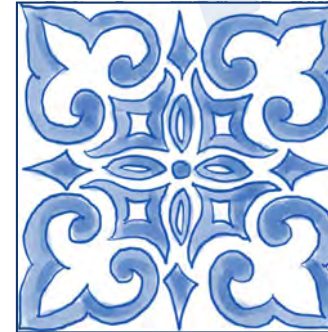
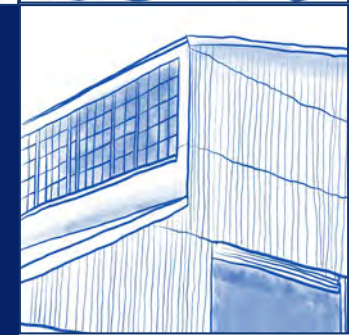
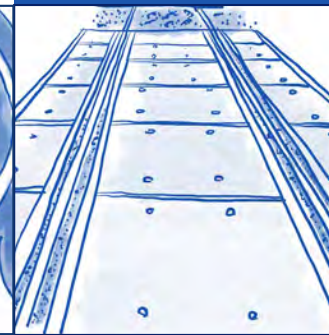


DESARROLLO ORIENTADO AL TRANSPORTE PÚBLICO DE 28TH STREET/LITTLE PORTUGAL STATION

**Marco de desarrollo del diseño
(DDF)**

ADMINISTRATIVE DRAFT
August 2025



AGRADECIMIENTOS

Santa Clara Valley Transportation Authority (VTA)

City of San José

Five Wounds Urban Village Plan Technical Advisory Committee

SITELAB urban studio

Art Builds Community

Economic & Planning Systems

Introba

+ Los numerosos miembros y organizaciones de la comunidad que se comprometieron con el proyecto y los esfuerzos de planificación anteriores.

SUBVENCIONES TOD DE

Federal Transit Administration

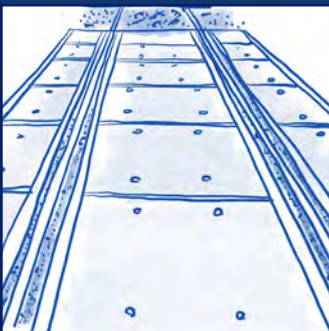
Metropolitan Transportation Commission

PARA MÁS INFORMACIÓN

Visite la página web del proyecto en www.vta.org/28LPdevelopment

RESUMEN EJECUTIVO	4
1 INTRODUCCIÓN.....	6
1.1 Organización.....	7
1.2 Términos y definiciones.....	7
1.3 Referencias	8
1.3.1 Estudios y memorandos del DDF	
1.3.2 Políticas de la VTA	
1.3.3 Políticas de la ciudad y normas de desarrollo	
1.3.4 Orientación adicional	
2 VISIÓN	10
2.1 Visión conceptual.....	14
3 CULTURA Y COMUNIDAD.....	16
3.1 Arte y cultura	22
3.1.1 Arte y patrimonio	
3.1.2 Proceso y asociaciones	
3.2 Espacio abierto.....	26
3.2.1 Carácter	
3.2.2 Características del paisaje	
3.2.3 Station Plaza	
3.2.4 Parque del Vecindario	
3.2.5 Gateway Park	
3.2.6 Paseos	
3.3 Usos activos.....	38
3.3.1 Tipos de uso	
3.3.2 Activación de la planta baja	
3.3.3 Fases y uso provisional	

4 TEJIDO URBANO Y MEDIO AMBIENTE....	44
4.1 Estructura de bloques.....	48
4.2 Uso de la tierra.....	50
4.3 Edificios	52
4.3.1 Altura	
4.3.2 Masa y orientación	
4.3.3 Carácter	
4.3.4 Diseño de la planta baja	
5 MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD	64
5.1 Red de movilidad activa.....	68
5.1.1 Diseño de paisaje urbano	
5.1.2 Five Wounds Trail/N. 28th Street	
5.1.3 Líneas de visión, orientación y señalización	
5.2 Red de transporte	79
5.3. Red vehicular	80
5.3.1 Acceso vehicular	
5.3.2 Gestión de bordillos	
5.3.3 Carga y estacionamiento fuera de la vía pública	
6 GLOSARIO.....	86



DRAFT

Resumen ejecutivo

La Autoridad de Transporte del Valle de Santa Clara (VTA) encargó el Marco de Desarrollo del Diseño (DDF) para la estación de 28th Street/Little Portugal Station en 2022, en paralelo a la actualización del Plan de la Villa Urbana de la ciudad de San José. El DDF proporciona una visión conceptual y principios rectores para el desarrollo orientado al transporte público (TOD) en aproximadamente 12 acres de propiedad de VTA, informados por una amplia participación de la comunidad, reuniones interinstitucionales, análisis económicos y de sostenibilidad, y estudios de diseño urbano del sitio. La estación 28th Street/Little Portugal se está construyendo como parte del Proyecto de Extensión de BART Silicon Valley Fase II (BSVII), con la construcción en marcha y el servicio de pasajeros estimado para 2040.

Concebido con una mezcla diversa de usos del suelo, el plan de uso del suelo asigna:

- 2.9 acres de espacio abierto
- 7.1 acres de TOD de uso mixto, incluidos usos activos residenciales, de oficinas, institucionales, de estacionamiento y comerciales o comunitarios en la planta baja
- 1.8 acres de circulación

El programa de desarrollo consiste en:

- Aproximadamente de 800 a 1200 unidades de vivienda

- De 400,000 a 600,000 pies cuadrados de oficinas o usos institucionales de gran formato
- 50,000 a 100,000 pies cuadrados de usos comerciales o activos al servicio de la comunidad en la planta baja (que pueden incluir comercios minoristas, servicios y usos institucionales o de oficinas de pequeño formato)

Los extensos esfuerzos de planificación previos, incluido el Manual de Comunidades Orientadas al Transporte de 2019 y el Plan de Five Wounds/Brookwood Terrace de 2010 de CommUniverCity (un programa de la Universidad Estatal de San José), influyeron en el programa de desarrollo y la visión conceptual. También fueron fundamentales los comentarios de los miembros de la comunidad en 2023, incluidos más de 750 puntos de contacto con las partes interesadas en numerosos eventos:

- 5 compromisos juveniles
- 17 reuniones con las partes interesadas
- 9 eventos emergentes a gran escala
- 4 grandes convocatorias entre agencias

La visión del concepto dio lugar a una disposición de la parcela y una masa preliminar que se basa en los

principios de diseño y proporciona un punto de partida para la futura coordinación con los socios de desarrollo. Las características clave incluyen manzanas transitables, conectividad mejorada a través de nuevas calles interiores y paseos sin autos, una red de espacios abiertos que facilitan diferentes experiencias y usos activos en la planta baja que contribuyen a un entorno animado con tráfico peatonal en múltiples momentos del día. Los principios de diseño establecen pautas para el éxito del desarrollo en el sitio. Tres áreas temáticas principales contienen orientaciones que van desde la masa y la orientación de los edificios hasta el diseño del paisaje urbano:

- Cultura y comunidad
- Tejido urbano y medio ambiente
- Movilidad y conectividad

Es importante señalar que la visión conceptual es, en última instancia, flexible y representa un futuro posible que deberá perfeccionarse con los socios de desarrollo, y que los principios de diseño pueden expresarse de diversas maneras. Los planos hacen referencia a los conjuntos de planos del Proyecto de Ampliación de la Fase II de Silicon Valley (BSVII) de BART actualizados hasta abril de 2025. Las futuras fases de trabajo tendrán que adaptarse a los documentos finales de construcción de la BSVII y al Plan de la Aldea Urbana de Five Wounds.

INTRODUCCIYN

El Marco de Desarrollo del Diseño (DDF) de la Autoridad de Transporte del Valle de Santa Clara (VTA) proporciona una visión conceptual y unos principios rectores para el desarrollo inmobiliario en el Centro de transporte público de 28th Street/Little Portugal (la “Estación”) en San José, California. El DDF será utilizado por la VTA y las partes interesadas para guiar y evaluar las futuras propuestas y diseños de los promotores para el Desarrollo Orientado al transporte público (TOD) en aproximadamente 12 acres de propiedad de la VTA junto a la Estación (www.vta.org/28LPdevelopment). La Estación se está construyendo como parte del Proyecto de Ampliación de BART Silicon Valley Fase II (BSVII) (www.vtabart.org).

El DDF proporciona una guía de diseño para informar a los socios promotores que realicen TOD en 28th Street/Little Portugal Station. Los principios de diseño se basan en el contexto y la dirección de diseño proporcionados en los apéndices de los memorandos, los talleres de visión con el equipo del Proyecto BART Silicon Valley Fase II (BSVII) de la VTA y los talleres entre agencias con los socios de la ciudad.

Los diagramas y figuras proporcionados en este documento del DDF son conceptuales y están sujetos a cambios. Hacen referencia a los conjuntos de planos del Proyecto de Ampliación de la Fase II de Silicon Valley (BSVII) de BART actualizados hasta abril de 2025. Este contenido es sólo para fines de planificación preliminar; no es una solicitud formal de planificación ni un documento normativo. Los principios de diseño no abarcan todas las consideraciones de diseño que un desarrollador y sus equipos de diseño deben tener en cuenta. A menos que se indique lo contrario, todas las figuras de este documento han sido creadas por el estudio urbano SITELAB para VTA.

1.1 Organización

El DDF está organizado en una sección de visión seguida de tres secciones principales que se alinean con los objetivos del proyecto señalados en la Figura 1. Cada sección contiene principios que apoyan la intención del futuro TOD de 28th Street/Little Portugal.

- **Sección 3 - Cultura y comunidad:** principios que informan los espacios abiertos, los usos activos y los aspectos de creación de lugares del TOD
- **Sección 4 - Tejido urbano y medio ambiente:** principios sobre la forma edificada y orientaciones sobre la adyacencia para el TOD, y la masa, el carácter y el diseño de la planta baja de los edificios
- **Sección 5 - Movilidad y conectividad:** principios que establecen una red transitable y eficiente de paseos (senderos peatonales), Five Wounds Trail y las calles propuestas con acceso de transporte público y vehicular

1.2 Términos y definiciones



RESALTAR LA IDENTIDAD CULTURAL Y ABORDAR LAS DISPARIDADES SOCIOECONÓMICAS



FOMENTAR UN NUEVO DESARROLLO QUE TENGA ÉXITO ECONÓMICO Y ESTÉ ARRAIGADO EN EL LUGAR



HACER QUE CAMINAR, ANDAR EN BICICLETA, IR EN TRANSPORTE PÚBLICO Y LA MOVILIDAD ACTIVA SEAN LAS EXPERIENCIAS DE MOVILIDAD PREFERIDAS

FIGURE 1. Objetivos del proyecto

- **Desarrollo orientado al transporte público (TOD):** Proyectos inmobiliarios individuales que sean compactos, transitables, orientados al peatón y centrados en un transporte público de alta calidad, que permitan un estilo de vida sin autos con acceso diario a residencias, empresas, instituciones cívicas y servicios.
- **28th Street/Little Portugal TOD (también denominado “TOD” o “nuevo desarrollo” en este documento):** El área de parcelas controladas por la VTA disponibles para un desarrollo de uso mixto y orientado al transporte público que rodea la próxima estación BART de 28th Street/Little Portugal, aproximadamente 12 acres. La(s) urbanización(es) puede(n) ser construida(s) por un único desarrollador o por varios. La zona se encuentra dentro de los límites del Plan de Aldeas Urbanas de Five Wounds de la ciudad de San José.
- **Plan de la Aldea Urbana de Five Wounds (FWUVP):** Iniciativa de planificación dirigida por la ciudad de San José para la zona de aproximadamente media milla que rodea la estación BART de 28th Street/Little Portugal. El plan fue objeto de una actualización en 2022-25, simultánea a la creación de este DDF. El Plan de la Aldea Urbana incluye cuatro distritos en la zona: Roosevelt Park, Five Wounds, Little Portugal y 24th y William. Identifica la visión, los principios, el uso del suelo, el diseño urbano, el paisaje urbano, la circulación, los espacios abiertos, el estacionamiento y las políticas y acciones de aplicación.
- **Row Block:** Zona urbanizable controlada por la VTA situada al oeste de N. 28th Street, al norte de E. Santa Clara Street y al sur de E. Julian Street, consistente en el antiguo derecho de paso ferroviario de Union Pacific a lo largo del lado oeste de N. 28th Street. Las antiguas vías del ferrocarril atraviesan las parcelas y requerirían su eliminación, rehabilitación y/o reutilización. La propiedad comparte una línea de propiedad de patio trasero con parcelas adyacentes en el lado este de N. 27th Street. Five Wounds Trail estará situado entre el futuro Row Block y N. 28th Street.
- **Station Block:** Área urbanizable controlada por la VTA ubicada al este de N. 28th Street, al norte de Five Wounds Lane, al sur de St. James Street y al oeste de N. 30th Street. Esta zona incluye la estación BART propiedad de VTA y operada por BART.

En la Sección 6 se incluye un glosario adicional de términos, definiciones y abreviaturas utilizadas en todo el DDF.

1.3 Referencias

1.3.1 Estudios y memorandos del DDF

Los siguientes estudios y memorandos del DDF proporcionan análisis adicionales que contribuyeron a la visión y los principios del concepto y pueden consultarse en vta.org/28LPdevelopment.

- Apéndice A: Estudio de mercado
- Apéndice B: Memorándum sobre el marco de TOD
- Apéndice C: Memorándum de sostenibilidad
- Apéndice D: Nota de contexto del proyecto
- Apéndice E: Resumen del compromiso
- Apéndice F: Memorándum de creación de lugares
- Appendix G: Evolución del plan de parcelas
- Apéndice H: Comparaciones de Plaza

1.3.2 Políticas de la VTA

Las siguientes políticas, directrices y estudios de la VTA informaron y dieron forma al DDF y están disponibles en línea en vta.org.

- Directrices técnicas para bicicletas (2022)
- Colocación, cierre y reubicación de paradas de autobús (2022)
- Plan de Acción y Adaptación al Clima (2024), www.vta.org/climateplan
- Manual de diseño comunitario y transporte (2023), www.vta.org/cdt
- Política de construcción ecológica (2018)
- Política de revisión del uso y desarrollo del suelo (2019)
- Política de acceso a las estaciones (2018)
- Política de paisajismo sostenible (2018)
- Política de comunidades orientadas al transporte público, incluida la política de vivienda asequible, la política de estacionamiento de TOD y la política de gestión de la demanda de transporte (2024), www.vta.org/toc

1.3.3 Políticas de la ciudad y normas de desarrollo

Las siguientes políticas, directrices y marcos de la Ciudad de San José informan el TOD en 28th Street/Little Portugal y están disponibles en línea en sanjoseca.gov.

- Activar el Plan Estratégico de SJ (2020-2040)
- San José Climáticamente Inteligente (2018)
- Plan de Mejora del Transporte Multimodal del Este de San José (ESJ MTIP) En Movimiento (2020)
- Envision San José 2040 (2024)
- Actualización del Plan de la Aldea Urbana de Five Wounds (2013, actualización prevista para 2025)
- Código Municipal Título (2020)
- Plan “San José Mejor en Bicicleta 2025” (2020)
- Normas y directrices de diseño para toda la ciudad de San José (2022)
- Normas y directrices de diseño de calles completas de San José (2018)

1.3.4 Orientación adicional

La zona de la estación BART de 28th Street/Little Portugal tiene un extenso historial de planificación con muchos documentos de diseño urbano y política en los que basarse. Estas recomendaciones detalladas en torno al uso del suelo, las pequeñas empresas y los nodos comerciales, la mano de obra y la vivienda asequible, la identidad de la comunidad, la movilidad, el estacionamiento y el financiamiento e implementación guiaron el esfuerzo del DDF y ayudaron a dar forma a las prioridades para seguir adelante.

- Libro de jugadas de la zona de la estación BART de 28th Street/Little Portugal, VTA (2020)
- Plan conceptual comunitario de la zona de la estación BART de Five Wounds/Brookwood Terrace, CommUniverCity (2010)
- Resolución 4530 de la Comisión Metropolitana de Transporte (MTC). Guía administrativa de la MTC: Política de comunidades orientadas al transporte público (2022)

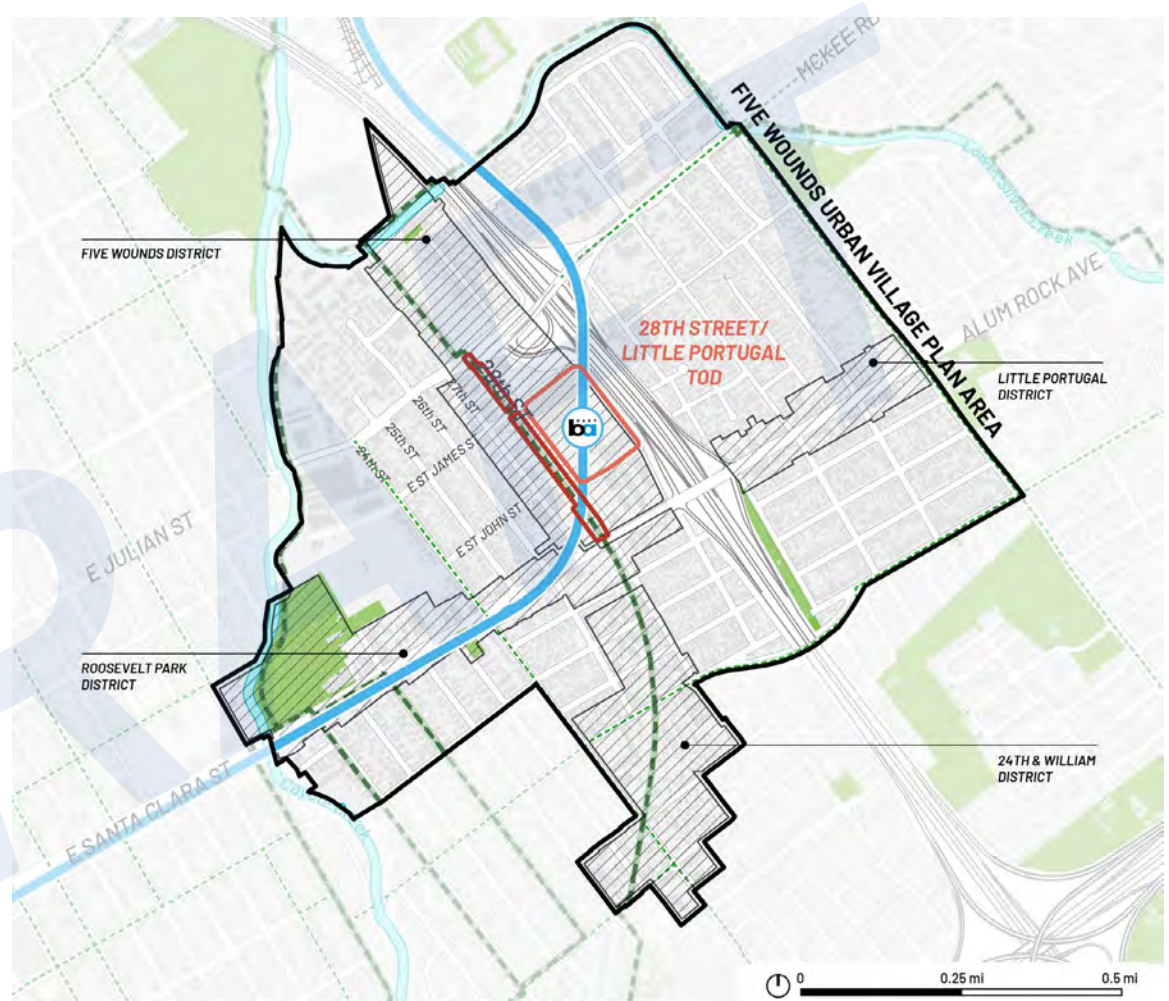


FIGURE 2. Límites del TOD de 28th Street/Little Portugal dentro del Área del Plan de la Aldea Urbana de Five Wounds

Leyenda

- | | |
|--|---|
| 28th Street/Little Portugal TOD: Station Block | Área del plan de la aldea urbana de Five Wounds |
| 28th Street/Little Portugal TOD: Row Block | Área de distrito |
| — Ampliación de BART Silicon Valley Fase II | — Sendero |

VISIÓN

Dado el carácter de vecindario residencial, el multiculturalismo y la historia laboral local que rodean a la futura estación, se prevé que el Desarrollo Orientado al transporte público de la estación de 28th Street/Little Portugal sea único respecto a otras estaciones de San José. Incorpora un importante programa residencial, así como espacio para oficinas, instituciones y usos comerciales en planta baja o usos activos al servicio de la comunidad que se integrarán con el diverso ecosistema de usos del suelo del vecindario, ofreciendo una ubicación central para nuevas viviendas, puestos de trabajo, comercios y servicios en Five Wounds. La planificación de viviendas en esta zona puede ayudar a abordar la crisis de asequibilidad de la vivienda y crear demanda para otros tipos de desarrollo, fomentando en última instancia una identidad de uso mixto en el TOD. La visión conceptual para el DDF apunta a 800 a 1000 unidades de vivienda, de 400,000 a 600,000 pies cuadrados para usos institucionales o de oficinas de gran formato, y de 50,000 a 100,000 pies cuadrados de usos activos. Este programa de desarrollo formará parte de las aproximadamente 8,000 unidades de vivienda y 750,000 pies cuadrados de espacio comercial asignados al Plan de la Aldea Urbana de Five Wounds. Las oficinas de gran formato y los usos institucionales se encuentran más cerca de la autopista 101 y la rampa de entrada de E. Julian Street. Los usos residenciales se sitúan en su mayor parte cerca de Station Entrance y a lo largo de N. 28th

Street. La fachada prioritaria de uso activo en planta baja está situada cerca de Station Entrance, enmarcando Station Plaza, y entre las calles E. St. James y E. Santa Clara, la puerta de entrada a la estación de 28th Street/Little Portugal. Todo el TOD se encuentra a un cuarto de milla de Station Entrance.

Partiendo de los conceptos del Plan CommUniverCity (2010) y de más de una década de comentarios de la comunidad, la visión conceptual explora la confluencia de una plaza activa, espacios abiertos al servicio del vecindario, paseos (vías peatonales) y los usos activos de la planta baja que los enmarcan. Cada espacio abierto incluirá un programa y un carácter diferentes, así como consideraciones para su futura activación y anclaje. Station Plaza se concibe como un lugar central de reunión que mueve y acoge a la gente a la vez, apoyando la movilidad activa y creando una plataforma para las comunidades circundantes. Está pensado para ser flexible y dar cabida a diferentes tipos de eventos, al tiempo que resulta cómodo para que la gente se entretenga y transite por él.

