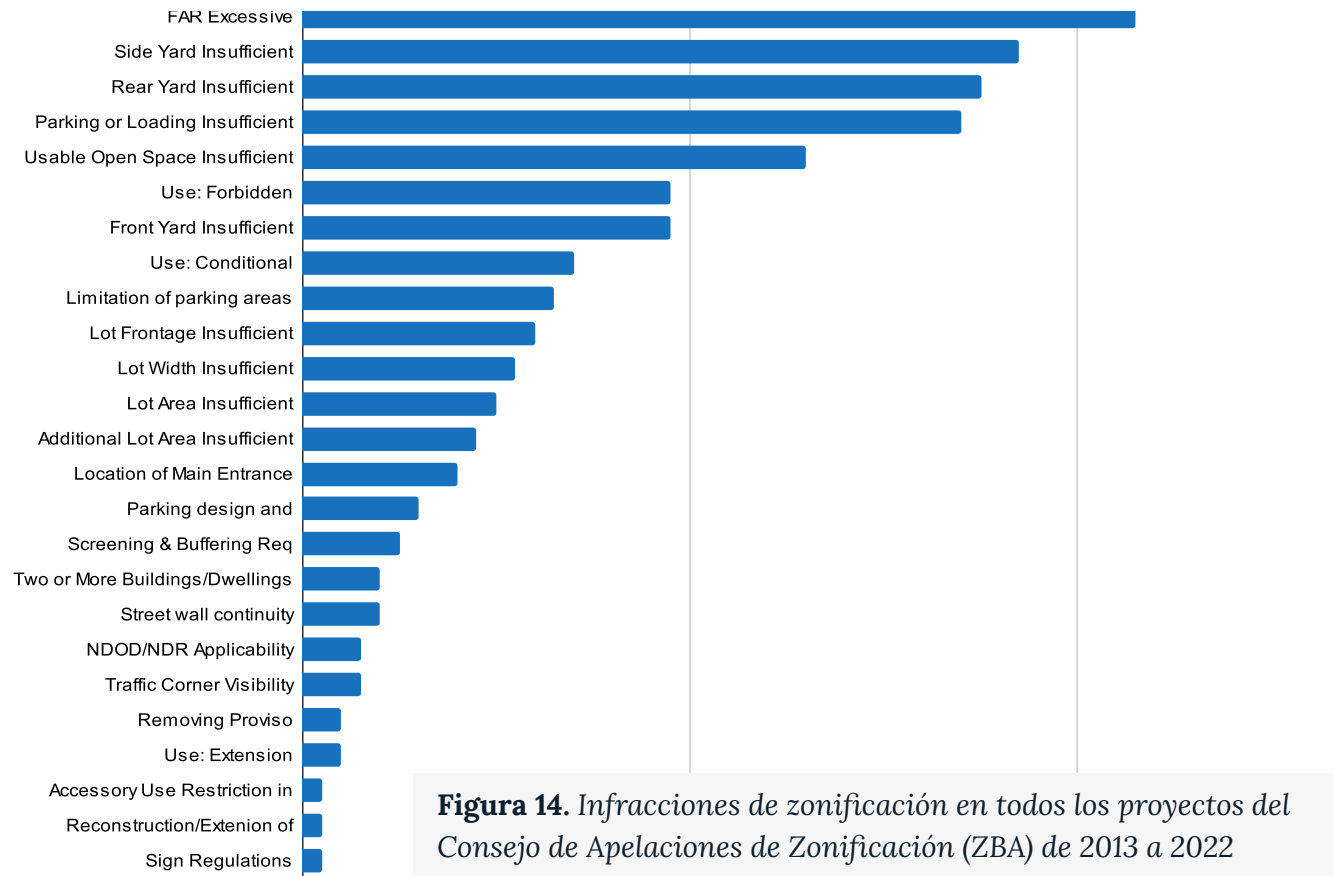


Figura 14. Infracciones de zonificación en todos los proyectos del Consejo de Apelaciones de Zonificación (ZBA) de 2013 a 2022

Las infracciones más frecuentes en general fueron **altura excesiva, FAR excesiva y jardín lateral insuficiente** (Figura 14).

Al analizar solo los proyectos de los subdistritos comerciales del vecindario, las infracciones más frecuentes fueron **uso condicional y altura excesiva, seguidas de FAR excesiva y estacionamiento o carga insuficientes** (Figura 15).

La mayoría de los proyectos tuvo tres (3) infracciones de zonificación o menos (61 %). Esto significa que la mayoría de los proyectos que atravesaron el proceso del ZBA cumplieron con la mayoría de las reglas de zonificación. Los proyectos de alteración tenían más probabilidades de tener menos infracciones; **el 85 % de los proyectos de alteración tuvieron tres (3) infracciones o menos**, mientras que el 9 % de los proyectos de construcción nueva tuvieron tres (3) infracciones o menos.