La transitabilidad a pie es una prioridad central, que se consigue mediante una variedad de manzanas o bloques de pequeño tamaño, paseos e intersecciones conformadas por conexiones clave y líneas de visión. En esta línea, la visión conceptual da prioridad a la experiencia de llegada a la estación, centrándose

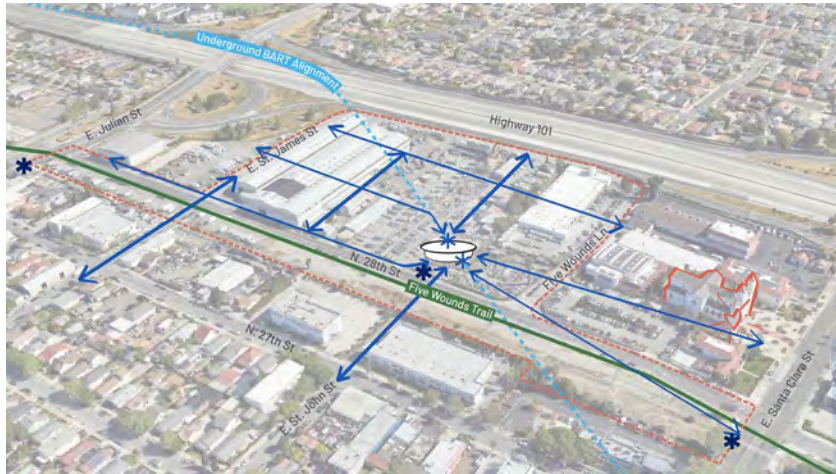
especialmente en los flujos peatonales hacia y desde Station Entrance hasta las paradas de transporte público, las zonas de recogida y bajada y los puntos de interés cercanos. Se prevé que aproximadamente el 43% del total de pasajeros llegue a la estación a través de la movilidad activa (bicicletas, patinetes, a pie) y el transporte público (autobuses, paratransito) en 2040.¹ Se prevé que el resto de los pasajeros lleguen a la estación en auto: un 21% en los puntos de recogida y entrega y un 36% en los estacionamientos de transporte público. Existe una necesidad simultánea de hacer que la red de calles funcione para estacionar y recoger/dejar pasajeros, al tiempo que se hace de los desplazamientos a pie, en bicicleta y en transporte público las experiencias de movilidad más cómodas. Esto se puede fomentar mediante el establecimiento de un Five Wounds Trail seguro y cómodo, así como un cruce elevado o una zona de calle compartida en N. 28th Street frente a Station Entrance, entre Paseo St. John y Five Wounds Lane.

¹ AM Peak Hour Ingress + Egress Directionality, 28th Street/Little Portugal Station," Fehr & Peers, 2021. Horizon year 2040



FIGURE 3. Vista conceptual hacia la estación desde N. 28th Street/E. Santa Clara Street





LA TRANSITABILIDAD COMO PRIORIDAD CENTRAL



ESPACIOS ABIERTOS QUE OFREZCAN UNA VARIEDAD DE EXPERIENCIAS PARA JÓVENES, FAMILIAS Y PERSONAS MAYORES



VIVIENDAS ASEQUIBLES, OPORTUNIDADES DE EMPLEO Y SERVICIOS COMUNITARIOS QUE ENMARCAN LA ESTACIÓN

FIGURE 4. Marco conceptual para una estación de vecindario

La visión conceptual también se esfuerza por aprovechar el contexto del vecindario a través de rasgos que definan su carácter. Esto incluye la posibilidad de reutilizar de forma creativa el armazón estructural de un antiguo edificio de acero en el sitio, sujeto a un análisis más detallado de la rehabilitación, la seguridad y la integridad estructural. Esto puede ayudar a visualizar la historia industrial del lugar, enmarcar un lugar de reunión único y contribuir a un sentido de continuidad e identidad.

De los aproximadamente 12 acres disponibles para urbanizar -que excluyen las calles públicas existentes y las infraestructuras de BART como Station Entrance y el edificio de instalaciones- un tercio (5 acres) se encuentra en Row Block y dos tercios (7 acres) en Station Block. La visión conceptual da como resultado que aproximadamente la mitad del terreno se destine a área edificable para nuevos usos, con espacios abiertos y paseos que constituyen la cuarta parte restante del sitio (Figura 5).

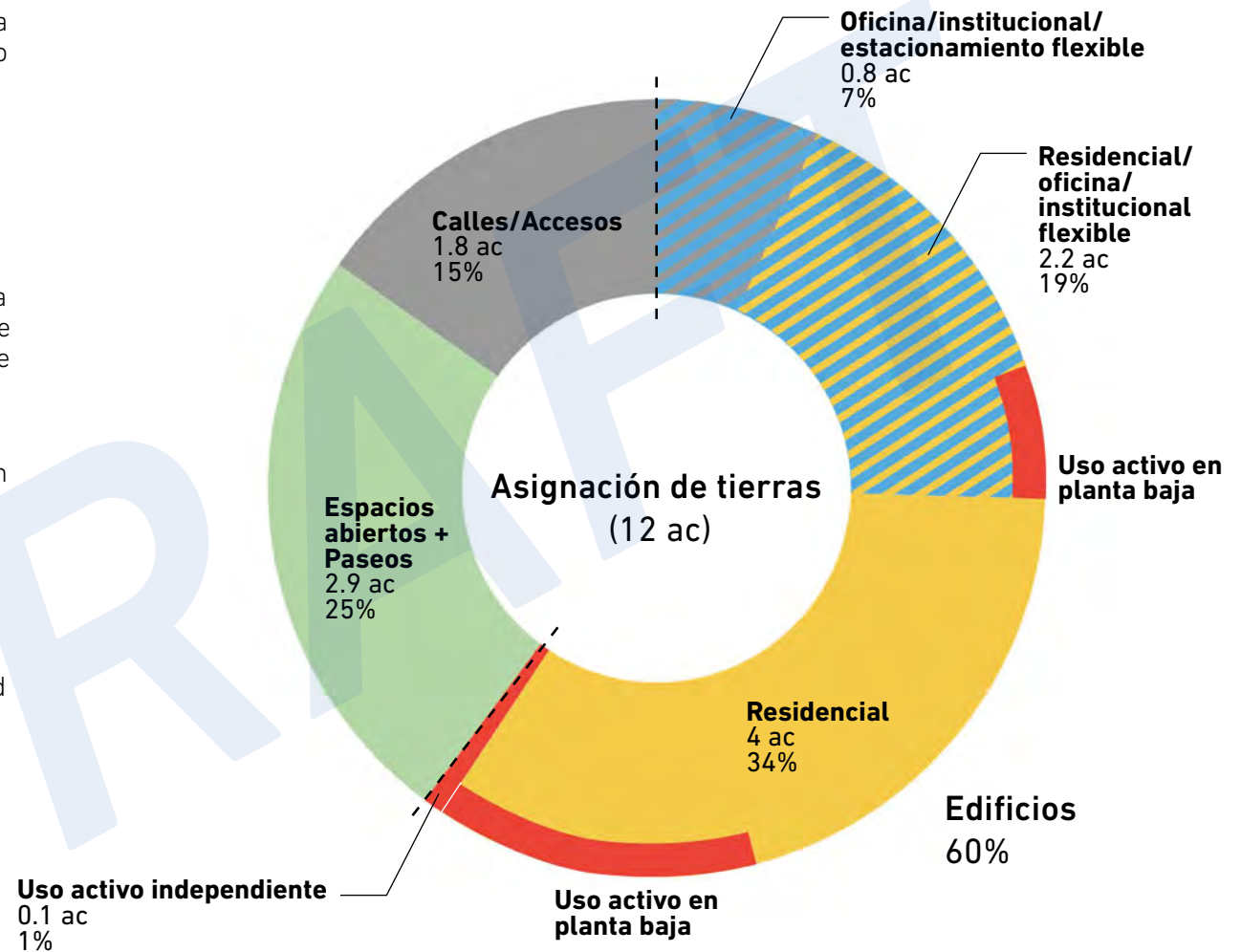


FIGURE 5. Asignación conceptual de tierras en acres (ac)

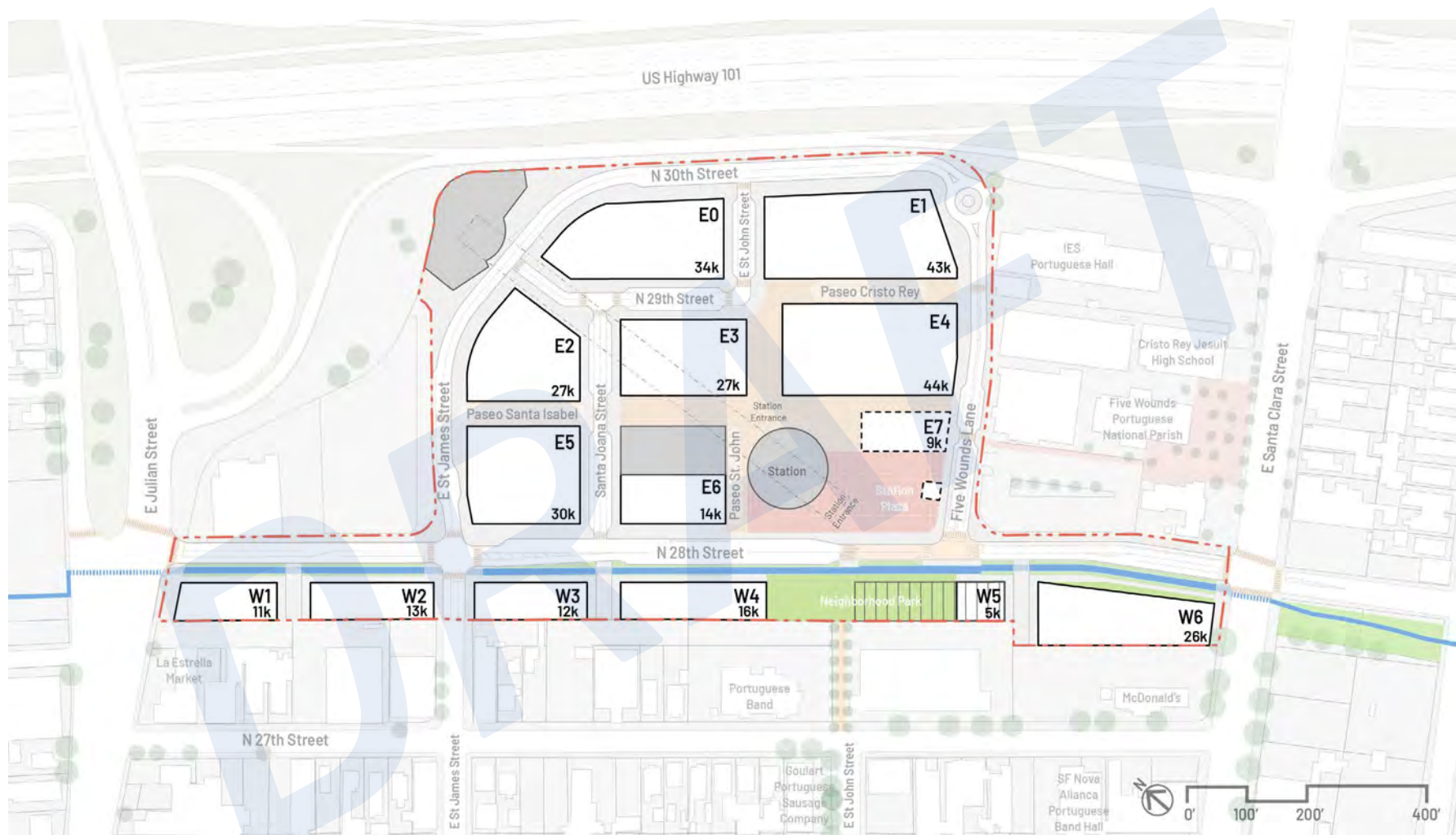


FIGURE 6. Plan conceptual del sitio de desarrollo orientado al transporte público

Leyenda

- | | | | |
|--|---|--|---|
| Límite del proyecto | Límite de la parcela (provisional) | Plaza | Paseo o cruce peatonal |
| Límite de la parcela | Instalaciones de la estación | Espacio abierto | Five Wounds Trail |

2.1 Visión conceptual

La visión conceptual de la figura 6 se ha utilizado como base para todos los dibujos de este documento. Sin embargo, la visión conceptual es, en última instancia, flexible y representa un posible futuro que debe perfeccionarse con los socios para el desarrollo. Como ilustra la figura 7, los principios de diseño recogidos en este documento pueden expresarse en una variedad de parcelas alternativas, usos del suelo y disposiciones de circulación. Los dibujos utilizaron los planos de la Fase II de BART Silicon Valley (BSVII) proporcionados en abril de 2025, pero las fases futuras de trabajo tendrán que adaptarse a los documentos finales de construcción de la BSVII y al Plan de la Aldea Urbana de Five Wounds.

Esta visión conceptual y las alternativas demuestran una plaza de transporte público con gran visibilidad desde la Parroquia de Five Wounds y E. Santa Clara Street, proximidad al Parque del vecindario y al Paseo St. John, y potencial para la activación en múltiples lados. La parcela E7 y un pabellón/quiosco se muestran provisionalmente enmarcando Station Plaza con usos comerciales o de servicio a la comunidad en la planta baja activando el espacio abierto.

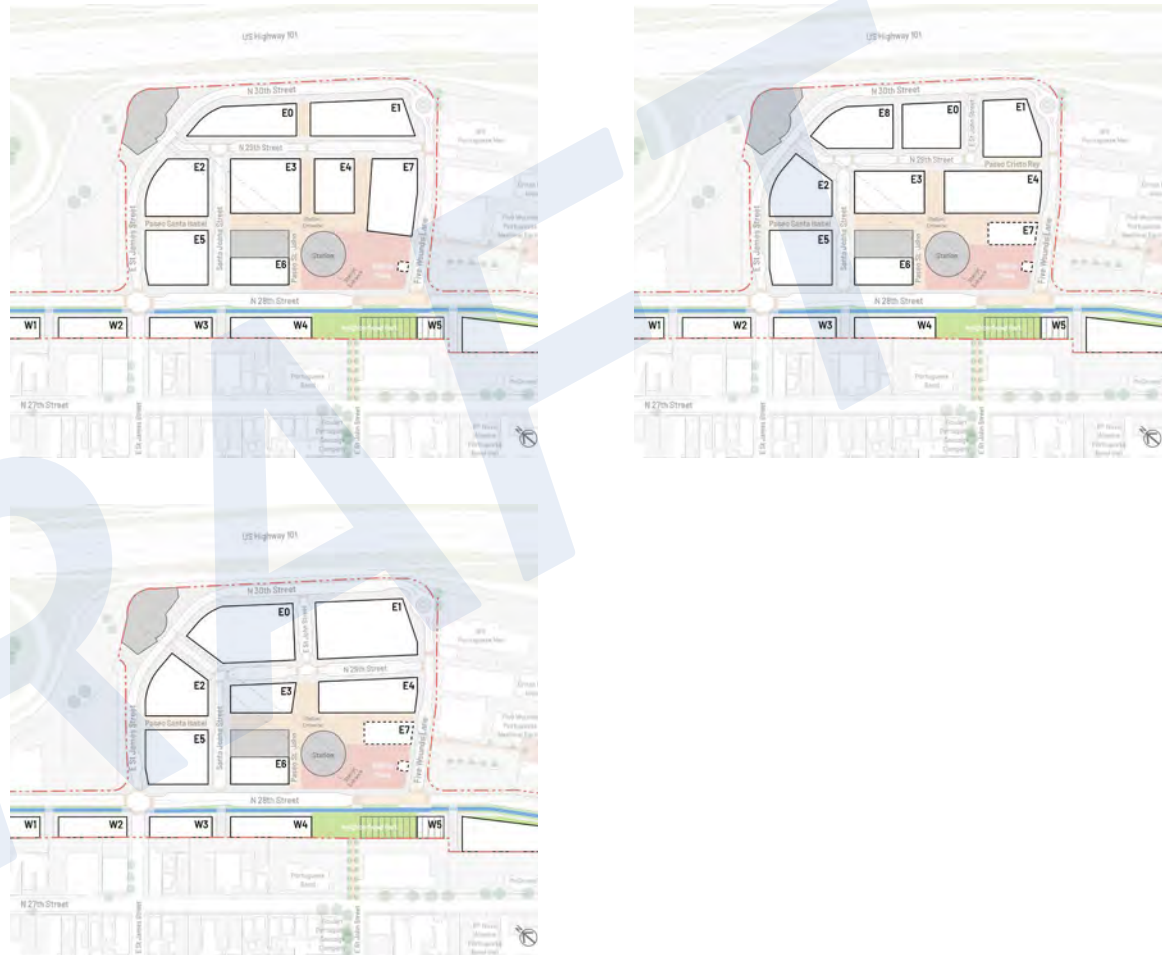


FIGURE 7. Flexibilidad conceptual: disposiciones alternativas de las parcelas

“

Adopte este lugar como punto de aterrizaje para que los nuevos inmigrantes se sientan como en casa y bienvenidos. Espero que esto continúe mezcla de lo viejo y lo nuevo... ”

—Comentarios de las partes interesadas, 2023

3 CULTURA Y COMUNIDAD

3.1 ARTE Y CULTURA..... 22

3.1.1 Arte y patrimonio.....22

3.1.2 Proceso y asociaciones24

3.2 ESPACIO ABIERTO 26

3.2.1 Carácter.....28

3.2.2 Características del paisaje29

3.2.3 Station Plaza30

3.2.4 Parque del Vecindario.....32

3.2.5 Gateway Park36

3.2.6 Paseos36

3.3 USOS ACTIVOS..... 38

3.3.1 Tipos de uso.....38

3.3.2 Activación de la planta baja.....40

3.3.3 Fases y uso provisional.....42



CULTURA Y COMUNIDAD

Durante una reunión de las partes interesadas en septiembre de 2023, un miembro de la comunidad comentó: “El trabajo duro ya está hecho”. Se extendió en esto para explicar que el vecindario ya consta de prósperas pequeñas empresas, organizaciones y un fuerte sentido de identidad y voz comunitaria. El debate que siguió reforzó aún más que el trabajo que queda por delante es asegurar que el TOD de 28th Street/Little Portugal encaje en este contexto, elevando y amplificando, en lugar de reemplazando, lo que prospera hoy en día.

En esta línea, los autores de este DDF aplican los conceptos de ***mantenimiento del lugar y conocimiento del lugar*** para centrarse en las experiencias vividas, el compromiso y las asociaciones con los administradores de la comunidad, esforzándose por ir más allá del “establecimiento del lugar” en el TOD de 28th Street/Little Portugal Station.^{2,3} Las estrategias genuinas de mantenimiento y conocimiento del lugar requieren compromisos a largo plazo por parte de VTA y sus socios de desarrollo para comprometerse y asociarse con las organizaciones locales, construyendo sobre las semillas plantadas durante el compromiso de la comunidad a lo largo de 2022-2025. Esto también incluye habilitar procesos y marcos para el

arte público en el TOD, colaborar con artistas locales para reflejar historias del vecindario y facilitar usos provisionales que aporten beneficios públicos tempranos.

Dentro de la visión conceptual, el espacio abierto y los usos activos son complementarios para permitir un ámbito público próspero que facilite experiencias variadas. La red de espacios abiertos incluye una nueva plaza pública en la estación, parques de vecindario a menor escala que pueden ser espacios públicos abiertos de propiedad pública o privada (POPOS), y paseos transitables, que en conjunto proporcionan una plataforma para actividades cotidianas hasta eventos especiales. Estos espacios abiertos incluyen principios de diseño universal para la accesibilidad y contienen la oportunidad de una mezcla de programas (que van desde la recreación pasiva a la activa, atrayendo a familias y personas mayores), facilitados por un equilibrio de elementos hardscape (no vivos) y softscape (vivos) que permiten la circulación y también la comodidad a lo largo del día y del año. Los usos activos comerciales o al servicio de la comunidad en la planta baja -incluidos los usos de gran formato que sirvan para atraer al vecindario, así como las instalaciones comunitarias de pequeño formato y los quioscos minoristas- sirven de apoyo a estos espacios abiertos y ofrecen destinos más allá de los usos residenciales, de oficinas e institucionales.

² “Belonging is a Sticky Word: Roberto Bedoya in Conversation with Tom DeCaigny,” Roberto Bedoya + Tom DeCaigny, February 2021, <https://openspace.sfmoma.org/2021/02/belonging-is-a-sticky-word-roberto-bedoya-in-conversation-with-tom-decaigny/>

³ “To Know a Place: A Conversation with Roberto Bedoya,” Anjulie Rao, <https://www.justplace.us/bedoya>



FIGURE 8. Eventos de participación comunitaria para el DDF, incluidas las reuniones de las partes interesadas, eventos emergentes y la participación de los jóvenes

Resumen del compromiso

El compromiso del DDF en 2023 informó las prioridades, la narrativa y el diseño de la visión conceptual. Entre las partes interesadas implicadas se encontraban los futuros vecinos inmediatos de la estación, instituciones públicas locales, grupos sin fines de lucro, grupos religiosos, artistas, jóvenes y organizaciones comunitarias. Conclusiones clave de todos los compromisos:

- Lo que hace que el vecindario sea especial y único es la historia y la cultura portuguesas, las comunidades multiculturales/inmigrantes, un sentimiento de comunidad muy unido y multigeneracional, los legados diversos y obreros de defensa y organización comunitaria, y el amor por los lugares y monumentos locales. Las historias prioritarias de Little Portugal a destacar dentro del desarrollo incluyen las comunidades multiculturales y de inmigrantes (incluyendo mexicanos, portugueses, vietnamitas y filipinos, entre otros), los negocios locales y el arte y los artistas locales.
- Los parques y espacios abiertos son muy deseados. Deben ser seguros y agradables para

muchos grupos de edad (jóvenes, familias, ancianos) y apoyar diferentes actividades, desde el ocio pasivo al activo. Las actividades prioritarias de espacios abiertos incluyen un área de mercado de agricultores, instalaciones deportivas y área de juegos.

- Se desea una variedad de usos minoristas, de servicios y comunitarios, con mayor interés en los servicios alimentarios y minoristas. Los usos prioritarios incluyen un salón de comidas, una tienda de comestibles, un centro comercial y restaurantes.
- Los miembros de la comunidad también expresaron deseos y preocupaciones más amplios. Estos sentimientos incluían el deseo de ver el área más limpia y segura para los niños, las familias y las personas mayores; preservar la cultura y el sentido de identidad; permitir que las personas permanezcan en su lugar y disfruten de nuevas oportunidades y comodidades; preocupaciones en torno a las personas sin hogar existentes, las vacantes comerciales, los efectos de la construcción y la gentrificación.

Para los miembros de la comunidad es importante que los temas más votados (como se muestra en la figura 9) se lleven a cabo a través de la construcción.



FIGURE 9. Historias de Little Portugal con las que los miembros de la comunidad se conectaron más durante la participación comunitaria en 2023

3.1 Arte y cultura

El Este de San José es una de las zonas con mayor diversidad étnica de la ciudad. Es donde muchos inmigrantes inician su viaje y ha acogido a personas de México, Vietnam, Filipinas, Portugal (las Azores) y muchos otros países. El East Side también alberga muchos complejos de viviendas multifamiliares asequibles, así como numerosas iglesias y servicios sociales que apoyan a estas comunidades.

San José es también el hogar de cientos de artistas, algunos de los cuales trabajan de cara al público y otros en pequeños colectivos dentro de sus comunidades. El paisaje artístico y cultural de San José refleja su diversidad, y para los habitantes del este de San José es importante que se vean reflejados en el arte que allí se presenta. Las experiencias artísticas y culturales unen a la gente y cuentan historias del lugar. Los ejemplos incluyen diversas actuaciones, visuales, literarias, musicales, murales y gastronómicas. Aunque las expresiones culturales del este de San José evolucionan continuamente, siguen estando firmemente arraigadas en las historias de su diversa población.

Un proceso de arte público bien meditado incluye una investigación exhaustiva y un proceso transparente de divulgación y selección de artistas. Además, las asociaciones con organizaciones culturales, pequeñas empresas, agencias artísticas y de servicios sociales sin fines de lucro pueden fomentar la seguridad, la inclusión, los eventos orientados a las familias y el número de pasajeros.

3.1.1 Arte y patrimonio

PRINCIPIOS

1. **Historias y relatos del vecindario.** Eleve las historias y relatos del vecindario que se compartieron durante el compromiso de la comunidad, incluida la comunidad multicultural e inmigrante, los negocios locales y el arte y los artistas locales. El arte debe priorizar y reflejar la historia y la diversidad de la comunidad
2. **Lugares de arte.** Integre el arte desde el primer día hasta la construcción completa. Las aplicaciones potenciales incluyen cercas de construcción, paisaje urbano, pasarelas, Five Wounds Trail, espacios comerciales y de uso mixto, espacios abiertos y diseño de edificios. Las ubicaciones de los elementos artísticos incluyen:
 - Pasarelas. Demarque los umbrales hacia el nuevo desarrollo y oriente las vistas hacia Station Entrance. Algunos ejemplos son Gateway Park en E. Santa Clara, en E. Julian Street, a lo largo de N. 28th Street y Five Wounds Trail, y dentro de Station Plaza. El elemento de entrada en E. Santa Clara Street debe tener la escala y la altura adecuadas para identificarse claramente como un

momento de llegada a la estación. La puerta de E. Julian Street puede tener un carácter diferente, más sutil. Cada ubicación debe incluir una capacidad estructural y eléctrica adecuada para la iluminación, la señalización y/o la decoración colgante. Un ejemplo literal de puerta de entrada puede hacer referencia a las “Portas da Cidade”, las puertas de la ciudad de Ponta Delgada, capital de la isla de San Miguel en las Azores. Las referencias culturales adicionales se indican en la sección 3.2.1.

- Five Wounds Trail. Incluir una serie de elementos característicos o un motivo continuo a lo largo de Five Wounds Trail.
3. **Formas de arte.** Incorpore el arte de diversas maneras, incluyendo potencialmente el arte funcional (como zonas para sentarse con historias e imágenes incrustadas en su diseño), obras escultóricas por las que se pueda caminar y rodear, murales narrativos y plataformas (como un escenario o un quiosco de música) para el arte escénico donde se puedan contar historias en música, danza, teatro y palabra hablada.

FIGURE 10. (Página siguiente)
“Nuestro viaje es sagrado” mural en la preparatoria Cristo Rey del artista de San José Carlos Rodríguez



3.1.2 Proceso y asociaciones

PRINCIPIOS

4. **Tasa por arte en el sitio o arte de distrito.** Ampliar el acceso al arte público que rodea la estación mediante el encargo directo de arte en el sitio o la contribución a una tasa de arte del distrito que encargue arte dentro del TOD en el momento del acuerdo de desarrollo. Se fomenta un presupuesto para arte público de hasta el 1% del costo del proyecto de desarrollo.
5. **Distrito Cultural.** Trabajar con la Escuela de Artes y Cultura en la Plaza de la Herencia Mexicana para apoyar el establecimiento del Distrito Cultural de La Avenida a lo largo del corredor de East Santa Clara Street / Alum Rock Avenue y la activación a través del arte público, eventos y programación.
6. **Grupo asesor de arte.** Trabaje con un grupo asesor de líderes comunitarios, un consultor de arte público, personal de la VTA y profesionales del arte y el diseño para apoyar la selección de artistas y el desarrollo de proyectos artísticos.
7. **Asociaciones con organizaciones artísticas.** Garantizar que el diseño del espacio abierto incluya una plataforma para que las organizaciones artísticas profesionales locales compartan su trabajo y organicen eventos, como la Banda Portuguesa de San José, Teatro Vision, San José Jazz, San José Multicultural Arts Guild, Mosaic y San José Taiko. Considere la posibilidad de asociarse con una organización local de base comunitaria (OBC); con el Departamento de Parques, Ocio y Servicios a Vecindarios (PRNS) de la ciudad de San José; y/o con un grupo de gestión de parques para servir de enlace con las organizaciones y apoyar la programación en curso.
8. **Organizaciones comunitarias y asociaciones institucionales.** Establecer asociaciones programáticas o arrendamientos con organizaciones comunitarias/ instituciones cercanas que actualmente ofrecen programas y eventos culturales u orientados a los jóvenes en el vecindario, como el Centro Comunitario Portugués (POSSO), el IES Hall, la Biblioteca Carnegie de San José Este, Rocketship Discovery Prep, la preparatoria Cristo Rey y la preparatoria San José. Considere la posibilidad de incorporar un compromiso de al menos el 1% del espacio no residencial de todo el proyecto a la programación de apoyo a la comunidad.
9. **Compromiso continuado con la comunidad.** Se anima a los desarrolladores a seleccionar socios que involucren a los miembros de la comunidad con el fin de profundizar en la comprensión por parte del equipo del proyecto de las prioridades y preferencias relativas al uso de los edificios y los programas de espacios abiertos. Asegurar la resonancia con los valores locales, la historia y las aspiraciones para el vecindario de Little Portugal. Implice a los vecinos inmediatos de la estación, incluyendo, entre otros, a la Parroquia Nacional Portuguesa de Five Wounds, el colegio jesuita Cristo Rey San José, el IES Hall y la Banda Portuguesa de San José. Divulgación entre los actuales vecinos residenciales del proyecto, así como entre los futuros interesados, a través de asociaciones con programas de vivienda de la ciudad y el condado. El compromiso debe ser multilingüe, multimedia, tanto presencial como híbrido, e involucrar activamente a los participantes jóvenes y mayores. Consulte el Memorándum de compromiso del DDF para obtener un resumen de los esfuerzos de compromiso, incluida una lista de los grupos vecinales recomendados que han participado históricamente.

FIGURE 11. (Página siguiente)
Compromiso artístico de DDF con el artista Rayos Magos



3.2 Espacio Abierto

La red de espacios abiertos (aproximadamente tres acres en total) incluye una nueva plaza pública anclada alrededor de la estación, parques de vecindario a menor escala que pueden ser espacios públicos abiertos de propiedad pública o privada (POPOS), y paseos transitables, con el objetivo de facilitar diferentes experiencias y escalas de reunión. Esto debe hacerse de manera que complementen los espacios abiertos existentes en el vecindario y aborden las brechas, no solo para los residentes del nuevo desarrollo, sino para todos. Este sitio está situado dentro de un área de rica historia que involucra a muchos inmigrantes e industrias diferentes (agricultura, fábricas de conservas, granjas lecheras, fabricación industrial). Encontrar formas de trasladar los vestigios de estos legados a los espacios abiertos puede reforzar el sentido de la historia en el lugar. También será necesario un equilibrio entre la valorización del patrimonio portugués y la multiplicidad cultural de la zona.

Dada la combinación de un clima cálido y soleado, el escaso arbolado de las calles que rodean el lugar en la actualidad y las numerosas superficies pavimentadas con pocos lugares al aire libre para descansar, existe una clara necesidad de aumentar la cubierta de copas y las plantaciones para facilitar la sombra y la refrigeración. La sombra también es importante para las personas que esperan los trenes entre transbordos, y cada vez más importante durante los días de fenómenos meteorológicos extremos. La selección de especies autóctonas y de bajo mantenimiento puede favorecer el ecosistema local, contribuir a la biodiversidad, proporcionar un hábitat para los polinizadores y mejorar nuestra sensación de conexión con la naturaleza.

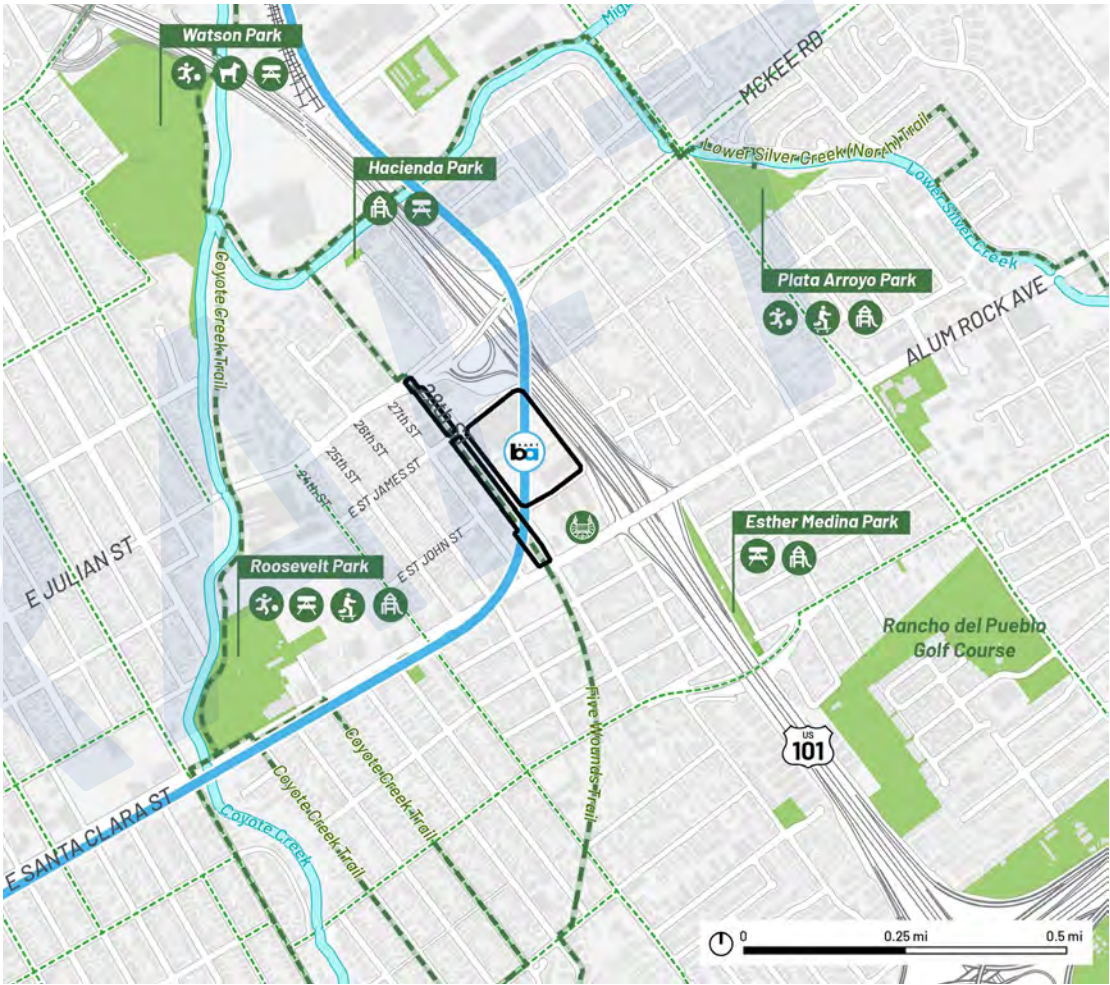


FIGURE 12. Espacios públicos existentes

Leyenda

- | | | | |
|---|--------------------|--------------------|-----------------|
| 28th Street/Little Portugal TOD | Espacios abiertos | Parque para perros | Deportes |
| Ampliación de BART Silicon Valley Fase II | Parque de patinaje | Zona de picnic | Patio de recreo |
| Senderos | | Plaza | |
| Carriles para bicicletas | | | |

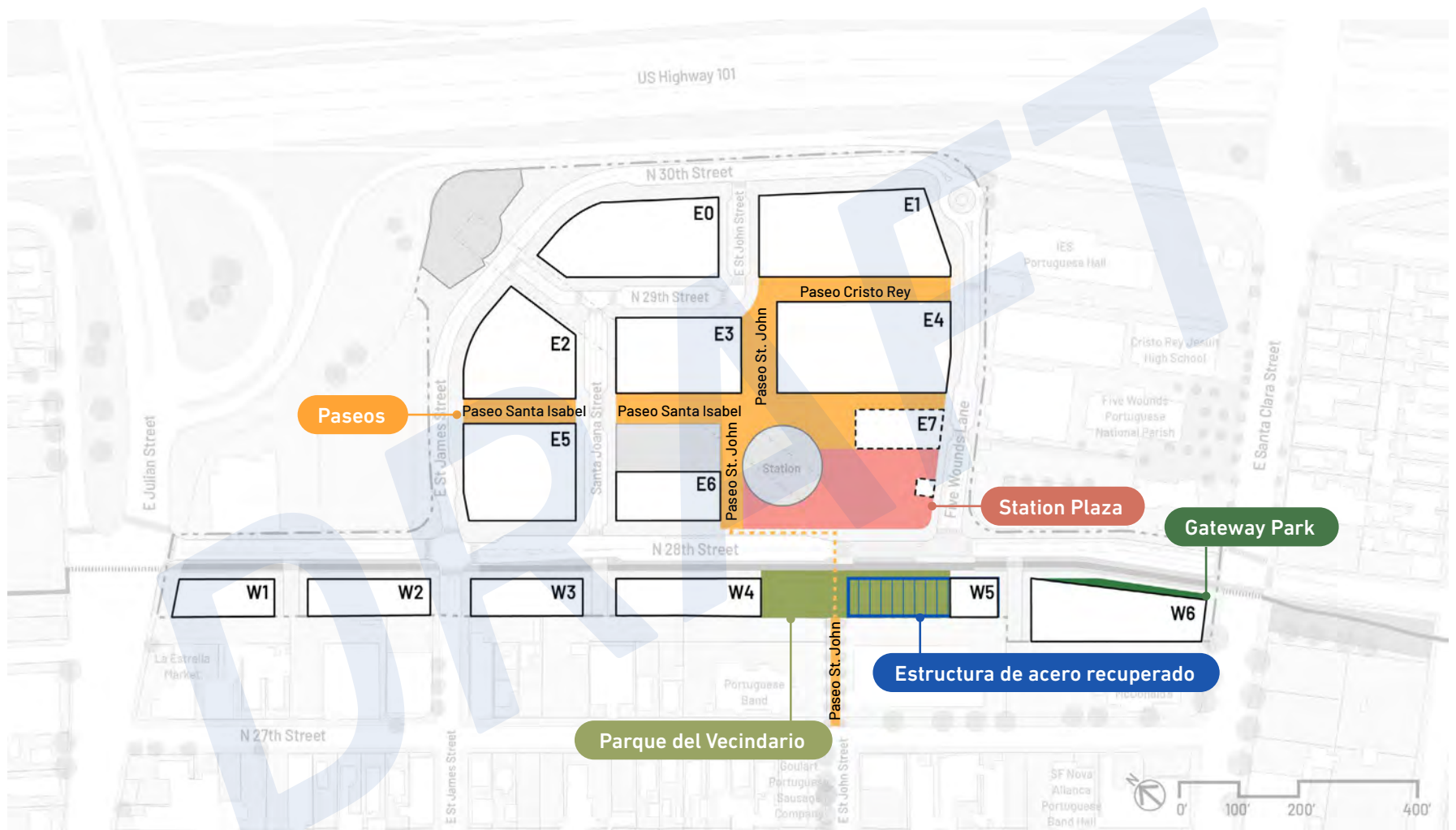


FIGURE 13. Red conceptual de espacios abiertos

3.2.1 Carácter

PRINCIPIOS

10. **Herencia portuguesa.** Incorpore la herencia portuguesa del vecindario. Esto es de especial importancia en Station Plaza, que servirá como importante lugar de reunión del vecindario con vistas a la Parroquia de Five Wounds e incluirá referencias artísticas y materiales a la cultura portuguesa. Las referencias pueden incluir nombres portugueses para espacios abiertos o calles propuestas, o incrustar motivos portugueses como azulejos azules y blancos (figura 14), adoquines (Calçada Portuguesa), hortensias, claveles, el Gallo de Barcelos del folclore y las puertas de la ciudad a São Miguel Azores (Portas da Cidade). Muchos de estos motivos específicos fueron identificados por estudiantes de la preparatoria San José en su clase de portugués durante una actividad de participación juvenil en 2023. Consulte la sección 4.3.3 para obtener más información sobre la incorporación de materiales culturalmente relevantes en las fachadas de los edificios.



FIGURE 14. Azulejo portugués

11. **Multiculturalismo.** Incorporar el multiculturalismo y el legado de la inmigración en el vecindario, así como enlazar con los esfuerzos del Distrito Cultural de La Avenida. La zona ha acogido a gente de Portugal (las Azores), México, Vietnam, Filipinas y muchos otros países. Esto tiene una importancia específica entre Station Entrance y Gateway Park, conectando con el distrito cultural a lo largo de E. Santa Clara Street. Las referencias pueden incluir una señalización multilingüe, el uso de colores que representen a diferentes países o arte que transmita historias de hitos culturales locales y personas influyentes.
12. **Legado de organización comunitaria.** Incorpore el legado de cultura organizativa y de defensa de la zona, incluyendo a César Chávez y Sofía Mendoza, a los que se hizo referencia en el compromiso comunitario de 2023 como importantes activistas de esta zona. La casa de la familia de César Chávez, en 53 Scharff Avenue, es un hito histórico de San José y se encuentra a una milla del área de la estación.
13. **Patrimonio industrial.** Incorpore el patrimonio industrial del vecindario. La zona que rodea la estación estuvo históricamente ligada al ferrocarril Union Pacific, con la alineación principal de vías paralela a N. 28th Street cerca de la ubicación de Five Wounds Trail y numerosos ramales ferroviarios que se adentraban en Station Block. La conexión con el ferrocarril y la autopista adyacente hicieron que la zona de la estación tuviera una historia de usos industriales que han continuado hasta la actualidad, desde la fabricación de acero y materiales de construcción hasta las instalaciones de reparación. Se fomentan las oportunidades de reapropiarse de los vestigios del patrimonio ferroviario e industrial siempre que sea factible a través de componentes de edificios reutilizados, arte o exposiciones interpretativas para crear una continuidad desde el pasado de la zona de la estación hasta su futuro, especialmente a lo largo de Five Wounds Trail.

3.2.2 Características del paisaje

PRINCIPIOS

14. **Confort ambiental.** Incorpore elementos paisajísticos y estrategias de diseño pasivo para mejorar el confort ambiental en todas las estaciones. Los ejemplos pueden incluir marquesinas para dar sombra del sol de verano y la plantación de árboles de coníferas para bloquear los vientos invernales dentro de Station Plaza y el Parque del vecindario. Asegúrese de que los elementos no obstruyan las líneas de visión, como se indica en la sección 5.1.3.
15. **Gama de tipos de asiento.** En consonancia con los principios del diseño universal, incorpore una gama de elementos de asiento público con sombra que incluya diferentes longitudes, alturas y carácter, para proporcionar una mayor elección e inclusión a una diversidad de pasajeros multigeneracionales (cochecitos, sillas de ruedas, etc.).
16. **Plantaciones en capas.** Incorpore plantaciones en capas -incluyendo árboles con copas generosas, cubiertas vegetales y plantas perennes- para dar sombra, diversidad de plantaciones, textura e interés visual.

17. **Paisajes de bajo impacto.** El paisajismo del sitio debe diseñarse para que requiera poco o ningún riego. Esto incluye el uso de plantaciones autóctonas y tolerantes a la sequía. Cuando sea necesario regar, utilice agua reciclada municipal o la recogida y filtración en el sitio de aguas grises para recoger el agua contaminada, y sistemas de agua de lluvia para captar y reutilizar el agua. La tubería de agua reciclada más cercana suministra agua reciclada a la preparatoria San José y a Roosevelt Park a lo largo de E. Santa Clara Street hasta aproximadamente N. 22nd Street.⁴ Consulte la Memoria de Sostenibilidad del DDF, así como la Política de Paisajismo Sostenible de la VTA, que incluye orientaciones sobre las formas de conservar los recursos hídricos, reducir o prevenir la contaminación y mejorar el hábitat de la fauna y la biodiversidad.

18. **Materiales de jardinería.** Seleccione materiales para el paisaje que reduzcan el efecto de isla de calor urbano y equilibren la reflectividad de la luz y la exposición al sol para ayudar a mejorar el confort térmico de los habitantes durante los días cada vez más calurosos como consecuencia del cambio climático. Esto podría incluir materiales con un alto albedo (reflectividad) y materiales de pavimentación sostenibles como materiales reciclados o de origen sostenible para reducir el carbono incorporado.

19. **Iluminación.** Incorpore una amplia iluminación a escala peatonal dentro de los parques, junto a las paradas de transporte público y a lo largo de la fachada de los edificios para aumentar los niveles de seguridad percibidos por los peatones e invitar al uso de los espacios fuera de las horas pico de los desplazamientos al trabajo y durante la tarde y la noche.⁵ Evite la iluminación ascendente para reducir la contaminación lumínica.



FIGURE 15. Ejemplo de árboles de sombra y plantaciones en capas (South Park, San Francisco)

⁴ "Recycled Water Pipeline System," South Bay Water Recycling, <https://www.sanjosca.gov/home/showpublisheddocument/522/638089592815200000>

⁵ "Pedestrian Lighting Primer," US Department of Transportation Federal Highway Administration, 2022, https://safety.fhwa.dot.gov/roadway_dept/night_visib/docs/Pedestrian_Lighting_Primer_Final.pdf

3.2.3 Station Plaza⁶

“Mover y alojar”

Station Plaza es el mayor espacio abierto propuesto (*hasta aproximadamente un acre de tamaño*), situado en Station Block. Station Plaza está situada directamente junto a Station Entrance y debería estar enmarcada por usos activos en la planta baja, usos de anclaje/atracción y un posible pabellón pequeño, quioscos o estructuras emergentes que apoyen la activación de la plaza al tiempo que permitan líneas de visión entre Station Entrance y la Parroquia Nacional de Five Wounds, E. Santa Clara y el Parque del vecindario. En el nivel más alto, la plaza está pensada tanto para trasladar a la gente de forma eficiente hacia y desde la estación como para acoger a personas para reuniones.

PRINCIPIOS

20. **Programa.** Colaborar con la VTA; los socios comunitarios (por ejemplo, el IES Hall, la Parroquia de Five Wounds, la Plaza de la Herencia Mexicana); y el Departamento de Parques, Ocio y Servicios a Vecindarios de la Ciudad de San José para posibilitar una variedad de eventos, incluyendo mercados de agricultores, puestos de comida, bazares, actuaciones, conciertos, festivales culturales que fueron actividades destacadas durante el compromiso comunitario. Incorpore características programáticas flexibles, que incluyen asientos en cafeterías/restaurantes al aire libre, una fuente de agua interactiva o un escenario/quiosco de música que pueda servir para múltiples propósitos y una diversidad de usuarios. Se fomentan los asientos que enmarcan zonas abiertas más grandes y bolsas de espacio más pequeñas para dar cabida al espacio destinado a observar a la gente y a pequeñas reuniones. Se puede incluir un pequeño pabellón, quiosco(s) o carrito(s) para activar la plaza (en la sección 3.3.1 se indican otras sugerencias).⁶

21. **Integración de la parada de transporte público.** Integre en las mejoras de la plaza de transporte público una marquesina para las rutas de autobús de la VTA en dirección norte, así como zonas de espera para el paratransito, para facilitar las conexiones intermodales de transporte público a transporte público. El acceso al transporte público debe estar claramente marcado y ser visible desde las entradas de las estaciones, y debe estar diseñado para favorecer la comodidad de los pasajeros que esperan, incluyendo asientos cubiertos y zonas de espera que se sientan como parte de la plaza.