PERMISO DE ZONIFICACIÓN PARA USOS DE TIERRAS CONDICIONALES Y PROHIBIDOS

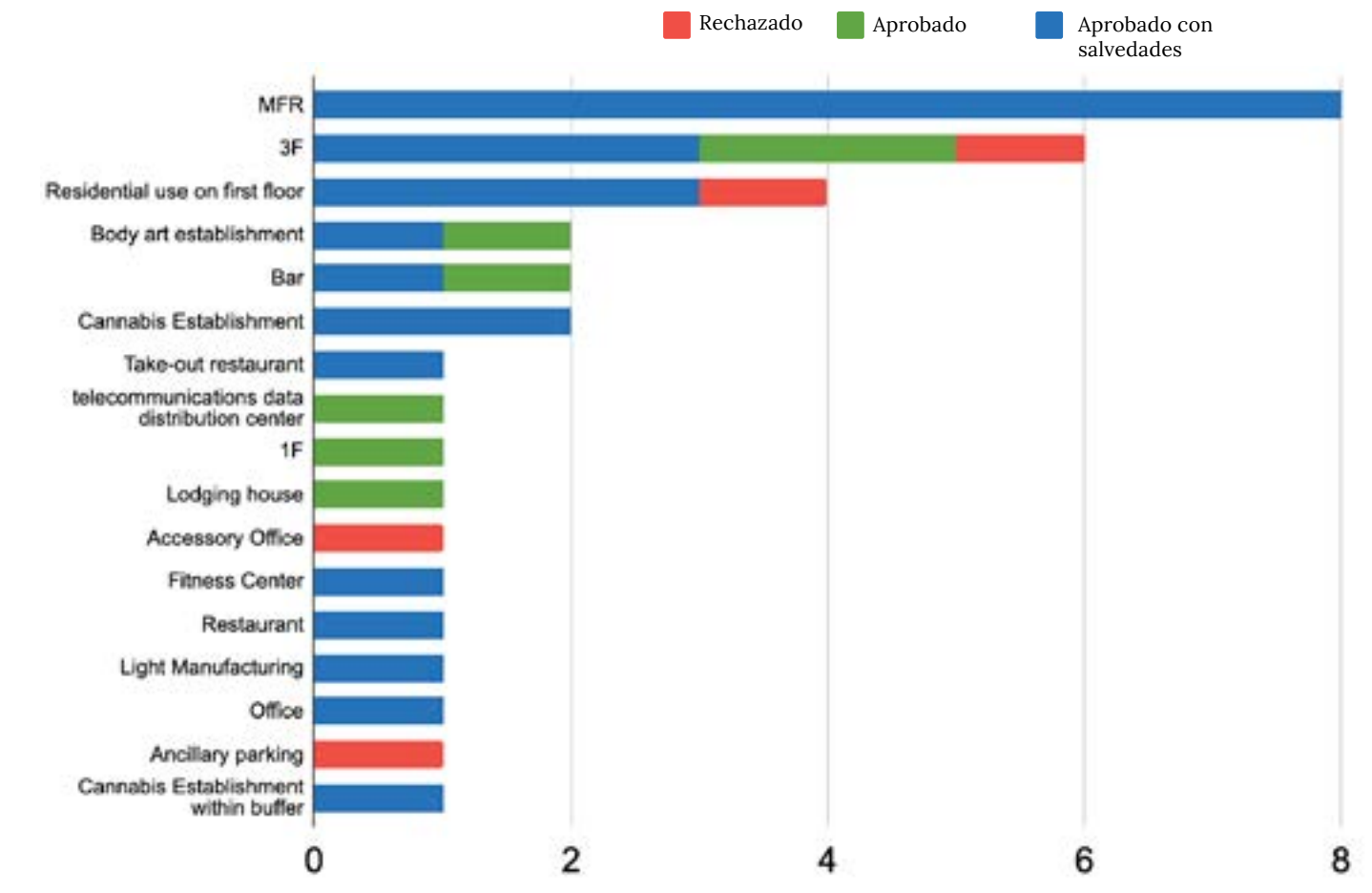


Figura 16. Infracciones de uso en todos los proyectos del ZBA de 2013 a 2022

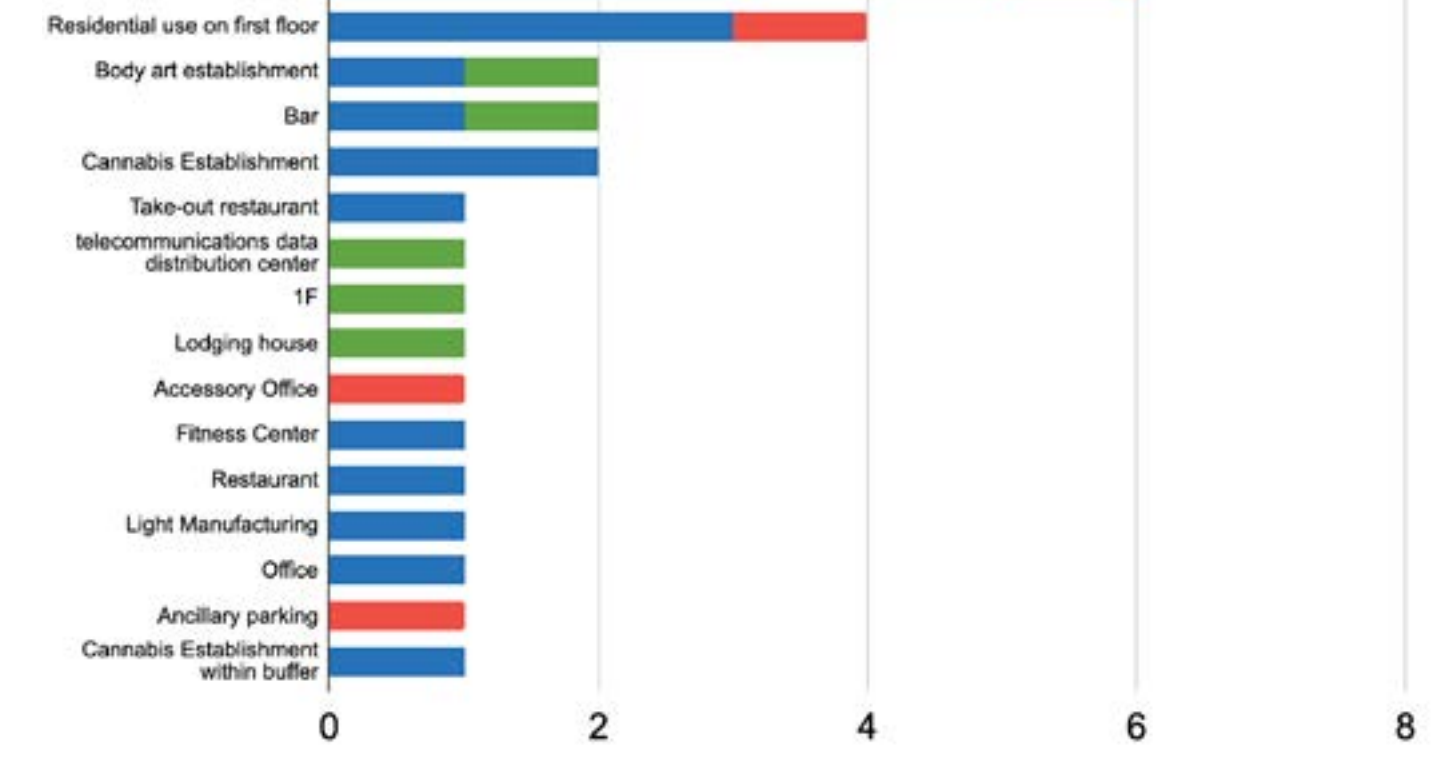


Figura 15. Infracciones de zonificación en los proyectos del Consejo de Apelaciones de Zonificación (ZBA) de 2013 a 2022 solo en el subdistrito de zonificación comercial del vecindario

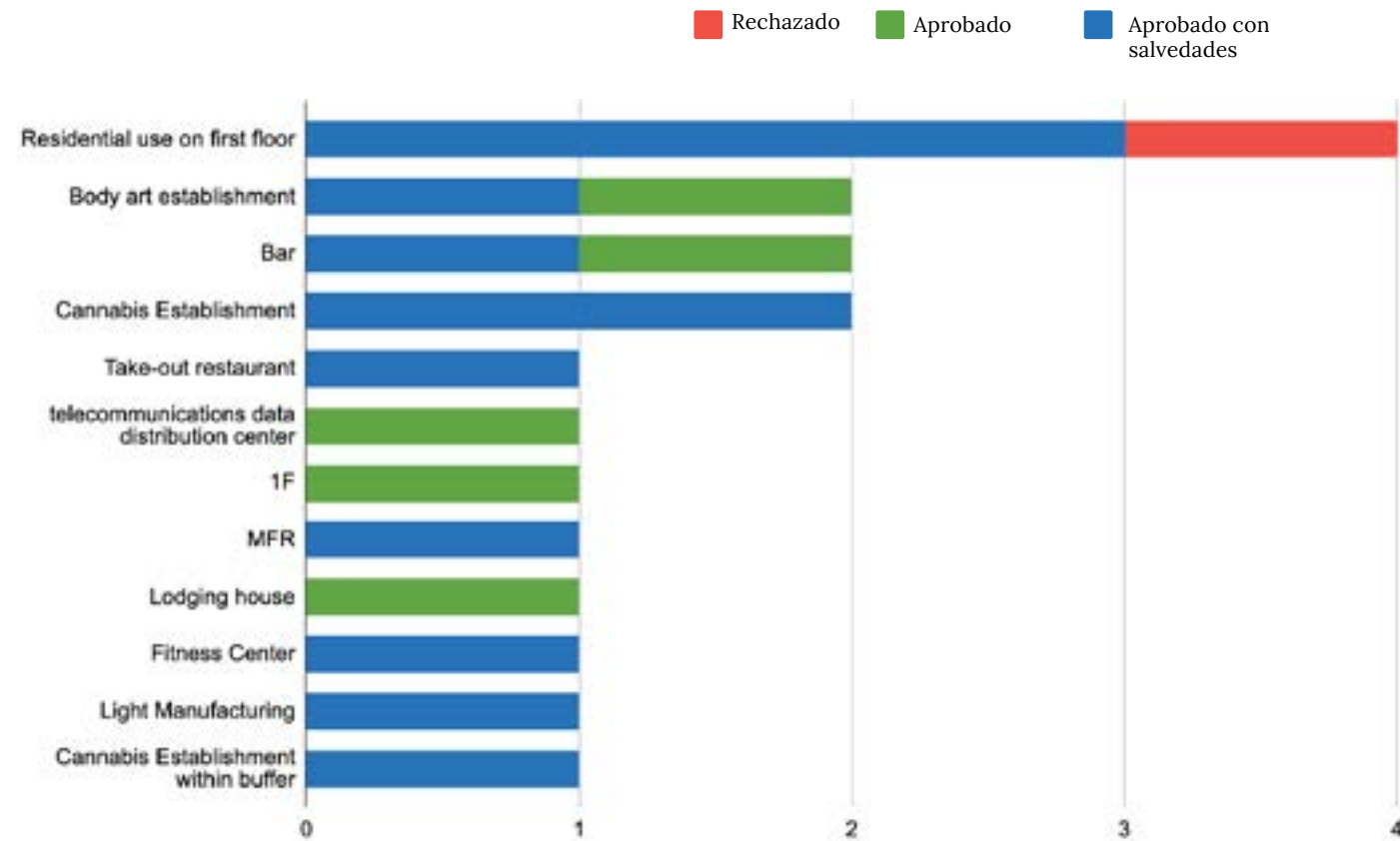


Figura 17. Infracciones de uso en los proyectos del ZBA de 2013 a 2022 solo en subdistritos de zonificación comercial del vecindario

Dentro de la totalidad del área de estudio, los proyectos marcados por el ISD como usos condicionales o en incumplimiento **tenían más posibilidades de ser proyectos residenciales multifamiliares (23 % de las infracciones de uso)** (Figura 16).

Teniendo en cuenta solamente los distritos comerciales, los usos más comunes marcados como condicionales o en incumplimiento fueron **los residenciales en primer piso** (que son condicionales en los subdistritos comerciales de Roslindale Square) (Figura 17).

ESTUDIO DE CASO: – RESIDENCIALES SOBRE COMERCIALES EXISTENTES



Figura 18. Wallpaper City en Roslindale Square

Wallpaper City (3 to 7 Poplar Street)

Este proyecto atravesó el proceso del ZBA en 2018 y obtuvo una aprobación con salvedades para la revisión del diseño del Departamento de Planificación. El proyecto incorporó dos pisos residenciales sobre un edificio comercial de un piso existente, de manera que creó ocho unidades nuevas. Se ubica en el subdistrito de compras del vecindario y requirió variaciones por FAR excesiva, jardín trasero insuficiente y estacionamiento fuera de la calle insuficiente.

ESTUDIO DE CASO:**– REUTILIZACIÓN ADAPTATIVA**

Figura 19. La subestación en Roslindale Square

The Substation (4228 Washington Street)

Este proyecto atravesó el proceso del ZBA en 2013 y obtuvo una aprobación con salvedades para la revisión del diseño del Departamento de Planificación. El proyecto convirtió un edificio histórico existente (antes era una subestación eléctrica) en un espacio de trabajo compartido y un restaurante. Se ubica en el subdistrito Comercial Comunitario-1 y requirió variaciones por altura excesiva (debido a la altura existente de la estructura histórica) y estacionamiento fuera de la calle insuficiente. La subestación regresó al ZBA en 2019 para añadir un jardín cervecero, que se considera uso condicional en los subdistritos CC de Roslindale.