FIGURE 16. Ejemplo Parada de autobús de la VTA

⁶ Esta sección describe las aspiraciones para Station Plaza más allá de la plaza de la estación financiada por la FTA que será entregada por BSVII.



FIGURE 17. Vista conceptual de Station Plaza desde N. 28th Street/Five Wounds Lane



3.2.4 Parque del Vecindario

“Un lugar orientado a la familia para pertenecer, entretenerse y jugar”

El Parque del Vecindario es el segundo espacio abierto más grande propuesto (con un tamaño aproximado de medio acre), situado en Row Block. Facilita conexiones claras e intuitivas a la estación a lo largo del Paseo St. John, proporciona acceso público a N. 27th Street y permite un respiro mientras se va por Five Wounds Trail. Dada su proximidad a las residencias del vecindario, el parque incorpora una mezcla de zonas pasivas y activas que favorecen las reuniones familiares y el recreo.

Además, el parque del vecindario sería el lugar ideal para reutilizar un almacén estructural de los edificios industriales existentes en el proyecto como elemento escultórico que haga un guiño a la historia del lugar, si se pueden recuperar componentes durante la construcción de la estación. La reutilización creativa de esta estructura puede ayudar a visualizar la historia industrial del sitio, enmarcar un lugar de reunión único, contribuir a un sentido de continuidad e identidad y mediar entre Station Entrance y la urbanización adyacente.

PRINCIPIOS

22. **Programa.** Fomente las oportunidades activas y familiares en el parque del vecindario incorporando alguna combinación de programación activa y pasiva, incluyendo potencialmente una instalación atlética de usos múltiples, una zona de juegos y césped con áreas de picnic. Incorpore zonas de paisaje duro y blando que favorezcan las reuniones familiares y sirvan al vecindario circundante y a los nuevos residentes. Dada la variedad de actividades presentes en el Parque del Vecindario, su materialidad es más diversa que la de Station Plaza, incluyendo materiales semipermeables, materiales softscape y elementos de juego.
23. **Carácter industrial.** Llevar adelante el legado industrial de la zona y honrar la historia de la mano de obra, reforzando el orgullo de “Construido en San José”. A la espera de que sea factible su conservación, se prevé utilizar el almacén estructural de un edificio industrial existente dentro del proyecto como estructura al aire libre en el parque del vecindario o en Station Plaza o junto a ellos. Para lograr un impacto visual, la longitud de la estructura debe ser aproximadamente la de los nuevos edificios cercanos. No es necesario que el espaciado de las naves estructurales mantenga las dimensiones del edificio existente, ni su orientación o alineación actual entre sí.

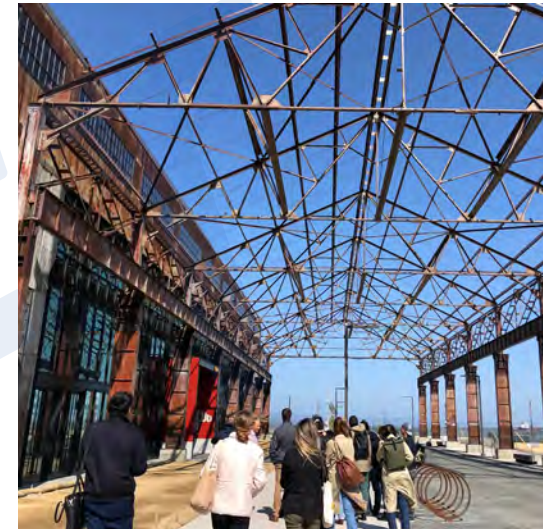


FIGURE 18. Ejemplo marco estructural reutilización creativa: Muelle 70 Edificio 15 sobre 22nd Street en San Francisco



FIGURE 19. Vista conceptual del Parque Vecinal desde el Paseo St. John



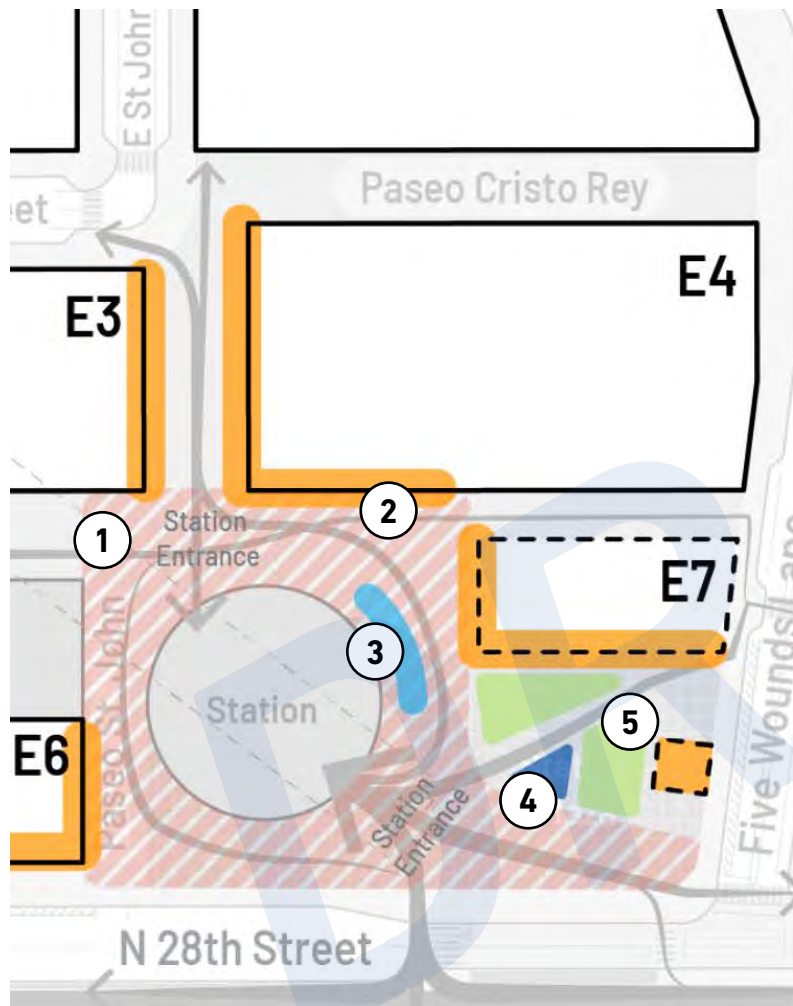


FIGURE 20. Programa conceptual de Station Plaza

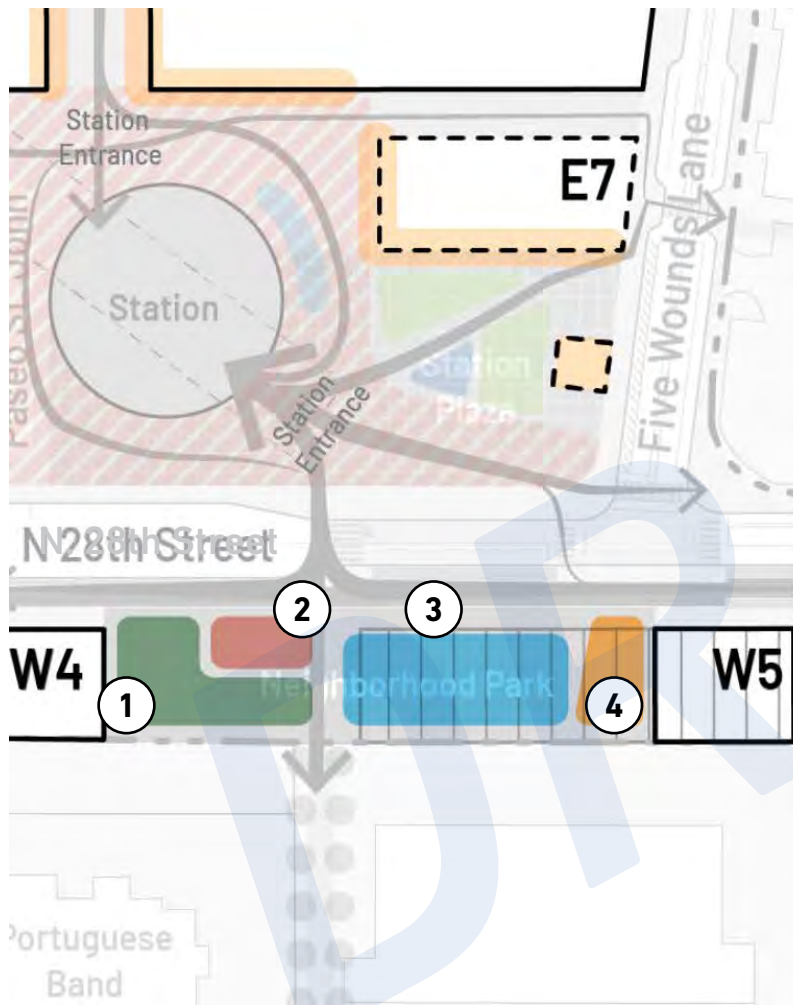


FIGURE 21. Programa conceptual de parques de vecindario

3.2.5 Gateway Park

“Señal de llegada de la estación”

Gateway Park (de hasta aproximadamente 3,000 pies cuadrados de tamaño) demarca físicamente una puerta de entrada a la estación, expande el adyacente Five Wounds Trail y permite líneas de visión a la entrada de la estación. Situado en la manzana Row Block, cerca de E. Santa Clara Street, crea un lugar de pausa en el concurrido corredor comercial, incorpora espacio de desbordamiento para los usos activos de la planta baja adyacente y favorece un entorno acogedor para los pasajeros del transporte público en la parada del autobús rápido de la VTA.



FIGURE 22. Ejemplo de Gateway Park: Plaza del Monumento a la Mecánica, San Francisco

3.2.6 Paseos

“Aumentar la transitabilidad y la conectividad”

Los paseos completan la red de espacios abiertos y proporcionan pasos peatonales de acceso público entre manzanas más grandes (Figura 23):

- **Paseo Santa Isabel** proporciona una conexión norte/sur entre E. St. James y Five Wounds Lane a lo largo del lado noreste de Station Entrance -proporcionando acceso a la estación fuera de la calle desde el futuro desarrollo en la manzana adyacente al norte de E. St. James.
- **Paseo Cristo Rey** proporciona una conexión norte/sur entre N. 29th Street y Five Wounds Lane, donde se encuentran la preparatoria Cristo Rey, la parroquia de Five Wounds y el IES Hall.
- **Paseo St. John** proporciona una conexión este/oeste que se extiende desde N. 27th Street a lo largo de la alineación de E. St. John, a través de N. 28th Street y a lo largo del lado norte de Station Entrance hasta N. 29th Street.

PRINCIPIOS

- 24. Programa.** Incorpore asientos, iluminación, elementos paisajísticos y arte de entrada literal o metafórico para señalar una sensación de llegada a la estación y proporcionar una conexión acogedora. También se fomentan las instalaciones recreativas de apoyo a Five Wounds Trail.

PRINCIPIOS

25. **Escala y orientación.** Dentro de Station Block, incluya vías libres de autos a mitad de manzana (paseos) que midan aproximadamente de 30 a 60 pies de ancho. Proporcione un mínimo de 20 pies para que haya suficiente espacio libre para los vehículos de emergencia. Añada hasta 40 pies adicionales para zonas ajardinadas, mobiliario, asientos, elementos programáticos o asientos al aire libre cerca de los usos activos de la planta baja.
26. **Programa.** Incorpore asientos, iluminación, arte y elementos paisajísticos -incluido mobiliario temporal o móvil- para proporcionar un acceso acogedor y atractivo en los paseos.

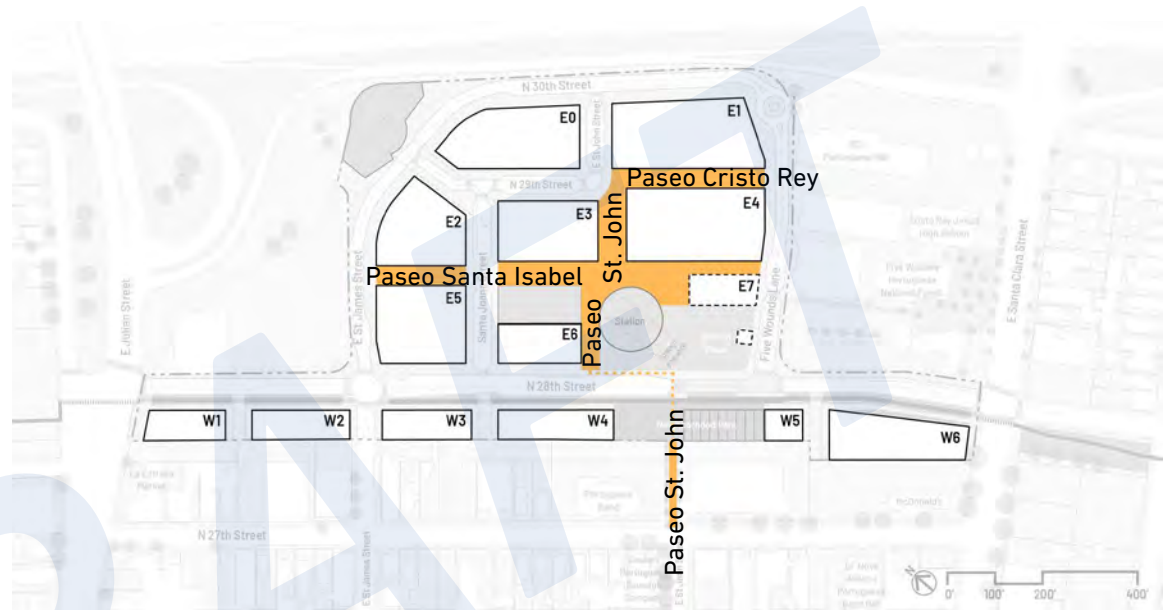
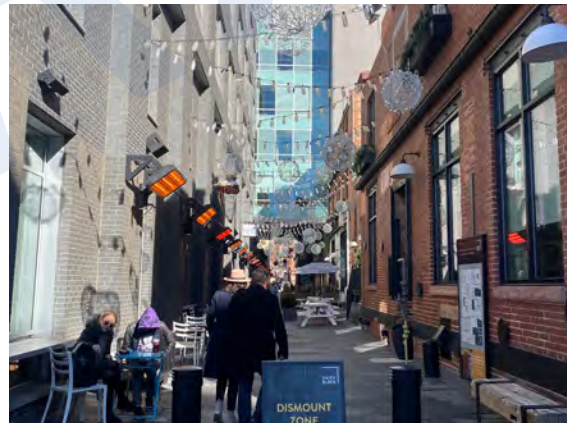


FIGURE 23. Red de paseo conceptual



DAIRY BLOCK, DENVER



PASEO DE SAN ANTONIO, SAN JOSÉ

FIGURE 24. Ejemplos de paseos

3.3 Usos Activos

Los usos activos abarcan una amplia gama de tipos de uso del suelo que crean un vecindario más completo, expandiéndose más allá de los típicos usos residenciales, de oficinas e institucionales. Estos usos activos se denominan a menudo “terceros espacios”: lugares donde la gente pasa el tiempo fuera del trabajo y de la vida doméstica, o de los desplazamientos intermedios. Esto puede incluir diversos tipos de empresas (incluidas las pequeñas empresas y organizaciones locales), tamaños y disposiciones para permitir la adaptabilidad a medida que las necesidades cambian con el tiempo. Para lograr un mayor impacto, los usos activos deben estar en lugares muy visibles. Esto incluye las esquinas clave de los edificios y hacia las calles, las intersecciones o donde los espacios abiertos públicos o los paseos se cruzan con las aceras.

Una mezcla de usos activos -aquellos que fomentan el tráfico peatonal y hacen que el espacio público esté lleno de actividad, incluidos los usos comerciales, de servicios, cívicos, educativos, creativos, de servicio a la comunidad, de vivienda-trabajo y flexibles- tienen prioridad cerca de Station Entrance, enmarcando Station Plaza y a lo largo de N. 28th Street entre E. Santa Clara Street y St. James Street. Se prevé que estos lugares tengan un gran volumen de peatones, una gran visibilidad desde el transporte público y/o el potencial para anclar y activar espacios abiertos.

3.3.1 Tipos De Uso

PRINCIPIOS

- 27. Atractores/ancclajes.** Incluya elementos de atracción y anclaje de mayor formato que aborden las carencias de las necesidades existentes en el vecindario circundante o establezcan un destino. Las ideas identificadas en el Estudio de Mercado del DDF incluyen una tienda de comestibles, servicios de salud o de atención al paciente, viviendas para vivir/trabajar y para artistas, un salón de comidas, un espacio educativo sin fines de lucro y un espacio incubador/ acelerador para empresas locales. El interés por las viviendas para mayores se planteó en múltiples ocasiones durante el compromiso de la comunidad, dada la proximidad a los atractores comerciales y al transporte público en esta zona de la estación.
- 28. Servicios comunitarios.** Incorpore usos comunitarios de menor formato, que pueden incluir una guardería, un centro educativo, un espacio creativo para creadores, una galería/espacio para actuaciones y un centro cultural.
- 29. Pequeñas empresas locales.** El desarrollo debe demostrar un esfuerzo de buena fe para incluir negocios pequeños y locales como mínimo en un 20% de la mezcla de inquilinos para apoyar la representación local alrededor de la estación. Las empresas pequeñas y locales son aquellas que están ubicadas exclusivamente en el condado de Santa Clara o han sido fundadas en él. Deberá darse prioridad, en particular, a las empresas nuevas o en expansión creadas o establecidas en la zona de la Aldea Urbana de Five Wounds. Además, considere los espacios de incubación de pequeñas empresas o los salones de alimentación como punto de partida para las empresas florecientes.
- 30. Venta al por menor/servicios.** Incorpore comercios y servicios de menor formato (preferiblemente pequeñas empresas locales), que pueden incluir una cafetería, una carnicería, un restaurante, un salón de belleza, un dentista y una oficina de correos anexa. Los usos de mayor formato pueden incluir un centro comercial, un cine, un espacio para creadores creativos, un gimnasio y un banco, y están limitados a 25,000 pies cuadrados o menos por el Plan de la Aldea Urbana de Five Wounds. Limite en la medida de lo posible las fórmulas de venta al por menor, incluidas las cadenas nacionales con múltiples ubicaciones y sedes fuera del Área de la Bahía, que suelen tener un aspecto y un diseño estandarizados. Consulte la figura 27 para conocer las ubicaciones prioritarias de las fachadas de las calles comerciales.
- 31. Parque vecinal microcomercial.** Incluir microcomercios minoristas dentro

del Parque Vecinal, como la utilización de estructuras básicas prefabricadas con marcos de madera o metal a la vista para encajar con un carácter industrial, garantizar la durabilidad, mantener los costos de construcción al mínimo y apoyar los alquileres bajos. Las microestructuras comerciales no deben superar los 25 pies de altura y los inquilinos típicos podrían ocupar entre 400 y 800 pies cuadrados. La microtienda puede funcionar como una incubadora de pequeñas empresas.

32. **Pabellón/quiosco de Station Plaza.**

Incluya un pequeño pabellón, quiosco(s) o carrito(s) que apoyen la actividad dentro de Station Plaza, que puede incluir un programa comercial o de servicio a la comunidad en asociación con artistas, organizaciones y empresas locales. Un ejemplo de idea que surgió durante el compromiso de los jóvenes del DDF con la preparatoria Cristo Rey incluía una cafetería gestionada por los estudiantes que podría apoyar la preparación para el empleo a la vez que proporcionaba un servicio a la zona circundante. También se fomenta la incorporación de estacionamientos para bicicletas y/o baños. La(s) estructura(s) no debe(n) interrumpir una línea de visión directa desde Station Entrance hasta la esquina de N. 28th Street y E. Santa Clara Street, ni hacia los campanarios de la parroquia de Five Wounds. El pabellón o quiosco(s) no debe(n) impedir el acceso de los vehículos de emergencia a todos los lados de Station Entrance.



FIGURE 25. Vista conceptual de Station Entrance y las plantas bajas activas desde N. 29th Street



3.3.2 Activación de la planta baja

PRINCIPIOS

- 33. Lugares de uso activo.** Los usos activos en la planta baja de los edificios deben priorizarse en este orden:
- Enmarcando Station Plaza
 - A lo largo de los corredores comerciales existentes de E. Santa Clara Street y E. Julian Street
 - N. 28th Street a una cuadra de la entrada de la estación
 - Entre Station Entrance y el Paseo Cristo Rey
 - Resto de N. 28th Street
- 34. Flexibilidad del espacio comercial.** Diseñe espacios que puedan albergar una diversidad de tipos de negocios, tamaños, orientación y disposiciones que permitan la adaptabilidad a medida que las necesidades cambien con el tiempo. Se recomienda una profundidad mínima de 40 pies (preferiblemente de 50 a 60 pies) para soportar una gama de posibles usos activos.