ESTUDIO DE CASO:**– ELIMINACIÓN DE SALVEDADEDES**

Figura 20. Triple Eatery en Roslindale Square

Triple Eatery (77 Cummins Highway)

Este proyecto atravesó el proceso del ZBA en 2014 y obtuvo una aprobación con varias salvedades (incluida la revisión del diseño del Departamento de Planificación, el uso concedido a este solicitante únicamente y varias disposiciones relacionadas con el procesamiento de residuos y productos de papel). El proyecto estableció un restaurante de comidas para llevar en donde solía haber otro restaurante de comidas para llevar. Dado que las comidas para llevar son un uso condicional en todos los distritos comerciales de Roslindale, el restaurante anterior pasó por el proceso del ZBA en 2010. Esta aprobación incluyó una salvedad según la cual el permiso se concedía “a este solicitante únicamente”. Por lo tanto, Triple Eatery tuvo que pasar por un proceso del ZBA en 2014 para eliminar esta salvedad. Esta fue la única variación necesaria para este proyecto.

PERFILES DE LOS PROYECTOS

Estos proyectos están ordenados según su fecha de aprobación para el desarrollo por parte del Consejo de la BPDA, de los más antiguos a los más recientes. Puede encontrar más información sobre los usos de las tierras, las dimensiones y los permisos de zonificación específicos necesarios de los proyectos en los memorandos del Consejo de la BPDA, en las páginas de los proyectos cuyos enlaces se incluyen a continuación.

20 Taft Hill Park:

bostonplans.org/projects/development-projects/20-taft-hill-park

Estado: Construcción finalizada aprobada por el Consejo de la BPDA en diciembre de 2015



11 Taft Hill Terrace:

bostonplans.org/projects/development-projects/11-taft-hill-terrace

Estado: Construcción finalizada aprobada por el Consejo de la BPDA en septiembre de 2019



4198 Washington Street:

bostonplans.org/projects/development-projects/4198-washington-street

Estado: Aprobado por el Consejo de la BPDA en abril de 2023



59-63 Belgrade Avenue:

bostonplans.org/projects/development-projects/59-63-belgrade-avenue

Estado: Aprobado por el Consejo de la BPDA en junio de 2022



CONDICIONES Y PERMISOS DE ZONIFICACIÓN

Dos de estos cuatro proyectos se propusieron en distritos de zonificación comercial del vecindario (CC-1 y NS), mientras que los otros dos proyectos se propusieron en el distrito de zonificación residencial 2F-5000. La forma en que estos proyectos se relacionan con estos distritos de zonificación y son regulados por ellos afecta al resultado final de lo que se aprueba después del proceso de Revisión del desarrollo del artículo 80 y el proceso del Consejo de Apelaciones de Zonificación.

Los cuatro proyectos tuvieron que pasar por el proceso del ZBA para apelar por un permiso de zonificación. Los proyectos del artículo 80 aún deben apelar por una variación o un permiso de uso condicional al Consejo de Apelaciones de Zonificación (ZBA) si el proyecto de desarrollo incluye una infracción de zonificación o un uso que requiere un permiso de uso condicional en el distrito de zonificación específico. Los cuatro (4) proyectos fueron aprobados con salvedades.

TIPOS DE PROYECTOS DEL ARTÍCULO 80 DEL ZBA

Los cuatro proyectos eran proyectos de construcción nueva. Los dos proyectos de los distritos de zonificación comercial del vecindario (4198 Washington St y 59-63 Belgrade Ave) serán construidos en el lugar de las propiedades comerciales anteriores, una tienda minorista y una casa funeraria. 4198 Washington Street incluirá un espacio minorista en la nueva construcción y 59-63 Belgrade Avenue servirá exclusivamente como una vivienda multifamiliar.

Los otros dos proyectos que se encuentran en distritos de zonificación residencial (20 Taft Hill Park y 11 Taft Hill Ter) se construyeron en un lugar en el que había viviendas multifamiliares a menor escala, por lo que conservaron el uso de las tierras y aumentaron la cantidad de unidades de vivienda.

INFRACCIONES FRECUENTES DEL USO DE LAS TIERRAS

Hubo tres proyectos que requirieron un permiso residencial multifamiliar (Multifamily Residential, MFR) para el uso de las tierras: 20 Taft Hill Park, 11 Taft Hill Ter y 59-63 Belgrade Ave. Los primeros dos se ubicaban en el distrito de zonificación 2F-5000, que originalmente se creó para promover una tendencia de uso de las tierras residencial bifamiliar, por lo que requerían un permiso residencial multifamiliar (MFR) para realizar un uso prohibido. 59-63 Belgrade Avenue se encuentra en el distrito de zonificación NS, que se creó para promover la actividad comercial en planta baja, y hace usos de las tierras residenciales condicionales en la planta baja.

INFRACCIONES DE LA REGLAMENTACIÓN DIMENSIONAL COMÚN

Las infracciones más comunes en estos proyectos se relacionaron con las normas dimensionales: FAR excesiva, altura excesiva (en pisos y en pies), jardín lateral insuficiente y jardín trasero insuficiente. Como proyectos de viviendas multifamiliares, estos proyectos representan una tipología de escala que es posible al intentar producir más viviendas multifamiliares en el marco de las reglas de zonificación existentes.

INFRACCIONES DE ESTACIONAMIENTO FUERA DE LA CALLE

Tres (3) de estos proyectos proponen espacios de estacionamiento residenciales fuera de la calle y dos (2) de estos proyectos proponen espacios para estacionamiento para bicicletas. En muchos casos, el Departamento de Planificación le pediría al proponente de estos proyectos que redujera la cantidad de espacios de estacionamiento propuestos.

Las solicitudes de reducción del Departamento de Planificación durante el período de revisión suelen estar en línea con una variedad de prioridades al nivel de toda la ciudad: objetivos climáticos para reducir la dependencia de vehículos privados y sus emisiones relacionadas, reglas establecidas por el Departamento de Transporte de Boston en cuanto a la proporción máxima de estacionamiento en función del nivel de opciones de movilidad de un área y el análisis del lugar por parte de los planificadores de transporte del Departamento de Planificación, teniendo en cuenta la proximidad a una estación de la MBTA.

Tres de los proyectos tenían infracciones de estacionamiento fuera de la calle o carga: **20 Taft Hill Park, 4198 Washington St y 59-63 Belgrade Ave.** Solo los proyectos de los distritos de zonificación comercial del vecindario tuvieron una carga insuficiente fuera de la calle. Estas restricciones de zonificación sobre el estacionamiento fuera de la calle se oponen a los objetivos del Plan estratégico del vecindario de Roslindale en cuanto a la promoción del desarrollo orientado al tránsito por medio de densidades mayores y proporciones menores de estacionamiento en Roslindale Square en la distancia a la estación de trenes interurbanos de la MBTA de Roslindale Village (todos estos proyectos están a una corta distancia que se puede recorrer caminando).

PROGRAMA DEL PROYECTO Y TENDENCIAS DE SERVICIOS

Los cuatro (4) proyectos son proyectos residenciales multifamiliares con **16 unidades residenciales o más** que alcanzan un total de **97 unidades residenciales** en el área. Todos estos proyectos incluyen unidades con restricción de ingresos asequibles para las familias que perciben entre el 70 y el 100 % de los ingresos promedio de la zona (AMI), incluidas las unidades requeridas por la Política de Desarrollo Inclusivo (Inclusionary Development Policy, IDP). Estos proyectos tienen **27 unidades en total de viviendas con restricción de ingresos**, aproximadamente el **28 %** de la cantidad total de unidades propuestas.

Solo un (1) proyecto, el de 4198 Washington Street, tiene un espacio comercial en planta baja propuesto y se encuentra en un subdistrito CC-1 existente. Dado que solo se propusieron dos proyectos en los subdistritos comerciales del vecindario y solo uno proponía actividad

comercial en planta baja, se observa una posible tendencia por parte de los desarrolladores a no proponer proyectos y usos de las tierras dentro de los proyectos que promuevan las metas de fortalecer la actividad comercial de este distrito.

Como se observa en los **distintos períodos de duración de los proyectos**, es difícil establecer una tendencia en cuanto a la duración de los proyectos con esta muestra, porque cada proyecto varía en la zonificación, los permisos y las necesidades de construcción, lo cual puede tener aparejados un desarrollo general y aprobaciones más rápidos o lentos.

Fuentes: Base de datos de planes y proyectos de desarrollo de la BPDA, memorandos del Consejo de la BPDA, Biblioteca de Registros del artículo 80, seguimiento del Consejo de Apelaciones de Zonificación (ZBA), ciudad de Boston.

PARTICIPE: CÓMO CONSIDERAR LA ZONIFICACIÓN EN SU ÁREA

Como se indicó, el propósito de este informe es iniciar conversaciones sobre zonificación en su área y sobre cómo la zonificación puede funcionar bien con otras políticas y programas para satisfacer las necesidades de sus comunidades. Para pensar en la zonificación mientras se hacen las actividades del día no se requieren todos estos datos, y le recomendamos que tome algunas de estas medidas para pensar en la zonificación y el desarrollo en su área y hablar sobre estos temas.

¡Mire TODO el edificio!

Si hay un edificio que cree que es interesante, tómese un tiempo para pensar en todas sus partes. ¿Cuánto espacio del lote ocupa y en qué se asemeja con los edificios cercanos? ¿Qué tan grande se ve el lote en el que se encuentra y hay espacio para reunirse en el lote? ¿Qué tipo de actividades se realizan en el edificio y qué tan activo está con la gente que entra y sale?



Cuando puede observar más de una dimensión en un edificio, como la altura o el espacio del patio delantero, puede pensar más en el tipo de usos y formas del edificio que le gustaría ver en su área; en última instancia, esto se relaciona con lo que puede afectar las reglas de zonificación, como los usos de la tierra y las regulaciones dimensionales.

Considere por segunda vez qué lugar visita más en el área y POR QUÉ

¿Pasa mucho tiempo en las tiendas cercanas o cerca de su casa? ¿Hay espacios en los que puede encontrarse con otras personas en las distintas temporadas del año? ¿A quién ve con frecuencia en el área en algunos de los negocios locales y a quién no ve? ¿Qué hay de la apariencia, el estilo y los recursos a su alrededor que hace que visite el área con frecuencia?



Todas estas preguntas y otras similares pueden llevarlos a usted y a sus vecinos a pensar qué quieren mejorar en el vecindario y qué parece que falta para usted u otros miembros de su comunidad.

Piense en el PASADO y en el FUTURO

Ya sea que haya vivido en el área por menos tiempo o durante años, piense en los lugares en los que vivió y que visitó en el pasado e intente nombrar cuáles le parece que hayan sido algunas prioridades según la forma en que esas áreas se construyeron y las sintieron esos residentes en ese momento. ¿Tuvo usted algún rol en el establecimiento de esas prioridades?



Piense en el lugar en que vive ahora e imagine una generación posterior a la suya. ¿Qué prioridades establecería hoy en cuanto a lo que ofrece y cómo se siente el vecindario que esperaría que fueran realidades concretadas para la próxima generación de residentes? Cuando se pueden imaginar prioridades pasadas y futuras, se puede pensar en la zonificación como un documento vivo que se ajusta a las necesidades y a la visión de la gente del presente, y al mismo tiempo construye pilares para las visiones del futuro.