35. Orientación de entrada de uso activo.

Orienta las entradas de uso activo en lugares muy visibles para fomentar una intensa actividad peatonal durante el día y la noche. Incorpore iluminación a escala peatonal en la fachada de los edificios, como se indica en el Principio 19. Los lugares de entrada a los usos activos de la planta baja deben priorizarse en el siguiente orden:

- Lo más cerca de Station Entrance
- Hacia un espacio abierto
- Hacia una intersección
- Hacia una calle pública o paseo

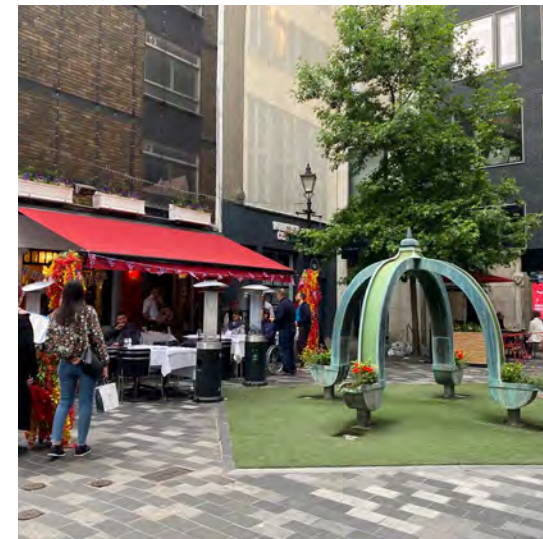


FIGURE 26. Ejemplos de activación de la planta baja

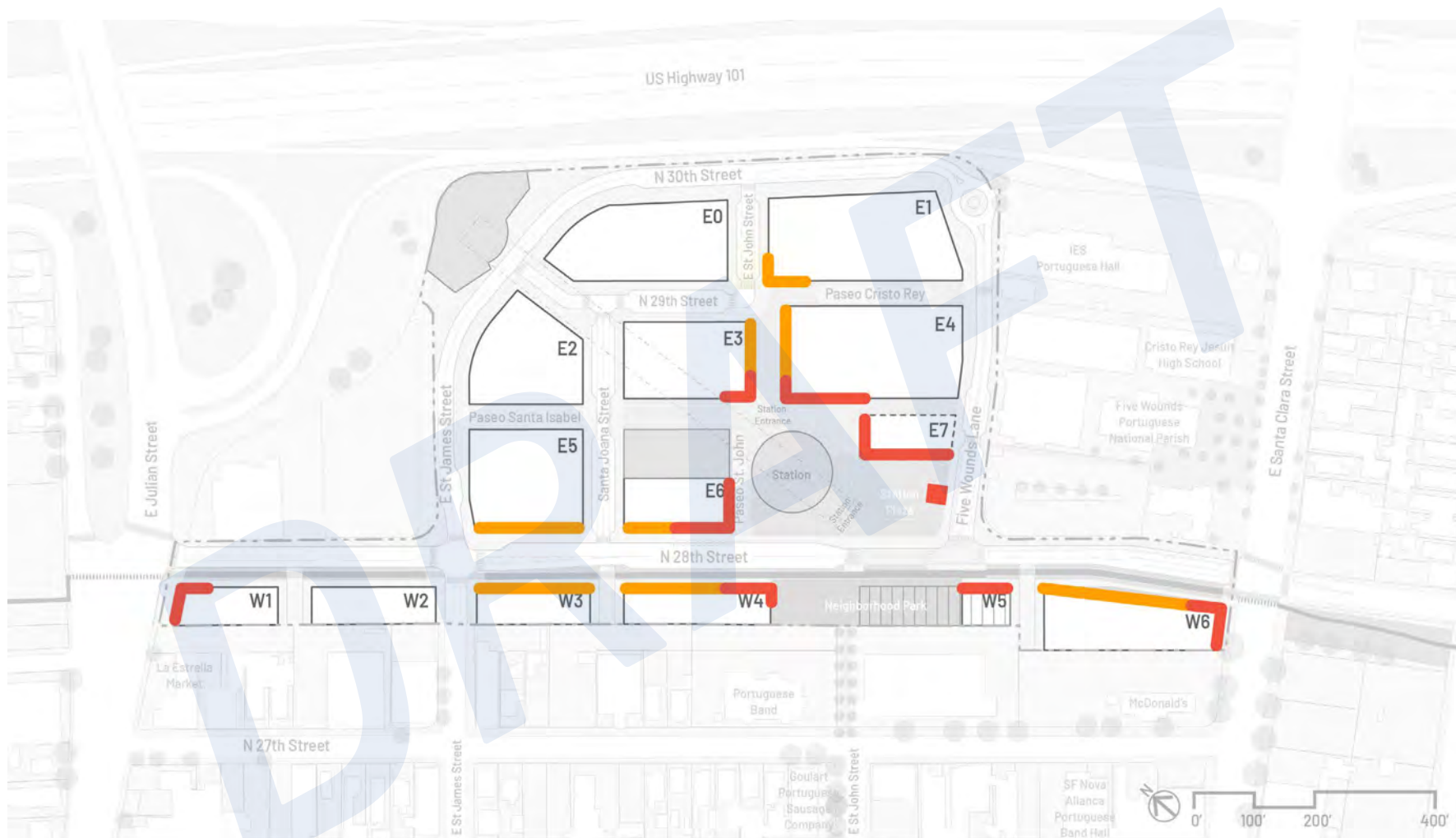


FIGURE 27. Eso activo conceptual primario de planta baja Uso activo

Leyenda

- Uso activo primario
- Uso activo secundario

3.3.3 Fases y uso provisional

PRINCIPIOS

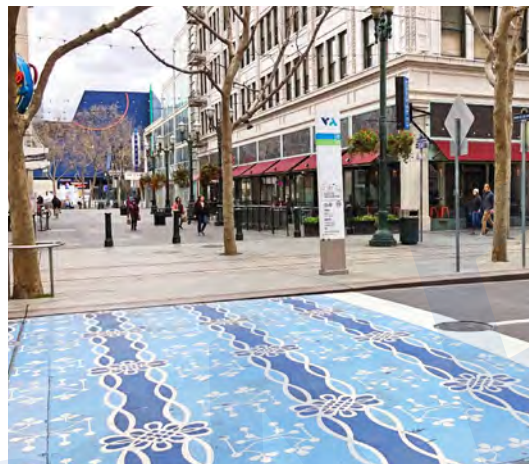
- 36. Dar prioridad al desarrollo en fase temprana.** Las primeras fases de desarrollo deben enmarcar y activar zonas que favorezcan los desplazamientos a pie, en bicicleta y en transporte público -modalidades prioritarias para la llegada a la estación- y también las necesidades de la comunidad circundante para fomentar la actividad en el corazón de TOD. Las zonas que rodean Station Plaza, y a lo largo de N. 28th Street en la entrada de E. Santa Clara Street son lugares prioritarios para el desarrollo de la primera fase. Además, el desarrollo temprano en esta zona prioritaria mitigaría los impactos de la construcción en la entrada a la estación durante las fases posteriores de desarrollo.
- 37. Beneficio público de los usos emergentes.** Incluya usos provisionales que puedan aportar un beneficio público, fomenten la participación de la comunidad y promuevan conexiones tempranas en el nuevo desarrollo a lo largo de un periodo de construcción por fases. Los usos pueden ir desde las artes y la programación social creativa, la atención a necesidades temporales

que aborden el impacto de la construcción, o la oferta de comida, venta al por menor y comercios emergentes de entretenimiento.

- 38. Financiamiento y calendario de usos emergentes.** Solicite permisos a corto plazo a la ciudad de San José para estructuras provisionales, eventos y usos de eventos emergentes en zonas del sitio donde aún no se esté construyendo el TOD. Continuar con los eventos especiales y los usos emergentes en Station Plaza tras la apertura de la estación y la finalización del TOD circundante.
- 39. Siting interim uses during active construction.** Localice los usos provisionales donde puedan apoyar las necesidades del vecindario adyacente sin interferir con los accesos esenciales al sitio, la maquinaria pesada y las zonas de construcción activas. Las ubicaciones adecuadas pueden incluir el Row Block, concretamente adyacente a E. Santa Clara Street y a E. Julian Street para apoyar la actividad comercial, o frente a E. St. James Street si se prestan servicios al vecindario.



**BIBLIOTECA PÚBLICA MÓVIL DEL
CONDADO DE SANTA CLARA**



**MURAL DE TIERRA EN EL PASO DE
PEATONES DEL PASEO DE SAN ANTONIO,
SAN JOSÉ**



**INFRAESTRUCTURA DE JUEGOS EN EL
PARQUE BOOM POP, EAST PALO ALTO**



**REUNIÓN DE CAMIONES DE COMIDA EN
EL PASEO ARTÍSTICO DE LOS PRIMEROS
VIERNES DEL SUR, SAN JOSÉ**



(c) Mu-Ping Cheng

**MAPA DE VINILO EN LANDING AT
LEIDESDORFF, SAN FRANCISCO**

FIGURE 28. Ejemplo de uso provisional y emergente, ideas de activación

“

San José Este necesita desarrollo económico y viviendas asequibles. Esta es una pieza vital para levantar San José Este...”

—Comentarios de las partes interesadas, 2023

4 TEJIDO URBANO Y MEDIO AMBIENTE

4.1 ESTRUCTURA DE BLOQUES 48

4.2 USO DE LA TIERRA 50

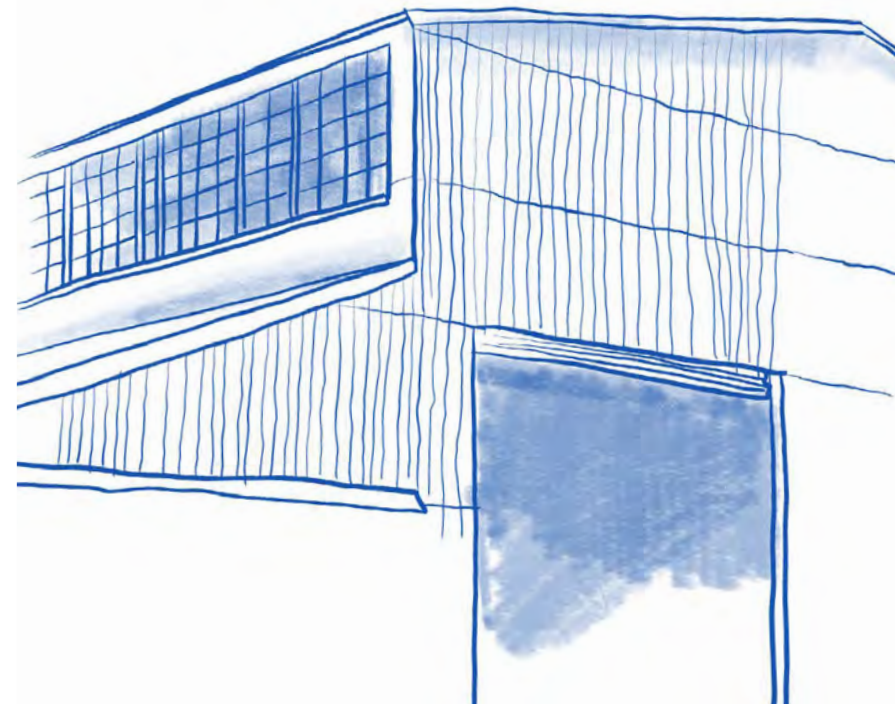
4.3 EDIFICIOS 52

4.3.1 Altura 52

4.3.2 Masa y orientación 54

4.3.3 Carácter 58

4.3.4 Diseño de la planta baja 63



TEJIDO URBANO Y MEDIO AMBIENTE

La estructura de bloques y el uso del suelo de la visión conceptual equilibran la eficiencia, la capacidad de respuesta medioambiental y la integración contextual. La disposición de las parcelas de los edificios -y el espacio abierto y la conectividad entre ellas- prioriza el diseño inclusivo y la transitabilidad, y enmarca las oportunidades de activación de la planta baja y las experiencias variadas que apoyan los patrones del tejido urbano circundante.

Ambiciones adicionales:

- Asigne el uso del suelo para que sea compatible con los usos adyacentes y cubra las carencias de las necesidades de las comunidades circundantes.
- Establecer un carácter urbano y un horizonte de entrada para el este de San José que abarque simultáneamente el contexto, el diseño del edificio que es específico de Little Portugal y su identidad como una estación de tránsito del vecindario.
- Optimizar el rendimiento medioambiental para adaptarse a los futuros impactos climáticos y esforzarse por cumplir los objetivos de sostenibilidad mediante la orientación, la masa y el confort térmico.

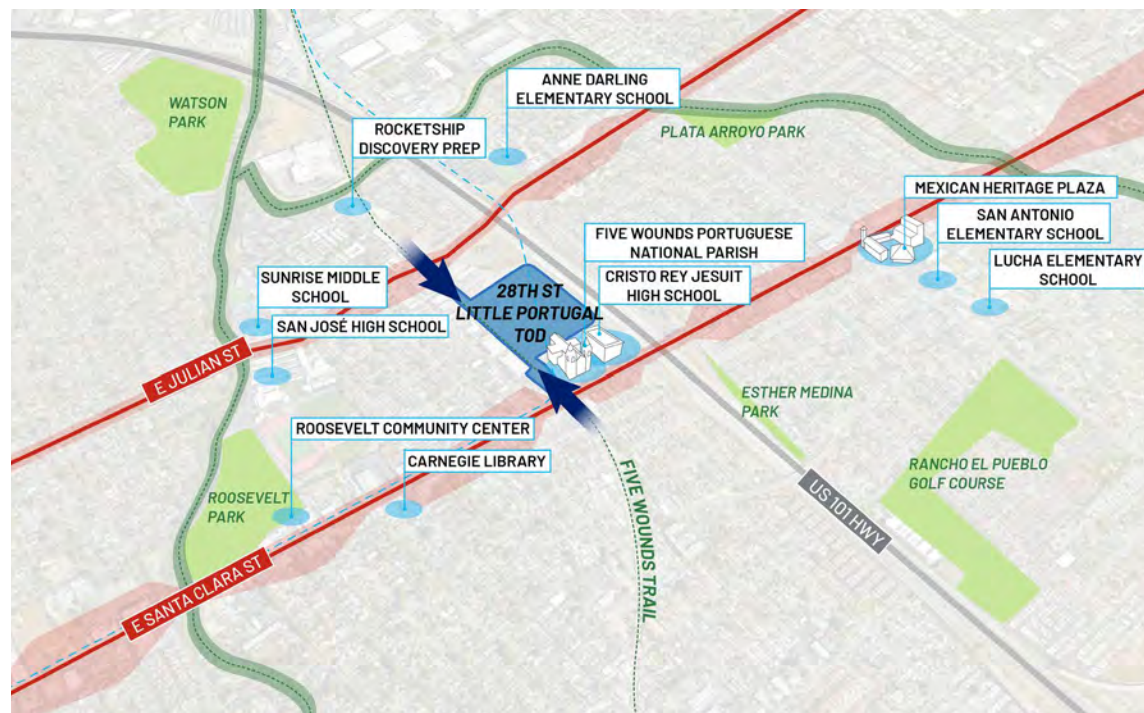


FIGURE 29. Vecindario mapa de contexto

Leyenda

- 28th Street/Little Portugal TOD
- Instituciones educativas/culturales/comunitarias
- Corredores comerciales
- Espacios abiertos
- Senderos

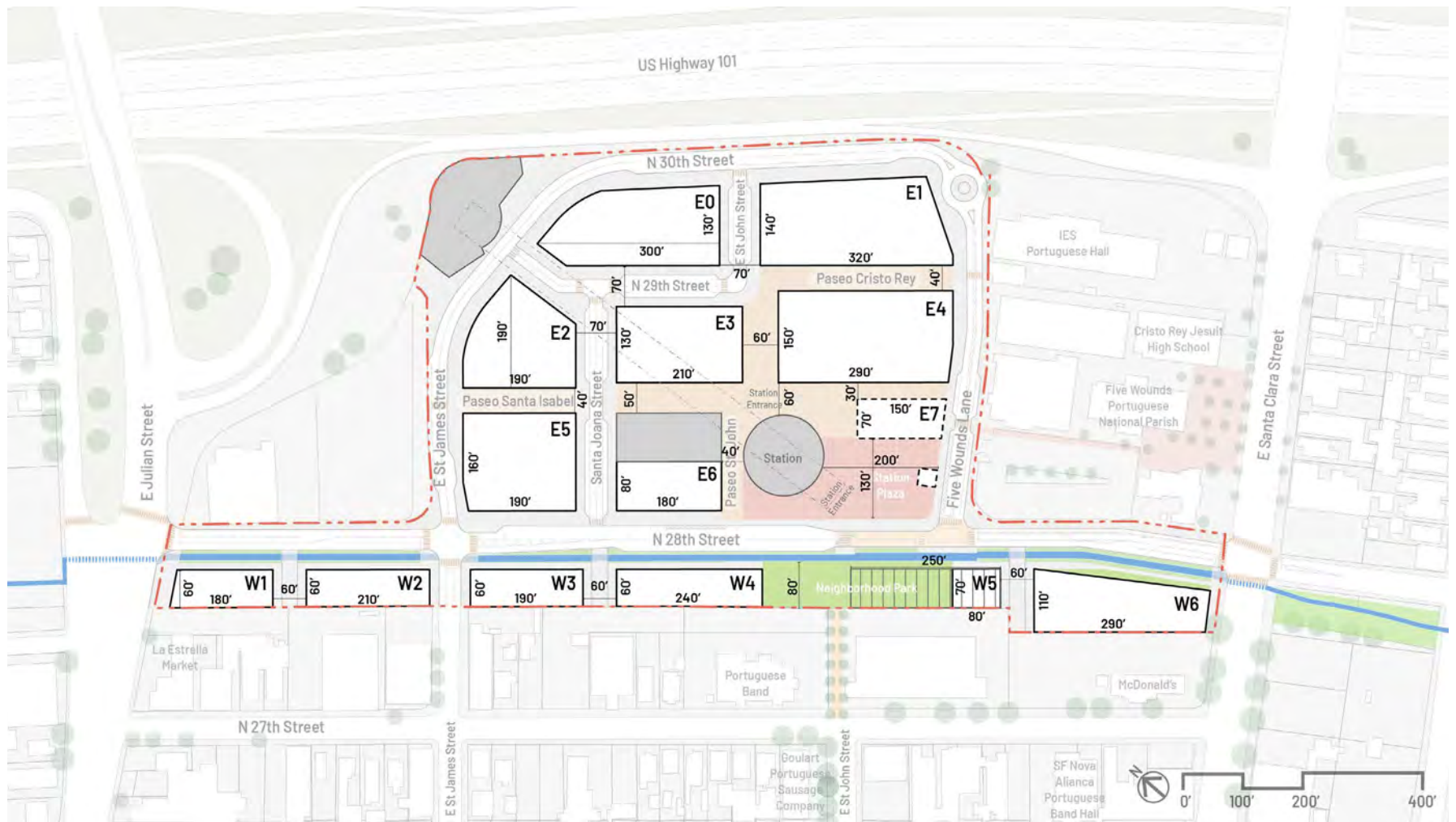


FIGURE 30. Plano conceptual de la parcela

Leyenda

- | | | |
|---|---|---|
| Límite del proyecto | Instalaciones de la estación | Paseo o cruce peatonal |
| Límite de la parcela | Plaza | Five Wounds Trail |
| Límite de la parcela (provisional) | Espacio abierto | |

4.1 Estructura de bloques

El tejido urbano existente presenta retos para la accesibilidad y la conectividad. Debido a la prevalencia de usos industriales de gran formato a lo largo del corredor ferroviario de Union Pacific, el sitio cuenta con una red limitada de calles existentes y de conexiones con el derecho de paso; y peligrosamente, la mayoría de las calles no incluyen aceras ni instalaciones seguras para bicicletas. Station Block mide aproximadamente 850 pies por 600 pies y Row Block tiene alrededor de un tercio de milla de longitud. Como referencia, las manzanas residenciales predominantes en el vecindario circundante miden aproximadamente 250 pies por 600 pies.

La visión conceptual del DDF da prioridad a la transitabilidad a pie a través de manzanas limitadas a 320 pies o menos en cualquier dirección entre la calle, paseo o espacio abierto más cercano (con la mayoría de las manzanas midiendo menos de 200 pies de largo). Los bloques también están diseñados para ofrecer flexibilidad y eficacia mediante parcelas rectangulares. Esto aumenta el número de intersecciones para que haya variedad y más fachadas de edificios que comprometan el ámbito público. Los bloques se escalonan en relación con su contexto, con bloques más grandes que amortiguan el sitio de la autopista 101 y bloques más pequeños orientados hacia Station Entrance, los espacios abiertos, N. 28th Street y la parroquia de Five Wounds.

Para optimizar el rendimiento del edificio

y el confort ambiental durante todo el año, la orientación de los bloques debe tener en cuenta la dirección del viento y los aspectos solares. La visión conceptual del DDF capta los vientos estivales del norte para refrescar, con calles, paseos, patios y espacios abiertos dispuestos en la medida de lo posible hacia el norte (NNO). Al mismo tiempo, la visión del concepto DDF desvía los vientos fríos de invierno del sur (SSE) utilizando la masa de los edificios y las características paisajísticas para crear un ámbito público más confortable..

PRINCIPIOS

- 40. Longitud de fachada cerca de la estación.** Ubique longitudes de fachada de edificios continuos más cortas (se prefieren dimensiones inferiores a 200 pies) cerca de Station Plaza y de Station Entrance para aumentar la conectividad, la transitabilidad y el tejido urbano de grano más fino.
- 41. Longitud de la fachada perimetral de Station Block.** Ubique longitudes más largas de fachada continua de edificios cerca de la autopista 101 y la rampa de acceso cerca de E. St. James Street para amortiguar el tráfico, el ruido y las vistas.
- 42. Longitud de la fachada de Five Wounds Lane.** La fachada continua de los edificios que da a Five Wounds Lane y a la parroquia de Five Wounds debe limitarse a 220 pies o menos para favorecer la conectividad entre Station Block desde la parroquia de Five Wounds y la preparatoria Cristo Rey.
- 43. Longitud de la fachada de Row Block.** Limite la longitud continua de la fachada del edificio a 250 pies al norte del Paseo St. John y a 300 pies al sur del Paseo St. John, de conformidad con el Código contra Incendios (longitud máxima de la manguera de 150 pies).
- 44. Alineación de Row Block para el ensamblaje.** Siempre que sea posible, alinee las parcelas del lado oeste de N. 28th Street con las líneas de parcela del lado este de N. 27th Street para permitir un posible ensamblaje de parcelas o conexiones adicionales a mitad de manzana.