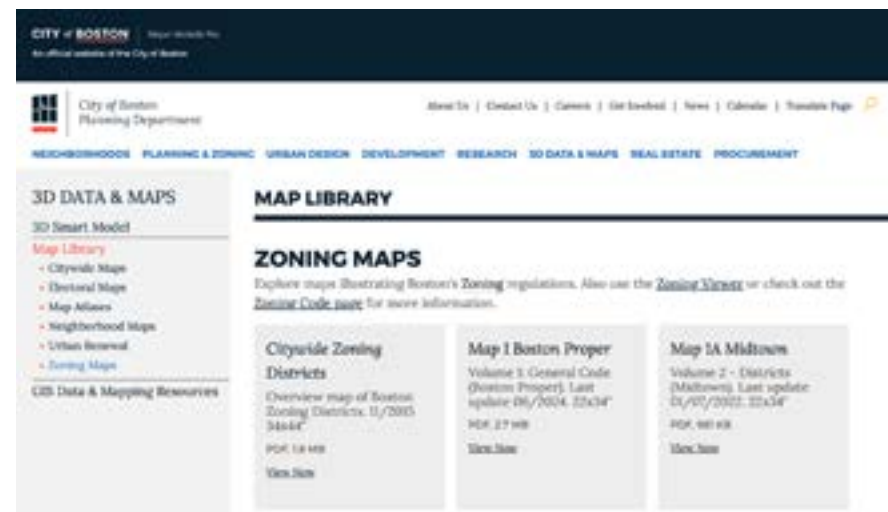
CÓMO ENCONTRAR Y LEER LAS REGLAS DE LA ZONIFICACIÓN EXISTENTES

Esta pretende ser una guía de referencia de alto nivel para ver las reglas de zonificación de los subdistritos de zonificación comercial del vecindario **a simple vista**. Esta guía **no** reemplaza el Código Boston; por consiguiente, asegúrese de consultar el Código de Zonificación oficial de Boston para ver las reglas detalladas, así como las normativas y los detalles específicos que no se incluyen en esta guía de referencia rápida.

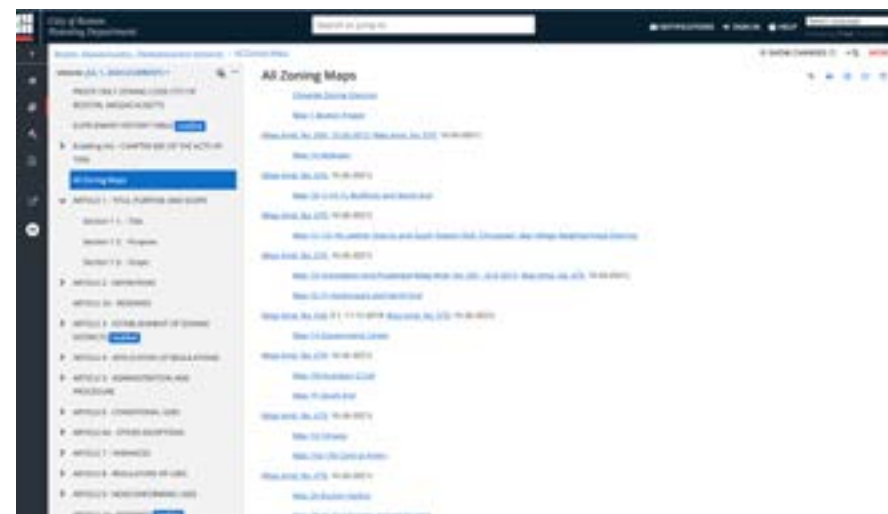
Para ver las reglas de zonificación específicas del distrito y dónde se ubican en su área, puede utilizar las siguientes herramientas:

MAPAS DE ZONIFICACIÓN DE BOSTON: mapas visuales (en PDF) de los distritos de zonificación, tal como se ubican actualmente en la ciudad.

ENLACE DEL SITIO WEB:
[BOSTONPLANS.ORG/3D-DATA-MAPS/MAP-LIBRARY/ZONING-MAPS](https://bostonplans.org/3d-data-maps/map-library/zoning-maps)

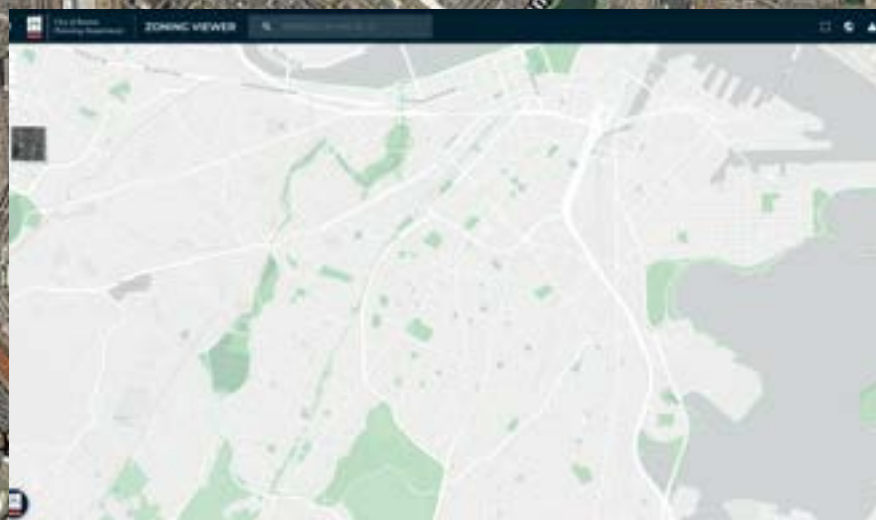


ENLACE DEL SITIO WEB:
[LIBRARY.MUNICODE.COM/MA/BOSTON/CODES/REDEVELOPMENT-AUTHORITY?NODEID=ALL_ZONING_MAPS](https://library.municode.com/ma/boston/codes/redevelopment-authority?nodeid=ALL_ZONING_MAPS)



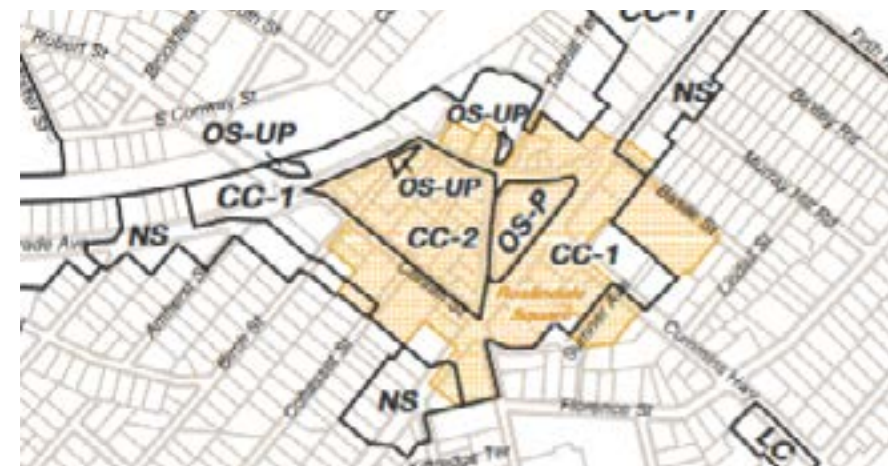
VISUALIZADOR DE ZONIFICACIÓN: un mapa interactivo en línea en el que puede buscar direcciones específicas y ver la información de zonificación de propiedades individuales y áreas más amplias.

ENLACE DEL SITIO WEB:
[MAPS.BOSTONPLANS.ORG/ZONINGVIEWER/](https://maps.bostonplans.org/zoningviewer/)



CÓDIGO DE ZONIFICACION DE BOSTON EN MUNICODE: el documento legal y reglamentario que contiene las reglas de zonificación de Boston.

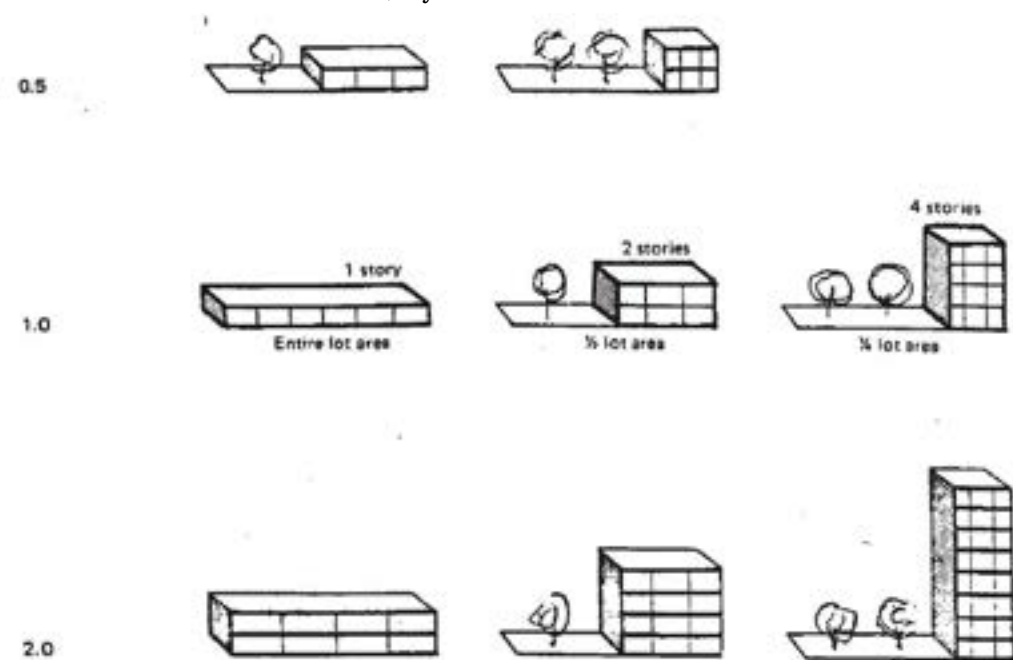
ENLACE DEL SITIO WEB:
[LIBRARY.MUNICODE.COM/MA/BOSTON/CODES/REDEVELOPMENT-AUTHORITY](https://library.municode.com/ma/boston/codes/redevelopment-authority)



GLOSARIO DE TÉRMINOS CLAVE

Muchos de estos términos aparecerán a lo largo de este informe. Siempre puede consultar esta sección a modo de recordatorio. Hay algunos conceptos específicos de algunos proyectos de desarrollo o procesos administrativos que también se explican en los cuadros emergentes “Obtenga más información” a lo largo del documento.

- **AMI O INGRESO PROMEDIO DEL ÁREA (AMI):** el punto medio de la distribución de los ingresos en un área específica. El AMI que se aplica a Boston es calculado de forma anual por la Autoridad de Reurbanización de Boston utilizando datos del Departamento de Vivienda y Desarrollo Urbano (HUD) de los Estados Unidos. El AMI, o un porcentaje de este, se usa para determinar el ingreso máximo que puede recibir un grupo familiar de un tamaño determinado antes de dejar de ser elegible para una Unidad de desarrollo inclusivo.
- **REVISIÓN DEL DESARROLLO DEL ARTÍCULO 80:** el proceso de la ciudad de Boston para revisar proyectos de desarrollo a mayor escala. Las pautas para este proceso de revisión se describen en [el artículo 80 \(Revisión y aprobación de desarrollos\) del Código de Zonificación de Boston](#) y la División de [Revisión del Desarrollo del Departamento de Planificación coordina este proceso](#).
- **FAR O RELACIÓN DE LA SUPERFICIE DEL PISO:** la relación entre la superficie total construida de un edificio y el tamaño del lote en el que se encuentra. Por ejemplo, un edificio con una superficie total construida de 4,000 pies cuadrados que se encuentra en un lote de 2,000 pies cuadrados tiene una FAR de 2 ($4,000/2,000$). El diagrama debajo muestra ejemplos de edificios con FAR de 0.5, 1 y 2.



- **SUPERFICIE CONSTRUIDA TOTAL:** la superficie del piso de un edificio sin incluir algunas áreas no ocupables, como estacionamientos cubiertos a nivel o áreas usadas para equipos mecánicos y almacenamiento.
- **USO DE LAS INSTALACIONES:** Uso de las instalaciones: Se necesita un permiso de uso de las instalaciones para agregar determinadas características exteriores al terreno, como áreas de estacionamiento nuevas.
- **ZBA (SIGLA EN INGLÉS) O CONSEJO DE APELACIONES DE ZONIFICACIÓN:** es un organismo cuasijudicial de siete miembros que son designados por el alcalde. El ZBA oye solicitudes de permisos de uso condicional, variaciones y permisos de zonificación similares.
- **PERMISO DE ZONIFICACIÓN:** Cualquier variación de la zonificación, excepción, permiso de uso condicional, permiso de planificación provisional, modificación del mapa de zonificación o del texto, aprobación del Plan de desarrollo del PDA o del Plan maestro del PDA, aprobación del Plan maestro institucional o cualquier otro permiso otorgado por la Comisión de Zonificación o el Consejo de Apelaciones de Zonificación. El tipo más común de permiso de zonificación son los permisos de uso condicional y las variaciones, que son otorgados por el Consejo de Apelaciones de Zonificación.