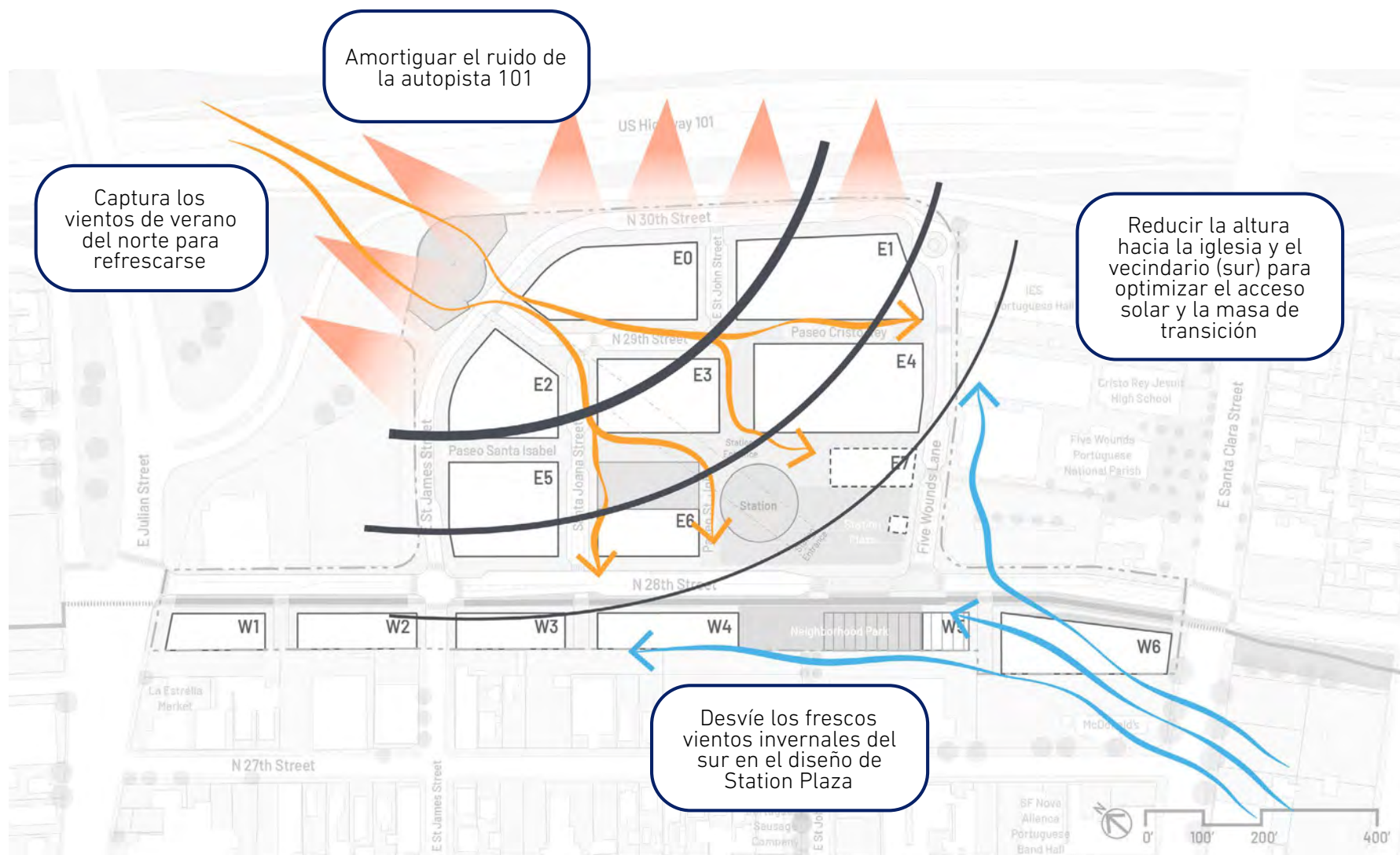


FIGURE 31. Conceptual Oportunidades de orientación informadas de TOD por el clima local

4.2 Uso de la tierra

TOD tiene más éxito cuando incorpora una mezcla de usos que apoyan el ecosistema general del transporte público y el área circundante, con una mayor densidad en las proximidades de Station Entrance para hacer del transporte público la solución de movilidad más conveniente para el mayor número de pasajeros. Los beneficios de aumentar la densidad cerca de las estaciones de transporte público incluyen el aumento del número de pasajeros, la creación de entornos urbanos vibrantes y transitables, la generación de más ingresos para las agencias de transporte público que pueden utilizarse para financiar beneficios públicos, y mucho más.

La visión del concepto representa un programa equilibrado de uso mixto, que incluye flexibilidad para las condiciones cambiantes del mercado. Aunque las ubicaciones prioritarias para oficinas e instituciones son las más cercanas a la autopista 101 y a la rampa de entrada de E. Julian Street, la mayoría de las manzanas o bloques a lo largo de E. St. James y Five Wounds Lane están dispuestas para ser parcelas flexibles tanto para oficinas como para uso institucional o residencial. La flexibilidad en el uso del suelo entre oficinas, institucional y residencial es importante dada la mirada de retos para atraer a grandes inquilinos de oficinas -incluyendo la construcción a largo plazo, el cambio a la adopción generalizada del trabajo híbrido tras la pandemia del COVID-19, las tasas de vacantes de oficinas en toda el Área de la Bahía y la falta general de uso de oficinas en la zona en lugar de hacia el centro.

PRINCIPIOS

- 45. Mezcla de usos.** Provide a mix of residential and employment uses and services—including office, retail, services, and institutional/civic/educational uses such as higher education, post office, community center, or library—in order to activate the public realm throughout various times of the day (Figure 32). Refer to VTA's Transit-Oriented Communities Policy for guidelines around land use.
- 46. Usos residenciales de Station Block.** Ubicar los usos residenciales más cerca de la parroquia de Five Wounds, de N. 28th Street y cerca de Station Plaza. Se desaconsejan los usos residenciales a una distancia aproximada de 250 pies de la autopista 101 para amortiguar la exposición a la contaminación acústica, las emisiones del tráfico, así como las partículas de desgaste de frenos y neumáticos.
- 47. Edificio de oficinas y uso institucional.** Sitúe los usos de oficinas e institucionales hacia la autopista 101 y la rampa de entrada de E. Julian Street para maximizar su visibilidad, optimizar las vistas y la luz ambiental (norte) y actuar como amortiguador de la autopista. Se fomenta el uso de señalización para aumentar la visibilidad desde la autopista 101 y la zona circundante.
- 48. Ubicaciones flexibles para el uso del suelo.** Las manzanas situadas al norte de la estación a lo largo de N. 29th y E. St. John se identifican como parcelas flexibles que pueden ser adecuadas para uso residencial, de oficinas o institucional.
- 49. Row Block.** Debido a la limitada profundidad de la parcela y a la proximidad de usos predominantemente residenciales entre N. 24th Street y N. 27th Street, los usos a lo largo de Row Block deberían ser predominantemente residenciales con usos activos en la planta baja frente a Five Wounds Trail y el Parque del vecindario, como se indica en la Sección 3.3.
- 50. Vivienda asequible.** La política de vivienda asequible de la VTA se compromete a entregar el 25% del total de unidades dentro de cada sitio TOD de la VTA como asequibles. Las estrategias de vivienda asequible pueden incluir edificios independientes y unidades inclusivas dentro de edificios de ingresos mixtos. Cumplir los requisitos de la ciudad de San José y la política de vivienda asequible de la VTA. La VTA no permitirá que los requisitos de vivienda asequible se cumplan fuera del sitio o a través de tarifas en lugar de eso, incluso si la ordenanza de la Ciudad lo permite. Se fomentan las oportunidades creativas para superar el requisito mínimo. Los comentarios recibidos a través del compromiso de la comunidad identificaron el interés por los programas de preferencia local, las viviendas para mayores y las viviendas familiares de apoyo como oportunidades prioritarias de vivienda asequible para mejorar el acceso al transporte público y la importancia de conservar un vecindario intergeneracional, multicultural y de ingresos mixtos.



FIGURE 32. Uso conceptual del suelo

Legend

 Límite del proyecto	 Oficina/institucional/ residencial flexible	 Oficina/institucional/ estacionamiento flexible	 Instalaciones de la estación	 Paseo o cruce peatonal
 Oficina/institucional	 Residencial	 Usos activos en la planta baja	 Plaza	 Five Wounds Trail
	 Industrial		 Espacio abierto	

4.3 Edificios

La masa y la arquitectura de los edificios deben responder al carácter físico y cultural del vecindario, fomentando al mismo tiempo un desarrollo que tenga éxito económico y esté arraigado en el lugar. Además, la altura de los edificios debería transicionar desde los edificios más altos en el lado norte del sitio (cerca de la rampa de acceso de E. Julian Street a la autopista 101) a edificios más bajos cerca del vecindario, la preparatoria Cristo Rey y la parroquia de Five Wounds hacia el sur con el fin de optimizar el acceso solar para la producción de energía renovable y la transición en masa al contexto. Tal y como exige el Plan de Aldea Urbana de Five Wounds (FWUVP), los edificios situados a lo largo de Five Wounds Lane y E. Santa Clara Street tienen una altura limitada dada su proximidad a la parroquia de Five Wounds. Esta sección incluye recomendaciones sobre las influencias del contexto en el diseño de los edificios, desde la forma hasta los materiales.

Consulte el FWUVP y las Normas y Directrices de Diseño de la Ciudad para obtener más información sobre directrices específicas en torno a los edificios y su masa y tratamiento.

4.3.1 Altura

PRINCIPIOS

- 51. Ubicación de las torres.** Los edificios de hasta 300 pies de altura están permitidos en Station Block, sin embargo los edificios de más de 150 pies de altura deben situarse estratégicamente para establecer un horizonte distintivo para San José Este. En general, las torres más altas deberían situarse al norte de Station Entrance, cerca de la autopista 101, donde hay una gran visibilidad pero un bajo impacto en el vecindario circundante.
- 52. Relaciones con la torre.** Evite las torres planas y agrupadas que crean un “efecto mesa”, en el que varios edificios altos parecen monolíticos desde la distancia. Para garantizar la variación de la línea del horizonte, las torres de más de 150 pies deben diferir en altura de los edificios adyacentes en al menos 20 pies y estar separadas horizontalmente entre sí por al menos 150 pies para garantizar la diferenciación desde la distancia y permitir un acceso suficiente de luz a nivel del suelo.
- 53. Relación parroquial de Five Wounds.** En consonancia con el FWUVP, los edificios situados a lo largo de Five Wounds Lane y E. Santa Clara Street deberían retroceder un mínimo de 60 pies por encima de los 60 pies de altura para moderar entre la escala de las estructuras más pequeñas de Five Wounds Parish, la preparatoria Cristo Rey, Station Entrance y los nuevos desarrollos más altos. Cualquier edificio a lo largo de Five Wounds Lane situado al sur del Paseo Santa Isabel no debe superar los 60 pies de altura para garantizar las vistas a la parroquia de Five Wounds.
- 54. Límites de carga de la alineación BART.** Si se proponen estructuras por encima de la plataforma de la estación de BART o la alineación del túnel, las alturas de los edificios deben limitarse a no más de cinco pisos sobre el nivel del suelo. La carga estructural del edificio requiere la aprobación de coordinación del Director del Programa BSV de la VTA. Está prohibido construir sobre las instalaciones del BART situadas por encima del nivel del suelo.

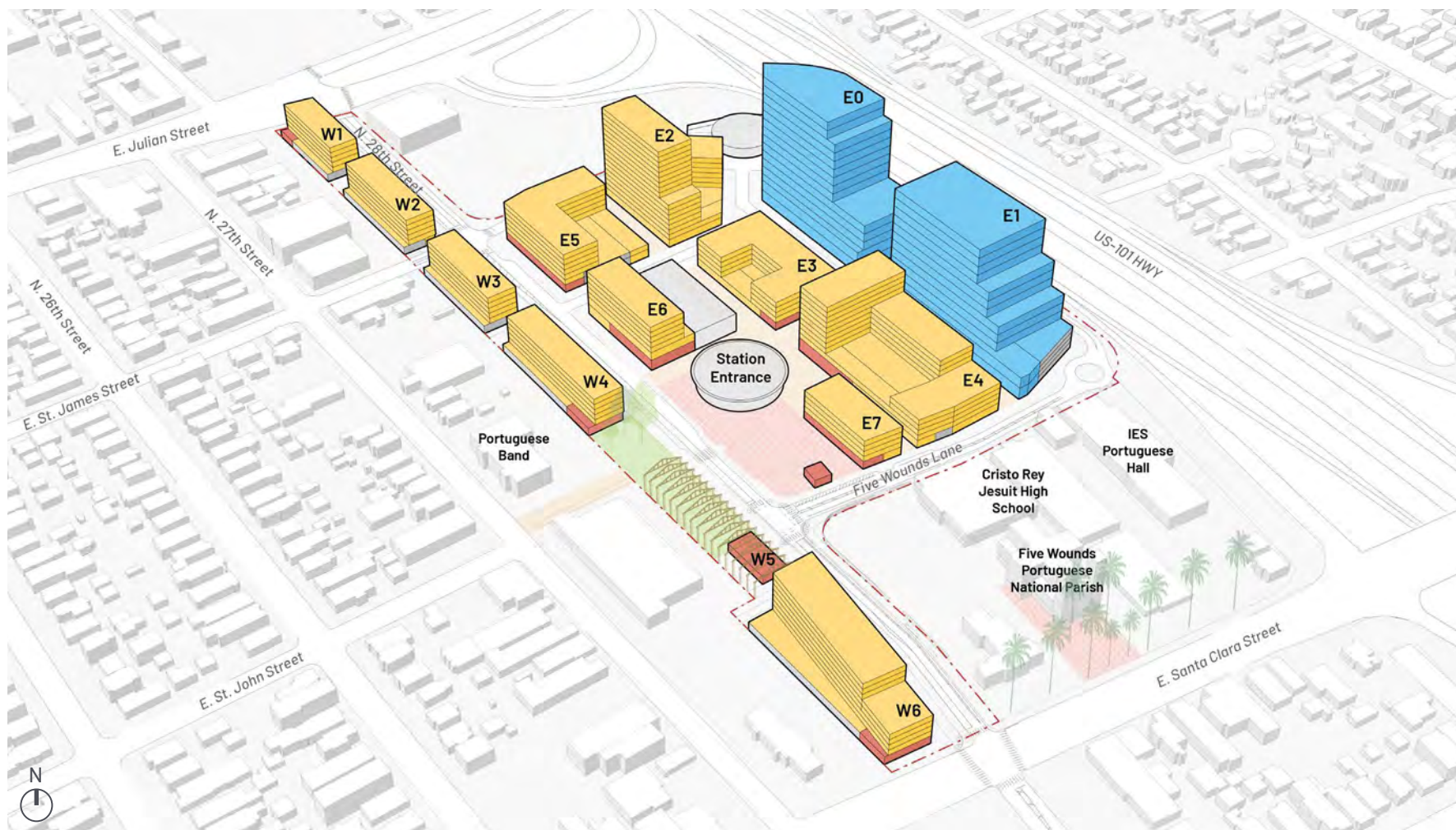


FIGURE 33. Escenario de masificación conceptual

Leyenda

 	Límite del proyecto		Usos activos en la planta baja		Espacio abierto
	Oficina/institucional		Instalaciones de la estación		Paseo o cruce peatonal
	Residencial		Plaza		

4.3.2 Masa y orientación

PRINCIPIOS

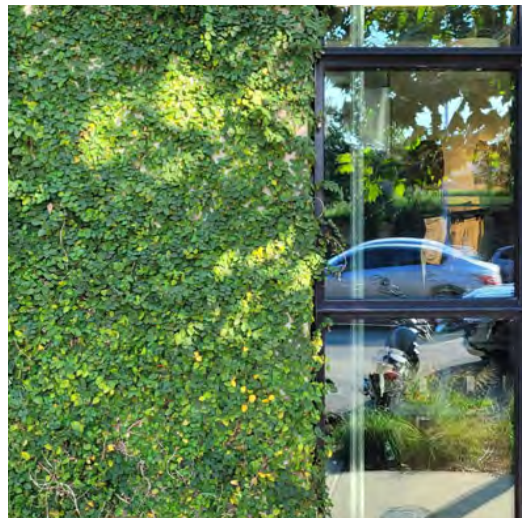
- 55. Retranqueos.** En consonancia con el FWUVP, fomente los retranqueos frontales mínimos o nulos para mantener una pared de calle coherente. Donde se requiera en entradas, escalinatas y a lo largo de fachadas activas, incluya un retranqueo de la planta baja de hasta seis pies de profundidad que permita espacio para luz adicional, ventilación, amortiguación del tráfico peatonal o asientos al aire libre.
- 56. Mitigación de la ganancia de calor solar en verano.** Considere estrategias de sombreado para fachadas orientadas entre 90 y 270 grados desde el norte (es decir, fachadas orientadas al este, sur y oeste). En las fachadas orientadas hacia el sureste y el suroeste, incorpore elementos verticales de sombreado o retranqueos que protejan del aspecto más bajo del sol por la mañana y por la tarde. Para las fachadas orientadas hacia el sur, incorpore elementos de sombreado horizontales o voladizos para proporcionar sombra del calentamiento directo durante el verano pero permitir el acceso solar en invierno. Otras estrategias incluyen el tratamiento de las ventanas o la



ALETAS VERTICALES



VENTANAS EMPOTRADAS



PLANTACIÓN EN FACHADAS



VOLADIZO HORIZONTAL

FIGURE 34. Ejemplos de elementos de sombreado verticales y horizontales y rebajes

plantación en las fachadas de los edificios. Consulte el Memorándum de Sostenibilidad para obtener orientación adicional.

57. Orientación del espacio exterior.

Los espacios al aire libre dentro de los edificios -como patios, terrazas y balcones- orientados en dirección norte-noroeste captan el flujo del viento en verano para refrigerar y aumentar la ventilación natural en las unidades, reducen la ganancia de calor solar en pleno verano y protegen del flujo del viento frío del sur en invierno. Al orientar el espacio exterior dentro de los edificios entre 90 y 270 grados desde el norte, asegúrese de que los árboles, las copas de los árboles u otros vientos invernales estén protegidos desde el sursureste, así como que las plantas resistentes a la sequía y amantes del sol en el diseño de los espacios exteriores.

58. Vistas en perspectiva. Proposed buildings should consider the views from these key vantage points:

- Entradas/salidas del edificio de la estación
- Todas las demás líneas de visión identificadas en la sección 5.1.3
- Hacia el oeste por E. Santa Clara Street en el paso elevado de la autopista 101 hacia Station Entrance
- Hacia el oeste E. Julian Street en el paso elevado de la autopista 101 hacia Station Entrance
- Desde la autopista 101 entre las salidas 386A y 386B
- Five Wounds Trail en dirección norte desde el lado sur de E. Santa Clara Street
- En dirección este por el Paseo St. John
- En dirección este por E. St. James Street
- Dirección sur N. 28th Street cerca de E. St. James Street

59. Vistas desde los edificios.

Considere las oportunidades para que los edificios destaquen vistas y panoramas que celebren el contexto inmediato y lejano, especialmente para los edificios de más de 85 pies de altura, que serán más altos que las alturas permitidas fuera de la aldea urbana inmediata. Entre las vistas más destacadas se incluyen:

- Los campanarios de la Parroquia de Five Wounds
- Cordillera de Diablo Mountain al este
- Corredores de los arroyos Silver y Coyote
- Bahía de San Francisco al norte
- Línea del horizonte del centro de San José hacia el oeste

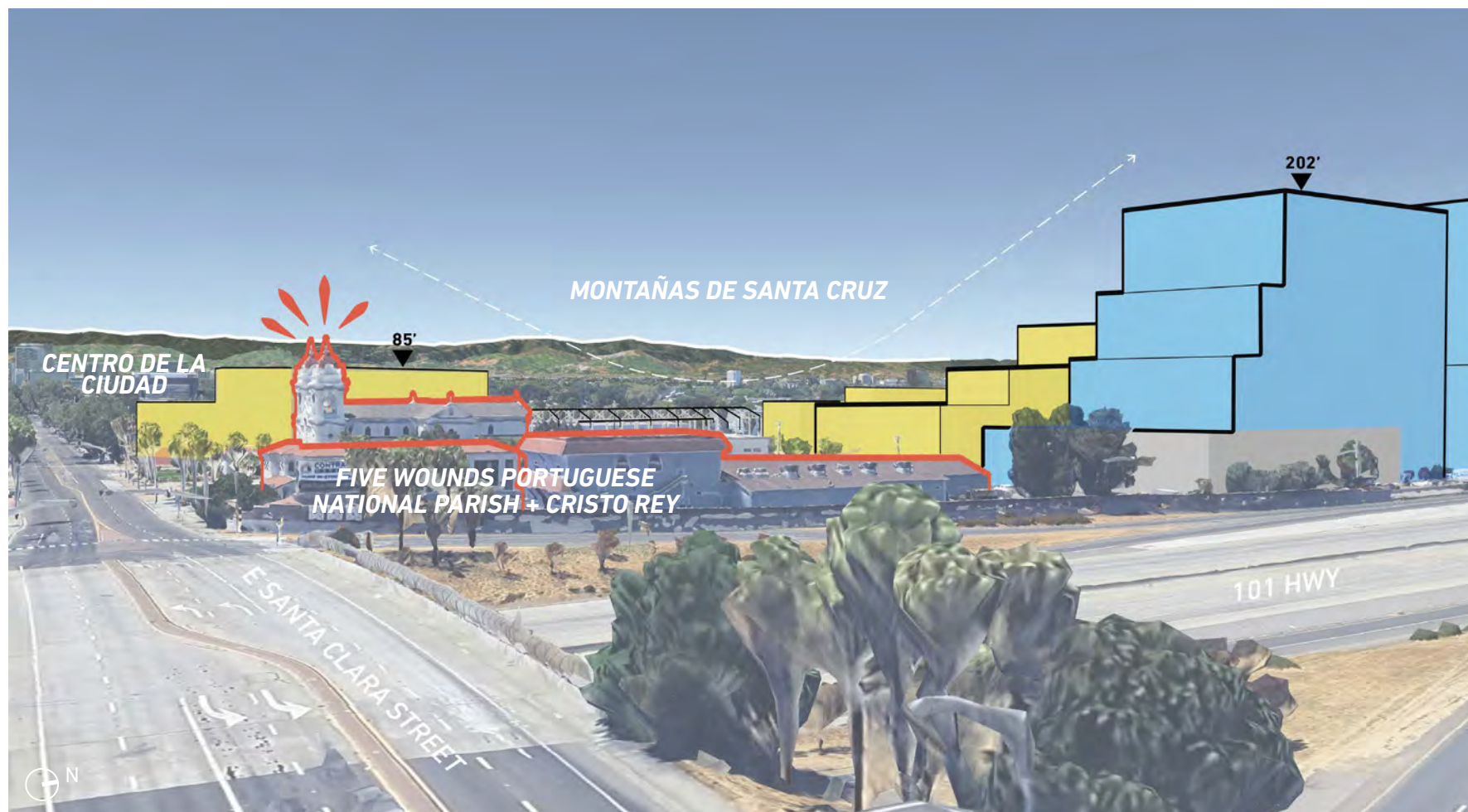


FIGURE 35. Visualización conceptual de las relaciones de masificación (mirando al oeste desde E. Santa Clara Street/Alum Rock Avenue)

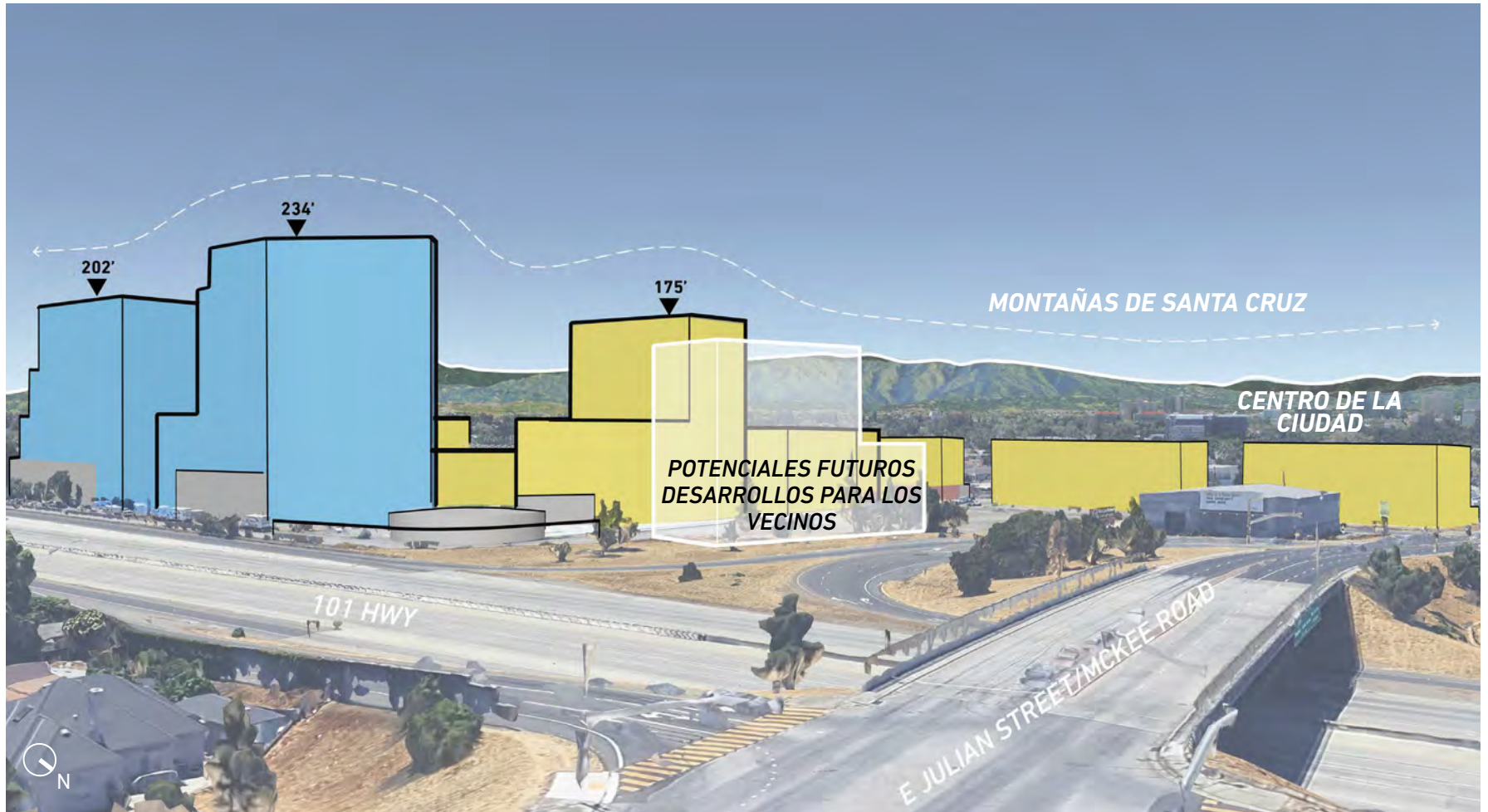


FIGURE 36. Visualización conceptual de las relaciones de masificación (mirando al oeste desde E. Julian Street/McKee Road)

4.3.3 Carácter

PRINCIPIOS

60. Torres distinguidas. Como los edificios más altos entre el centro de San José y Berryessa, las torres jugarán un papel importante en la definición del carácter del vecindario de Little Portugal. Distinga la parte superior de los edificios de torres por encima de los 150 pies utilizando materiales, color, luz, modulación, variación de la línea del techo o retrocesos dentro de al menos el 10 por ciento superior de la altura del edificio. Se fomenta la arquitectura emblemática o icónica si representa rasgos arquitectónicos reconocibles del vecindario de Little Portugal y de San José Este, o refleja interpretaciones contemporáneas reflexivas de aspectos del multiculturalismo de la zona.

61. Esquinas llamativas. Las esquinas llamativas son lugares de gran visibilidad que definen la llegada a Little Portugal y, por lo tanto, requieren una mayor atención arquitectónica, como la proyección horizontal o vertical, la línea del techo, la orientación vertical de la fachada, las preferencias de materiales elevados, una mayor transparencia, estallidos de color, arte integrado o características arquitectónicas icónicas alternativas. Los elementos destacados deben diferenciarse del resto de la fachada del edificio para resaltarlos. Las esquinas llamativas en el proyecto incluyen esquinas que dan a Station Plaza, al parque del vecindario y a corredores clave (E. Santa Clara Street y E. Julian Street) para apoyar la orientación de los peatones, además de esquinas con visibilidad desde la autopista 101 y la rampa de entrada de E. Julian Street. Las esquinas llamativas principales son visibles desde una mayor distancia y se aplican a toda la altura de la fachada, mientras que las esquinas secundarias son más visibles cerca del edificio y el énfasis especial puede centrarse en los 40 a 60 pies inferiores de altura.

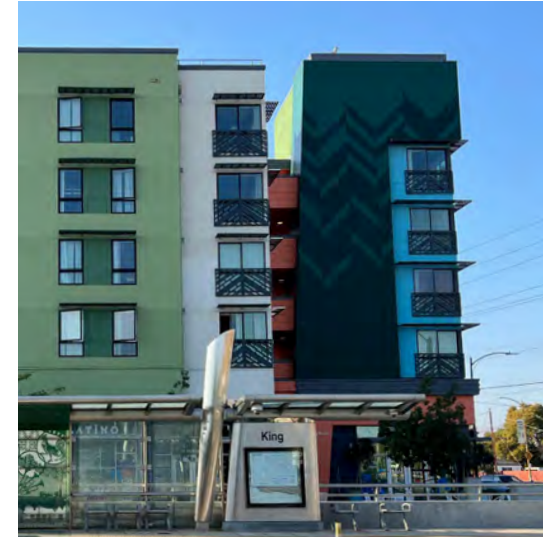


FIGURE 37. Ejemplos de esquinas llamativas

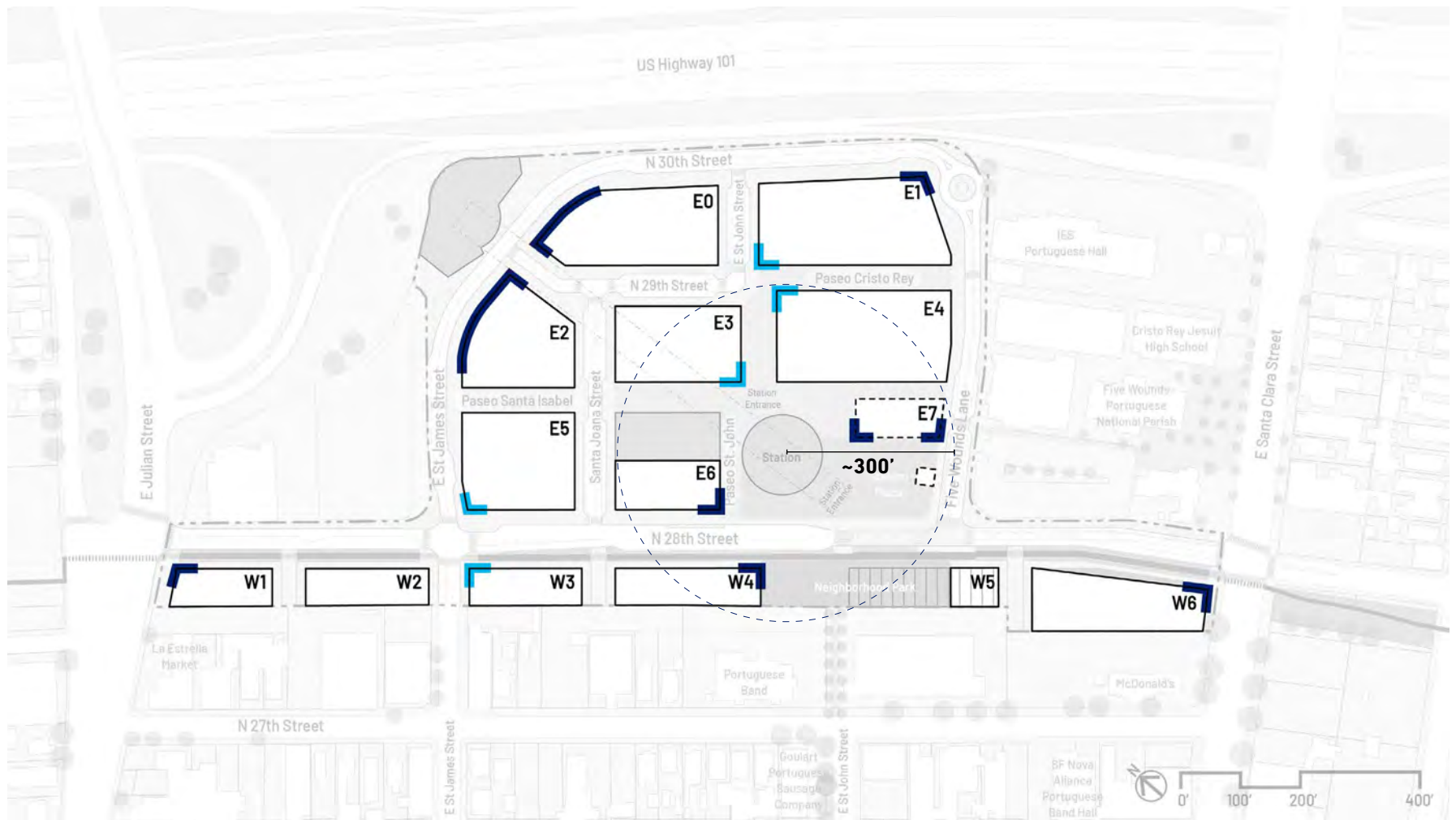


FIGURE 38. Esquinas llamativas conceptuales

Leyenda

- Esquina llamativa primaria
- Esquina llamativa secundaria

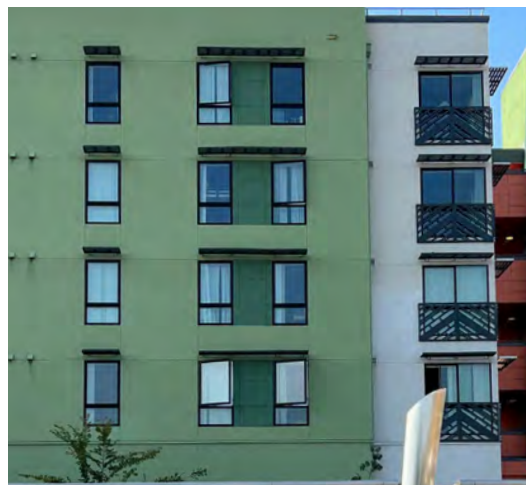
62. Detalle de la fenestración. Acentúe la fenestración con profundidad y sombra mediante el uso de molduras, marcos, dispositivos de sombreado u otros elementos arquitectónicos, incorporando colores que contrasten con el color principal de la fachada a lo largo de fachadas muy visibles de edificios similares a otros edificios a lo largo de E. Santa Clara Street. Las fachadas menos visibles también deben incorporar aberturas troqueladas con un mínimo de dos pulgadas de profundidad para proyectar sombra. También se fomenta el uso de parteluces en las ventanas como referencia a la arquitectura portuguesa y a los usos industriales que solían ser más prominentes en la zona.



PORTUGUESE BAND OF SAN JOSÉ



PORTUGUESE COMMUNITY CENTER



QUETZAL GARDENS APARTMENTS



I.E.S. PORTUGUESE HALL OF SAN JOSÉ

FIGURE 39. Ejemplos de marcos de ventanas/fenestración en todo el vecindario

63. Referencias multiculturales.

Incorpore materiales que destaquen el multiculturalismo de las comunidades de la zona de la Aldea Urbana de Five Wounds, inspirándose en los edificios y puntos de referencia locales existentes (figura 40). Los motivos de diseño o las referencias arquitectónicas a las culturas de la zona -la mexicana, la portuguesa, la vietnamita y la filipina, entre otras- pueden incluir, entre otros, la variación del color; la expresión de los componentes de la unidad y el ensamblaje; y la variedad en el patrón, la profundidad, la textura, la artesanía y el interés visual. Como referencia, la Plaza de la Herencia Mexicana incluye techos de tejas de barro y colores vibrantes (naranja, amarillo, rosa). La parroquia de Five Wounds contrasta las paredes blancas con un atrevido color de acento (granate) que decora las campanas de la torre del techo, la ventana y la cornisa. Las esquinas declaradas, la planta baja y otras fachadas de gran visibilidad son zonas en las que deben incorporarse materiales preferidos y referencias arquitectónicas que cuenten historias del vecindario.



MEXICAN HERITAGE PLAZA



YUMMY TRIEU CHAU



FIVE WOUNDS PARISH

FIGURE 40. Ejemplos de multiculturalismo en Little Portugal

64. Materiales industriales. Incorpore materiales/colores característicos de la historia industrial y ferroviaria de la zona, incluidos metales desgastados, perforados o con recubrimiento de polvo que evocan una sensación de longevidad, permanencia y una calidad hecha en San José. Exponer los sistemas estructurales y la carpintería puede complementar aún más las estrategias de los materiales industriales. Consulte la figura 41 de un antiguo edificio de acero en el sitio que utiliza paredes de metal corrugado, y la figura 42 para ver interpretaciones contemporáneas de materiales industriales.

65. Límites de acristalamiento. En general, se desaconsejan las grandes extensiones de acristalamiento continuo de más de 30 pies en cualquier dirección por encima de la planta baja, ya que se trata de una característica que no suele encontrarse en los edificios de los alrededores y que, en cambio, refleja características del centro de San José.

66. Materiales sostenibles. Considere materiales que se adapten al clima más cálido del vecindario y reduzcan las emisiones, incorporando la sostenibilidad en la construcción de edificios. Entre los materiales que almacenan carbono se encuentran la madera, la madera maciza, el bambú laminado, la lana y el corcho, así como materiales aislantes de toxicidad baja o nula.



FIGURE 41. Antiguo edificio de acero en el sitio



FIGURE 42. Ejemplos de interpretaciones contemporáneas de materiales industriales

4.3.4 Diseño de la planta baja

PRINCIPIOS

- 67. Articulación y ritmo.** Las fachadas de la planta baja adyacentes a espacios abiertos, a E. Santa Clara Street, a E. Julian Street o a N. 28th Street deben incluir elementos arquitectónicos como columnas, aletas, bahías estructurales, parteluces, cambios de material o fachadas facetadas o escalonadas con intervalos medios de 30 a 50 pies de anchura, para crear un ritmo y una articulación similares a los tamaños medios de las parcelas de la exitosa fachada activa existente a lo largo de E. Santa Clara Street.
- 68. Entradas de edificios.** Maximice el número de entradas al edificio en la planta baja y diseñelas para que sean directamente accesibles desde un espacio abierto, paseos y calles para fomentar la actividad en el ámbito público. Se fomenta el acceso directo a los vestíbulos y unidades residenciales de la planta baja -incluidas las escalinatas- en todo Station Block y a lo largo del Five Wounds Trail.
- 69. Demarcación de entradas.** Incorpore elementos arquitectónicos como toldos, marquesinas, sombrillas, marquesinas y salientes para

delimitar las entradas de los edificios y los usos activos que dan a espacios abiertos, paseos y calles. Una característica común de los edificios de E. Santa Clara Street, estos elementos arquitectónicos separan visualmente la base del centro del edificio, enmarcando la acera de forma más cómoda para los peatones y delimitando las entradas del edificio o las fachadas transparentes que muestran el uso en el interior. Estos elementos también ayudan a reducir la ganancia de calor solar y el deslumbramiento en los edificios y proporcionan sombra a los peatones en las aceras cuando están situados en las fachadas sur y oeste de los edificios.

- 70. Transparencia.** La fachada de la planta baja, incluidos los vestíbulos y los usos activos a lo largo de los espacios abiertos, E. Santa Clara, E. Julian y N. 28th Street deben ser transparentes en un mínimo del 50 por ciento de la superficie de la fachada entre tres y diez pies por encima del nivel del suelo. Se desaconseja el uso de cristales oscuros o espejados para fomentar que los usos del edificio se relacionen con el ámbito público.



(c) Shae Rocco



FIGURE 43. Ejemplos de articulación, ritmo y entradas en la planta baja

“
Transporte público para todos...”
—Comentarios de las partes interesadas, 2023

“
*Más carriles para bicicletas, carriles para
bicicletas más seguros...*”
—Comentarios de las partes interesadas, 2023

5 MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD

5.1 RED DE MOVILIDAD ACTIVA..... 68

5.1.1 Diseño de paisaje urbano.....71

5.1.2 Five Wounds Trail/N. 28th Street72

5.1.3 Líneas de visión, orientación y señalización 78

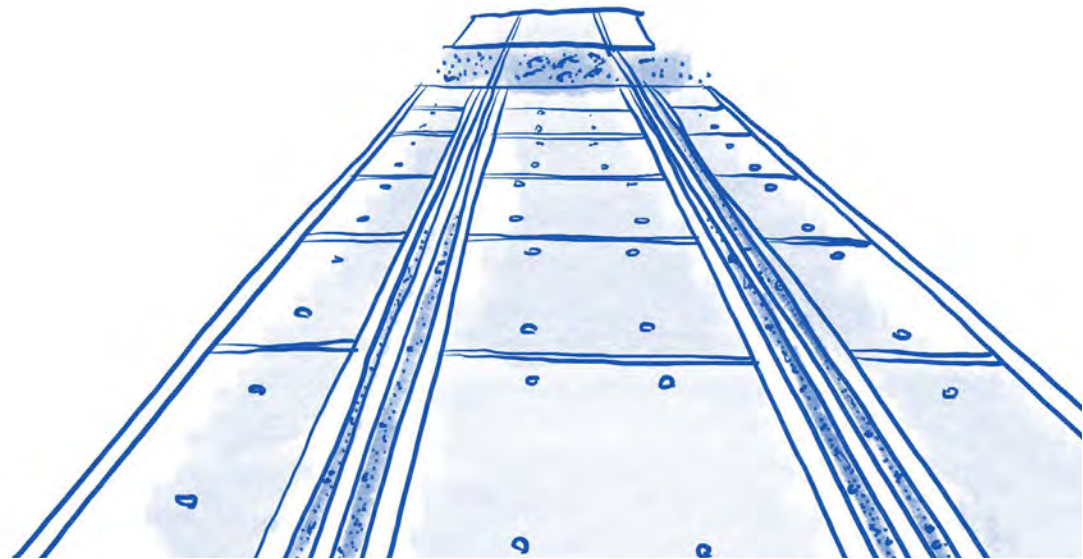
5.2 RED DE TRANSPORTE 79

5.3 RED VEHICULAR 80

5.3.1 Acceso vehicular.....80

5.3.2 Gestión de bordillos82

5.3.3 Carga y estacionamiento fuera de la vía pública..84



MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD

La Política de Acceso a las Estaciones de la VTA incluye principios rectores para apoyar la planificación y el diseño de las estaciones de la VTA, con la atención puesta en aumentar el número de pasajeros, dar prioridad a los comportamientos de viaje sostenibles, crear asociaciones eficaces, apoyar modelos de desarrollo sostenibles y promover la productividad y la rentabilidad.⁷ Tanto VTA como BART priorizan el acceso y la seguridad de los peatones por encima de otros modos en la estación. Le siguen el acceso en bicicleta, los servicios de transporte público y el acceso en vehículo (incluyendo la recogida/devolución y el estacionamiento disuasorio).

Dentro de la visión conceptual, se hace hincapié de forma prioritaria en la experiencia de llegada a la estación y en las oportunidades para permitir una mayor conectividad. Esto incluye:

- Priorizar la experiencia de transporte público a transporte público a lo largo de Five Wounds Trail y N. 28th Street hacia/desde Station Entrance.
- Apoyar líneas de visión intuitivas y líneas de deseo hacia Station Entrance desde múltiples puntos de vista.
- Mejorar el acceso a lugares emblemáticos de la comunidad como la parroquia de Five Wounds y la preparatoria Cristo Rey.
- Demarcar una puerta de entrada en E. Santa Clara Street que facilite la sensación de llegada así como la identidad del vecindario.

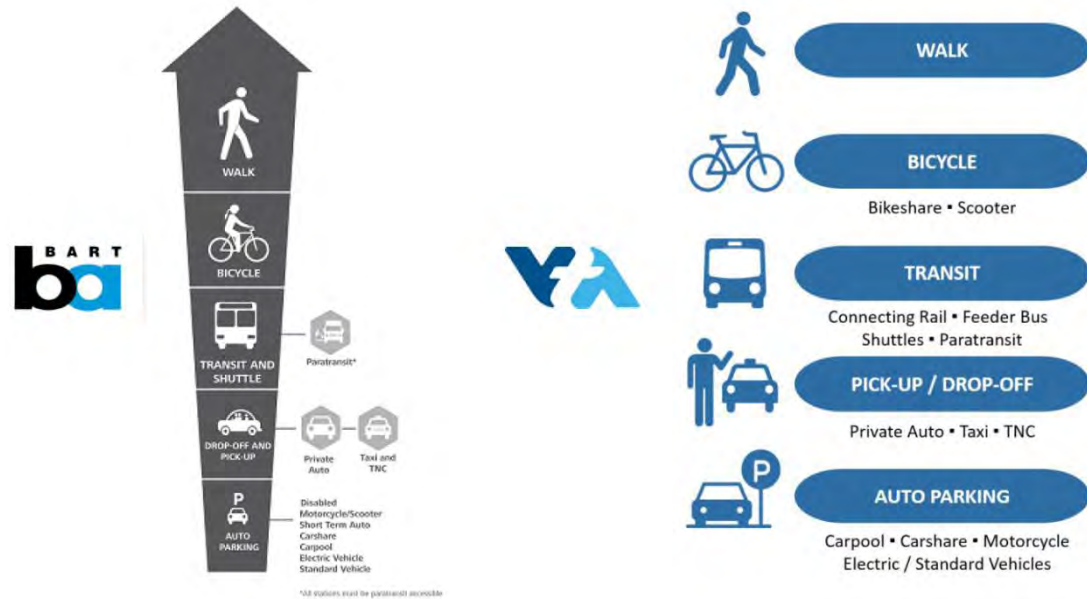


FIGURE 44. Jerarquías de acceso a las estaciones

⁷ "Station Access Policy", Santa Clara Valley Transportation Authority, October 10 2018, <https://www.vta.org/sites/default/files/2019-05/Station%20Access%20Policy.pdf>

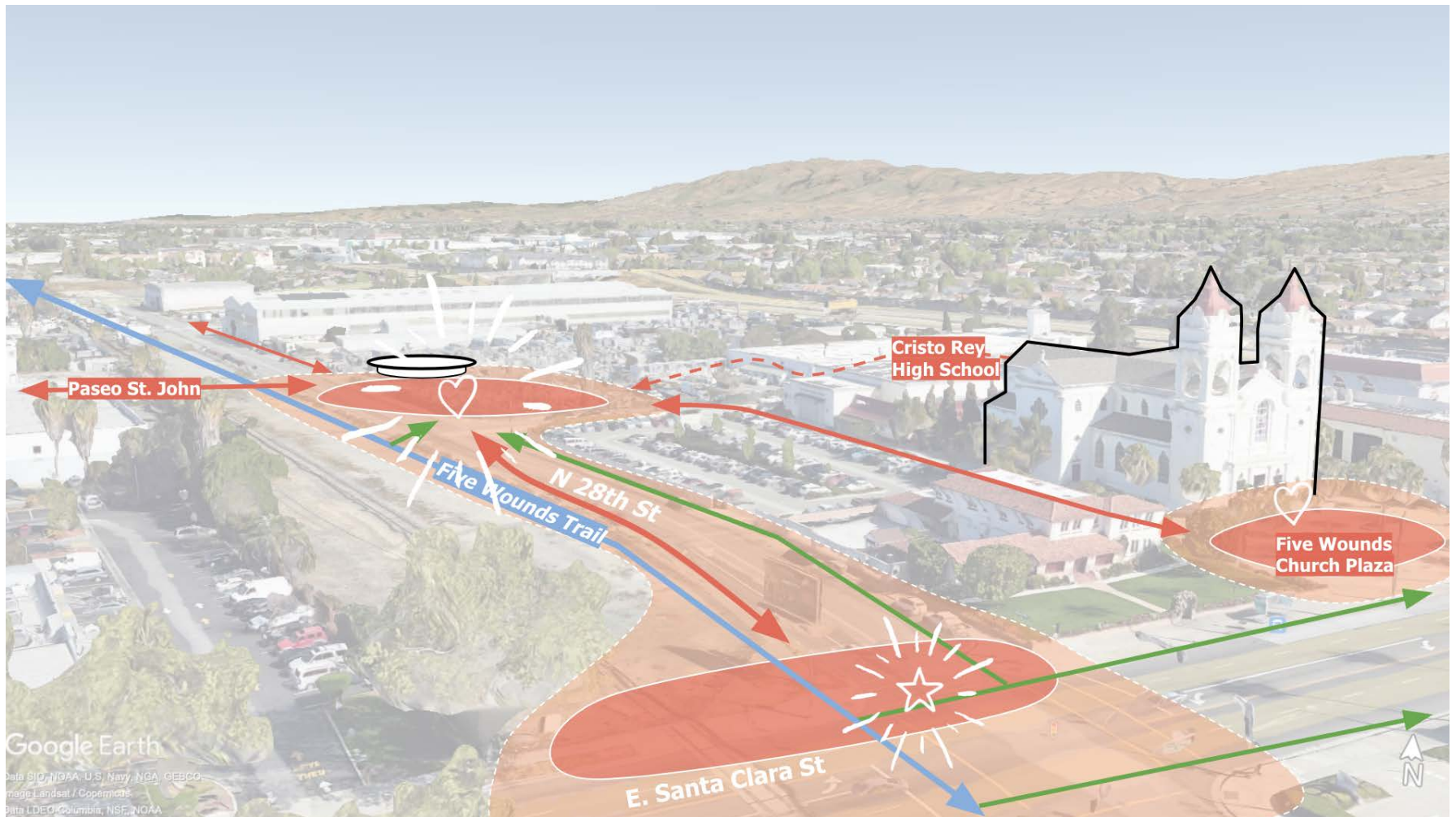


FIGURE 45. Experiencia de llegada a la estación, conceptuales

5.1 Red de movilidad activa

En consonancia con la jerarquía de acceso a las estaciones de la VTA, el TOD de 28th Street/Little Portugal se esfuerza por crear un entorno que promueva los desplazamientos a pie, en bicicleta y en transporte público como modos prioritarios. La red general está diseñada para dar prioridad a las personas, con aceras de anchura considerable, una red de senderos integrada, un diseño inclusivo y acceso al transporte público para mejorar la habitabilidad y el número de pasajeros como estación de BART del vecindario.