» Se requiere un permiso de uso condicional para los usos que el Código de Zonificación considera que necesitan una revisión adicional. Las condiciones para recibir un permiso de uso condicional se pueden encontrar en el artículo 6 (Usos condicionales) del Código de Zonificación; estas incluyen la condición de que debe encontrarse en un lugar adecuado y no causar ninguna molestia.

» Se requiere una variación para los proyectos que no cumplen con alguna regulación de zonificación, como los requisitos dimensionales (incluida la altura o la cantidad mínima de patio), los espacios de estacionamiento mínimos, o porque el uso propuesto está prohibido. Las condiciones para recibir una variación se pueden encontrar en el artículo 7 (Variaciones) del Código de Zonificación e incluyen la condición de que la variación es necesaria para que el propietario del terreno haga un uso razonable de la tierra o la estructura.

Aunque las variaciones y los permisos de uso condicional tienen distintos requisitos, ambos son otorgados por el ZBA y generalmente demoran la misma cantidad de tiempo en recibirse.

• **DECISIONES DEL ZBA:**

» **Rechazado frente a rechazado sin prejuicios :** Rechazado frente a rechazado sin prejuicios: Cuando el ZBA rechaza un proyecto, el solicitante no recibe un permiso de zonificación y no puede presentar una solicitud por el mismo proyecto durante un año. Cuando el ZBA rechaza un proyecto sin prejuicios, significa de todos modos que el solicitante no recibe el permiso de zonificación, pero no tiene que esperar un año para poder presentar otra solicitud por el mismo proyecto.

» **Aprobado con salvedades:** Una “**salvedad**” es una condición impuesta sobre un acuerdo legal. Cuando un proyecto es “aprobado con salvedades” por el ZBA, significa que el proyecto puede ser construido SI cumple algunas condiciones impuestas por el ZBA. La salvedad que el ZBA usa con más frecuencia es “Revisión del diseño del Departamento de Planificación”, que significa que el diseño del proyecto debe ser revisado y aprobado por el personal de Diseño Urbano en el Departamento de Planificación antes de que se pueda construir.



VIII .

OPORTUNIDADES DE FINANCIACIÓN DEL PARQUE PÚBLICO

ARTICLE 80 DEVELOPMENT

Mejoras de parques por medio de mitigación o beneficios comunitarios

OFICINA DE VIVIENDA DEL ALCALDE - FINANCIACIÓN DE GRASSROOTS

Promueve el desarrollo de jardines comunitarios, granjas urbanas y otros espacios abiertos.

EDWARD INGERSOLL BROWNE FUND

Este fondo fomenta el arte público, las mejoras en el paisaje y los proyectos de embellecimiento en todo Boston.

SOLOMON FOUNDATION

Defiende los espacios públicos verdes de la mancomunidad de Massachusetts y su aporte único a la calidad de vida urbana. Nuestra misión es ofrecer una red completa y conectada de parques bellos y caminos verdes que conecten a las personas con los espacios abiertos. Centramos nuestra asistencia técnica y creación de subsidios en la región de Greater Boston, por lo general, en el área rodeada por la carretera interestatal 128. Dentro de esta región, dirigimos nuestra asistencia técnica y creación de subsidios a tres categorías:

- Estudios de diseño preliminar de proyectos específicos que ayudan a los legisladores a entender los beneficios y costos de iniciativas específicas.
- Apoyo operativo general para una cantidad limitada de organizaciones que ofrecen liderazgo regional en materia de planificación y diseño de caminos verdes.
- Estrategias de participación pública (pilotos, activaciones, encuestas, evaluaciones externas, reuniones cívicas) con el fin de presentar los caminos verdes a las personas, fomentar los espacios y discursos públicos, y evaluar la viabilidad.

COMMONWEALTH PLACES DE PATRONICITY

Commonwealth Places, una iniciativa colaborativa de MassDevelopment y Patronicity, es un programa de retos de financiación comunitaria para activar lugares públicos y espacios comunitarios nuevos o desolados. El programa está abierto a las municipalidades y organizaciones sin fines de lucro, para mejorar comunidades de ingresos bajos y moderados en Massachusetts.

NEW ENGLAND GRASSROOTS ENVIRONMENT FUND (NEGEF)

Diseñado para grupos que tienen cierta experiencia implementando un proyecto en su comunidad. Los subsidios de desarrollo brindan apoyo a equipos para que profundicen su labor, desarrollando aún más una visión de comunidad, derribando las barreras a la participación, identificando nuevas partes interesadas y trabajando para escuchar más voces y experiencias de vida en los procesos centrales de toma de decisiones.

NELLIE LEAMAN TAFT FOUNDATION

La fundación sigue comprometida con el interés de la Sra. Nellie Taft en las artes y el medioambiente. En los últimos años, los miembros del Consejo actualizaron el enfoque de la fundación e hicieron algunos cambios en sus prioridades geográficas. Los subsidios actualmente van de \$5,000 a \$15,000. La mayoría de los subsidios se concederán en el área de Cincinnati, con algunos subsidios competitivos en Boston, Mid-Coast Maine y el condado Orange, en California.

GEORGE B. HENDERSON FOUNDATION

Se dedica a mejorar el aspecto físico de la ciudad de Boston y contribuye inmensamente a preservar la cultura local y los valores históricos.

LEY DE PRESERVACIÓN DE LA COMUNIDAD (COMMUNITY PRESERVATION ACT)

Uso de los fondos para apoyar la preservación histórica, la vivienda asequible, los espacios abiertos y la recreación.

SQUARES + STREETS