El análisis del flujo de peatones y ciclistas que se muestra en las Figuras 46 y 47 identifica que la intersección con mayor volumen de pasajeros del transporte público que llegan andando o en bicicleta en hora pico es probablemente la situada entre Five Wounds Lane y Paseo St. John -aquí denominada “El cruce vecinal”. Esta intersección de gran volumen de movilidad activa es una prioridad para que el proyecto salga bien: garantizar la seguridad, apoyar el uso del transporte público y reforzar el cambio hacia modos activos.



FIGURE 46. Acceso conceptual previsto para bicicletas al edificio de la entrada de la estación. La cifra representa la interpretación del estudio urbano SITELAB del análisis de Fehr & Peers (“AM Peak Hour Ingress + Egress Directionality,” 2021), que excluye los viajes regionales a lo largo del sendero más allá de la estación

Legend

- Anticipated Bike Volume
- Neighborhood Crossing

La creación de un acceso seguro para bicicletas y peatones desde el lado este de la autopista 101 hasta la estación de BART y hacia el oeste hasta el centro de San José sigue siendo una mejora prioritaria de la ciudad. Una opción que se está estudiando actualmente es la consolidación de los intercambiadores en E. Julian Street o en E. Santa Clara Street, lo que eliminaría las rampas de entrada y salida de la autopista 101 en una de las salidas para reducir los conflictos.

El Five Wounds Trail, el Cruce Vecinal y el paso elevado de la autopista 101 fueron objeto de talleres interinstitucionales en 2023 en los que participaron VTA; BART; y el Departamento de Transporte de la Ciudad de San José (CSJDOT), Parques, Servicios Recreativos & Vecinales (PRNS) y la Oficina de Desarrollo Económico (OED).

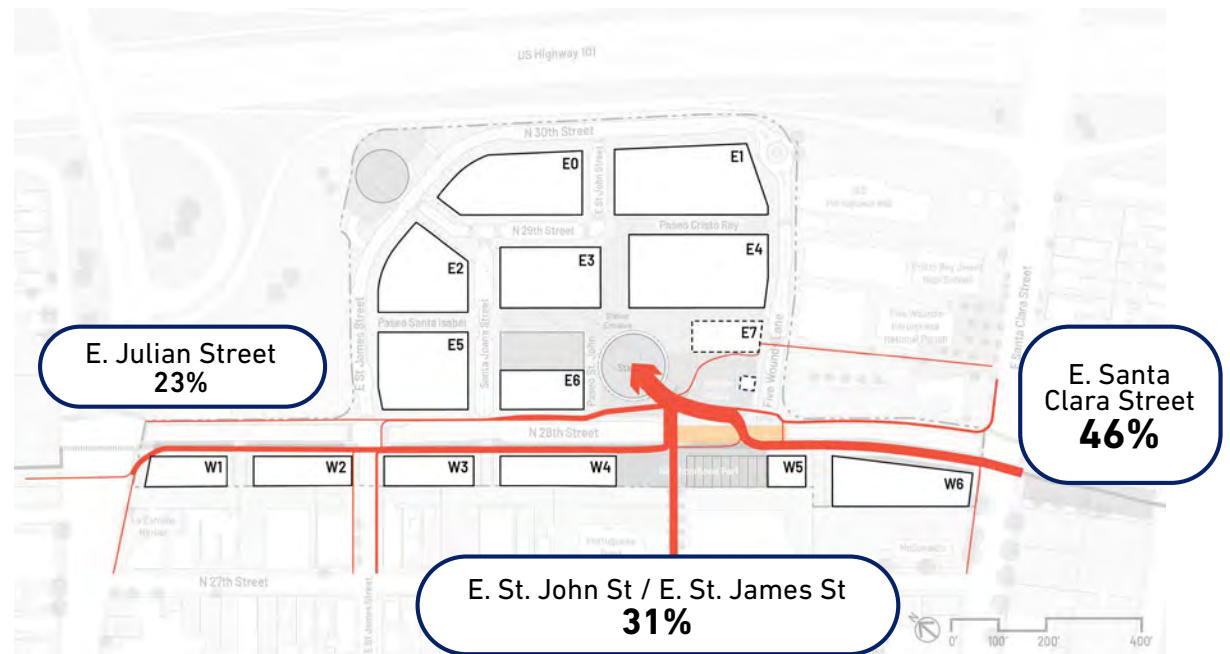


FIGURE 47. Acceso peatonal conceptual previsto al edificio de la entrada de la estación. La cifra representa la interpretación del estudio urbano SITELAB del análisis de Fehr & Peers ("AM Peak Hour Ingress + Egress Directionality," 2021), que excluye los usos de bicicletas, recogida y entrega, estacionamientos de transporte público, transporte público, y TOD

Legend

- Anticipated Pedestrian Volume
- Neighborhood Crossing

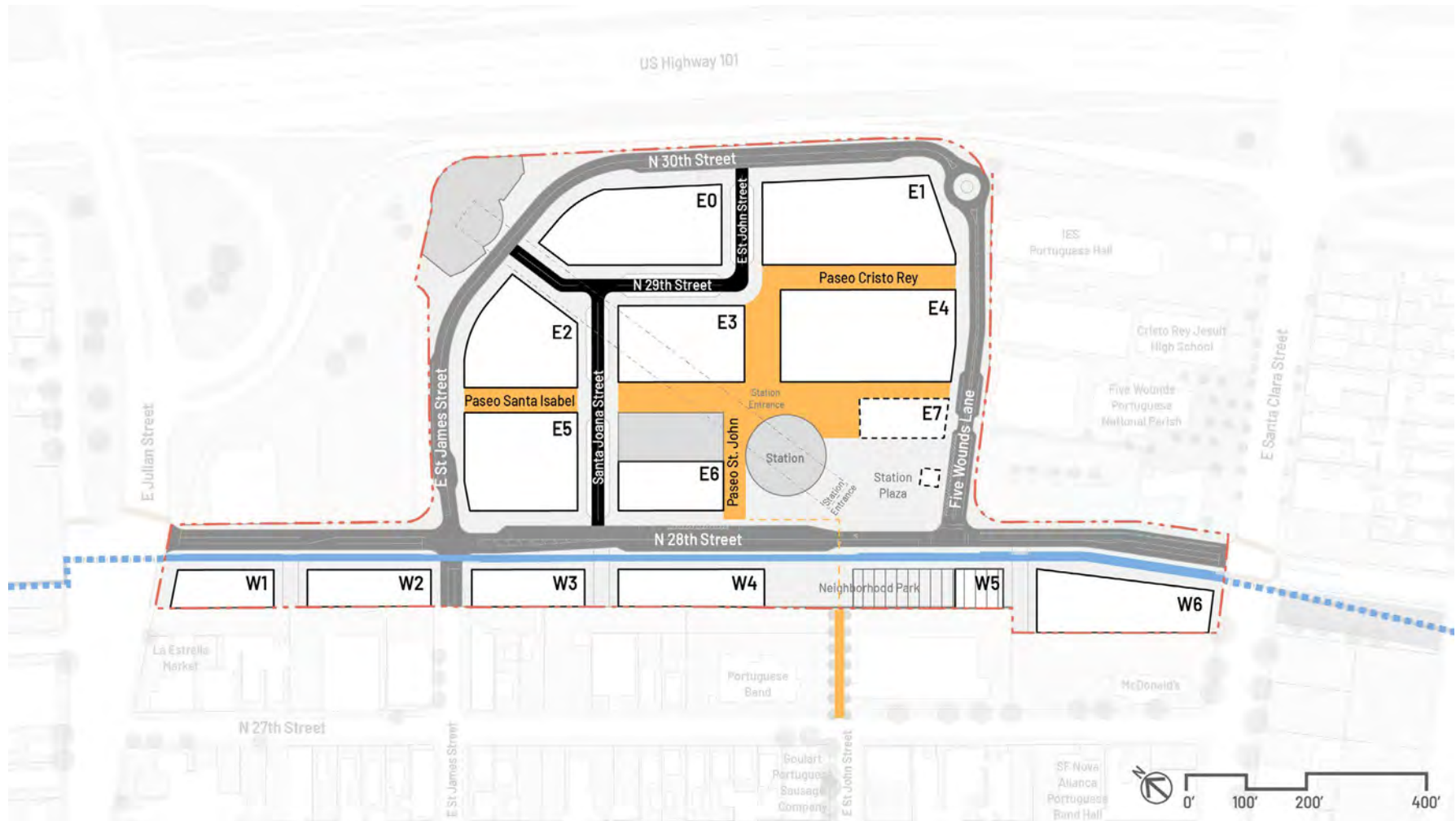


FIGURE 48. Red de circulación propuesta conceptual

Leyenda

- | | |
|--|--|
| Calles interiores propuestas | Paseo |
| Calles existentes | Five Wounds Trail |

5.1.1 Diseño de paisaje urbano

PRINCIPIOS

- 71. Nuevas aceras en las calles.** Las nuevas calles de Station Block favorecen la comodidad de los peatones con aceras de una anchura mínima de 12 pies para incluir espacio para el mobiliario urbano, siendo preferible 15 pies siempre que sea posible. El espacio del bordillo puede utilizarse alternativamente como extensiones de acera para desbordamientos, parklets, plantaciones o infraestructuras.
- 72. Anchura de la zona de paso.** Asegúrese de que las aceras son cómodas y tienen el tamaño adecuado para soportar el volumen de pasajeros de la estación. Las zonas de paso deben tener al menos seis pies de ancho para proporcionar suficiente espacio para que pasen sillas de ruedas y cochecitos. Esto excede la dimensión mínima de cinco pies señalada en las Normas y Directrices de Diseño de Calles Completas de la Ciudad de San José. Las zonas de paso deben diseñarse para que sean continuas en anchura y orientación a lo largo de una manzana.
- 73. Anchura de la zona de fachada.** Se fomentan las zonas de fachada de tres pies o más a lo largo de los lugares de uso activo o donde se sitúan las entradas de edificios de alta frecuencia. Sin embargo, se puede dejar espacio suficiente para

espacios de desbordamiento para usos activos, escalinatas o batientes de puertas dentro de un retranqueo poco profundo de la planta baja, que no debe superar los seis pies de profundidad para evitar nichos profundos y no programados.

- 74. Infraestructura para ciclistas.** Proporcione una variedad de estantes, estructuras o casilleros de estacionamiento para bicicletas que puedan asegurar bicicletas para diferentes tipos de bicicletas y períodos de tiempo (a corto y largo plazo). Proporcionar instalaciones de almacenamiento de bicicletas de BART en el interior de al menos un edificio nuevo adyacente a Station Entrance para fomentar el uso del transporte público y una seguridad adicional para el estacionamiento a largo plazo. Incluya estacionamientos para bicicletas de larga duración en todos los edificios nuevos. Considere las oportunidades para superar el mínimo requerido de almacenamiento de bicicletas o dar cabida a la futura ampliación de las instalaciones para bicicletas dentro de los nuevos edificios en previsión de la creciente demanda de movilidad activa. Consulte las directrices técnicas para bicicletas de la VTA para obtener orientación sobre los tipos de estacionamientos para bicicletas, su ubicación y el número de plazas o espacios que deben proporcionarse según el tipo de uso del suelo. Siempre que sea posible, incluya estaciones de reparación de bicicletas de autoservicio con herramientas y bombas de aire para reparaciones menores o mantenimiento dentro del desarrollo.

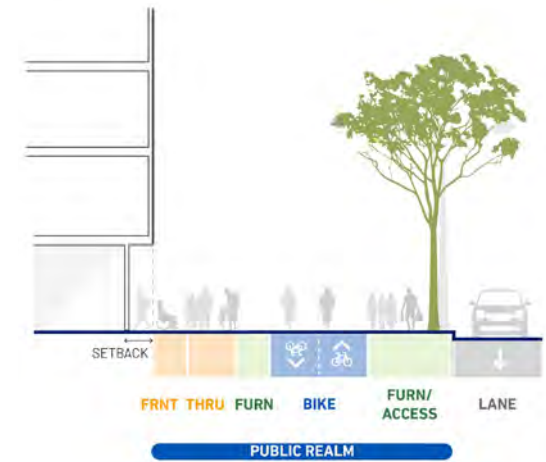


FIGURE 49. Diseño típico del paisaje urbano de N. 28th Street conceptual

Legend

- Zona de aceras**
- Zona de fachada
 - Zona de paso
 - Zona de mobiliario
- Instalación para bicicletas**
- Carril para bicicletas separado
- Zona vehicular**
- Carril de circulación

5.1.2 Five Wounds Trail/N. 28th Street

El DDF se centra en el segmento urbano del Five Wounds Trail que conecta desde E. Julian Street al norte hasta E. Santa Clara Street al sur, para apoyar la variada movilidad en bicicleta y la micromovilidad adyacente al transporte público. Se prevé que el sendero se sitúe a lo largo del lado oeste de N. 28th Street, entre los carriles de circulación de vehículos de N. 28th Street y el desarrollo adyacente propuesto. Como parte de los talleres interinstitucionales de 2023 mencionados en la sección anterior, se llegó a un consenso sobre algunas ambiciones de diseño y experiencia del Five Wounds Trail, entre ellas:

- Reforzar el Five Wounds Trail como el lugar más deseable para moverse por el vecindario
- Facilitar la circulación segura y poco estresante de peatones y ciclistas a lo largo del sendero como conector regional, y mejorar las conexiones entre la primera y la última milla
- Honrar el patrimonio industrial del corredor incorporando artefactos y características de diseño
- Organice las zonas de paso de las aceras y las zonas de fachada más cerca de la fachada de los edificios para amortiguar a los peatones de N. 28th Street. Sitúe la movilidad activa más rápida para bicicletas y patinetes más cerca de los carriles de circulación de vehículos.

PRINCIPIOS

75. Alineación. Limite los cambios en la alineación de los senderos para facilitar un recorrido coherente, mantener líneas de visión claras y limitar las obstrucciones visuales. Siempre que sea posible, mantenga un borde coherente del derecho de paso público para establecer una pared continua de fachada de edificios a lo largo de N. 28th Street.

76. Cruce de senderos. Incluya una demarcación visual clara, como señalización, materiales y marcas de alta visibilidad, en las ubicaciones de los cruces perpendiculares para alertar a los pasajeros del sendero de que se aproxima un cruce y reducir la velocidad. Las ubicaciones importantes son cerca de las entradas/salidas del edificio de la estación, las entradas principales del edificio, las intersecciones, el parque del vecindario, Gateway Plaza y en las proximidades de las zonas de recogida y bajada. También se incluirá una demarcación visual para el tráfico de vehículos en los cruces de calles.

77. Dimensiones del carril para bicicletas. Las dimensiones recomendadas de 14 a 16 pies para un carril de uso compartido o de 12 pies para un carril para bicicletas de doble sentido priorizan la seguridad y animan a los ciclistas con experiencia y tipos de bicicleta variados, dados los elevados volúmenes de pasajeros previstos. Cuando se proporcione un

camino de uso compartido, puede que no se requiera una zona de paso de acera separada; sin embargo, se recomienda una zona de fachada más ancha (seis pies o más) para proporcionar suficiente acceso al edificio y desbordamiento para crear zonas de transición que proporcionen privacidad a la unidad de vivienda o creen un espacio abierto utilizable. Esto fomenta el compromiso entre la calle y la fachada del edificio.

78. Zona de mobiliario y topes. Las zonas de mobiliario proporcionan una separación entre el espacio exclusivo para peatones y la vía de uso compartido o el carril para bicicletas, así como entre la zona peatonal/ciclista y los carriles para vehículos.

- La separación mínima entre el espacio exclusivo para peatones y el sendero de uso compartido debe ser de un pie que delimite el cambio de velocidad mediante material o postes verticales.
- La separación mínima entre el sendero y la zona de recogida/devolución debe ser de un batiente de dos pies y una zona de acceso de vehículos para limitar los conflictos con los usuarios del sendero.
- La separación mínima entre el sendero y el tráfico de vehículos en movimiento debe ser de seis pies para proporcionar suficiente arbolado urbano y separación física del peso y la velocidad de los

vehículos. Esta dimensión favorece un mayor crecimiento de las copas de los árboles para aumentar la sombra y mejorar el confort.

- Al menos un amortiguador (o zona de mobiliario) dentro de cada segmento requiere una anchura de cuatro pies para acomodar asientos, iluminación, plantación, aguas pluviales, elementos de infraestructura, receptáculos de basura, señalización y estacionamiento para bicicletas según se requiera.

79. Inversión en senderos. VLa VTA construirá un segmento provisional del Five Wounds Trail como parte de las mejoras de la estación. Proporcionar una inversión adicional en el sendero como parte de la Obligación de Parques del Programa de Dedicación de Parques e Impacto en Parques para mejoras del sendero, que pueden incluir, entre otras cosas, el tratamiento de la superficie, la señalización, el mobiliario y la programación.



ELLIOTT AVENUE, SEATTLE



QUEEN STREET, AUCKLAND



4TH STREET, SAN FRANCISCO

FIGURE 50. Ejemplo de instalaciones para bicicletas fuera de la vía

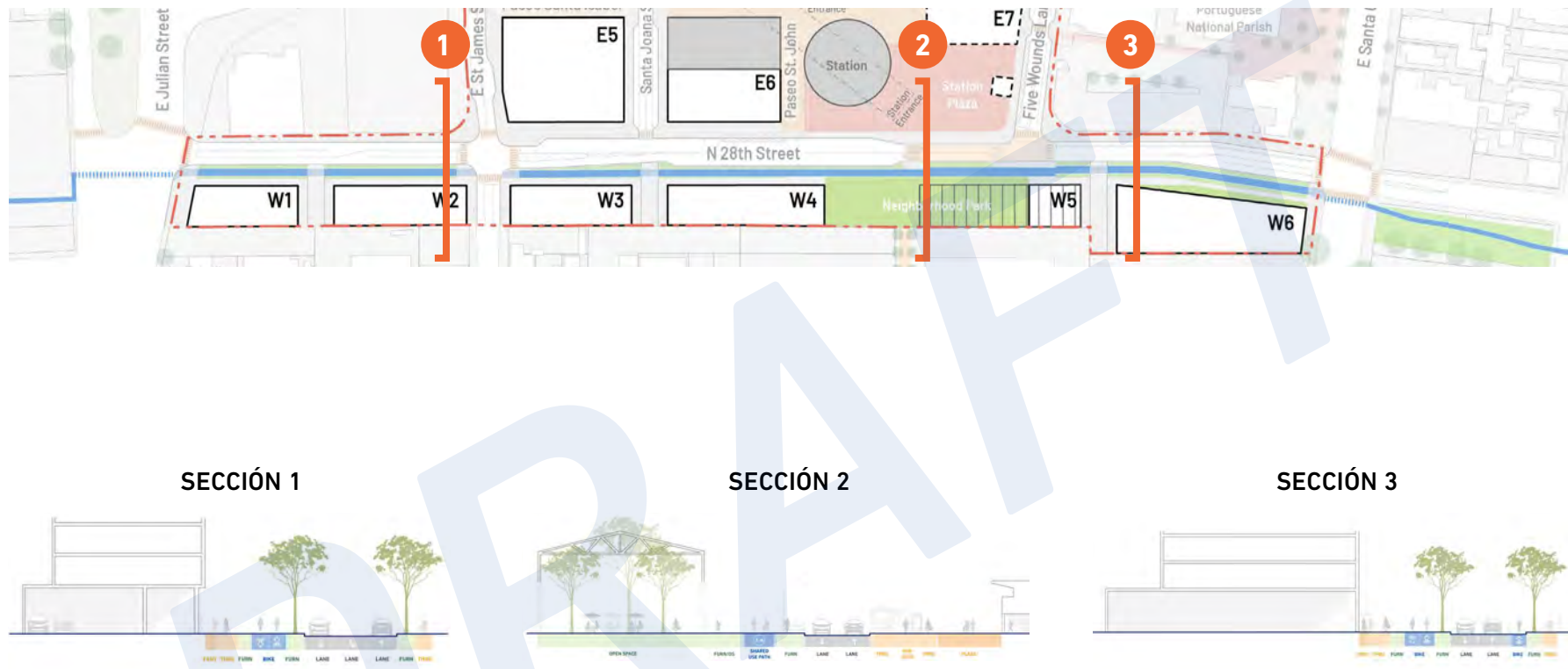


FIGURE 51. Secciones clave de N. 28th Street conceptual

Leyenda

Secciones	Zona de aceras	Instalación para bicicletas
Calle compartida	Zona de fachada	Carril para bicicletas separado
Espacio abierto	Zona de paso	Zona vehicular
	Zona de mobiliario	Carril de circulación

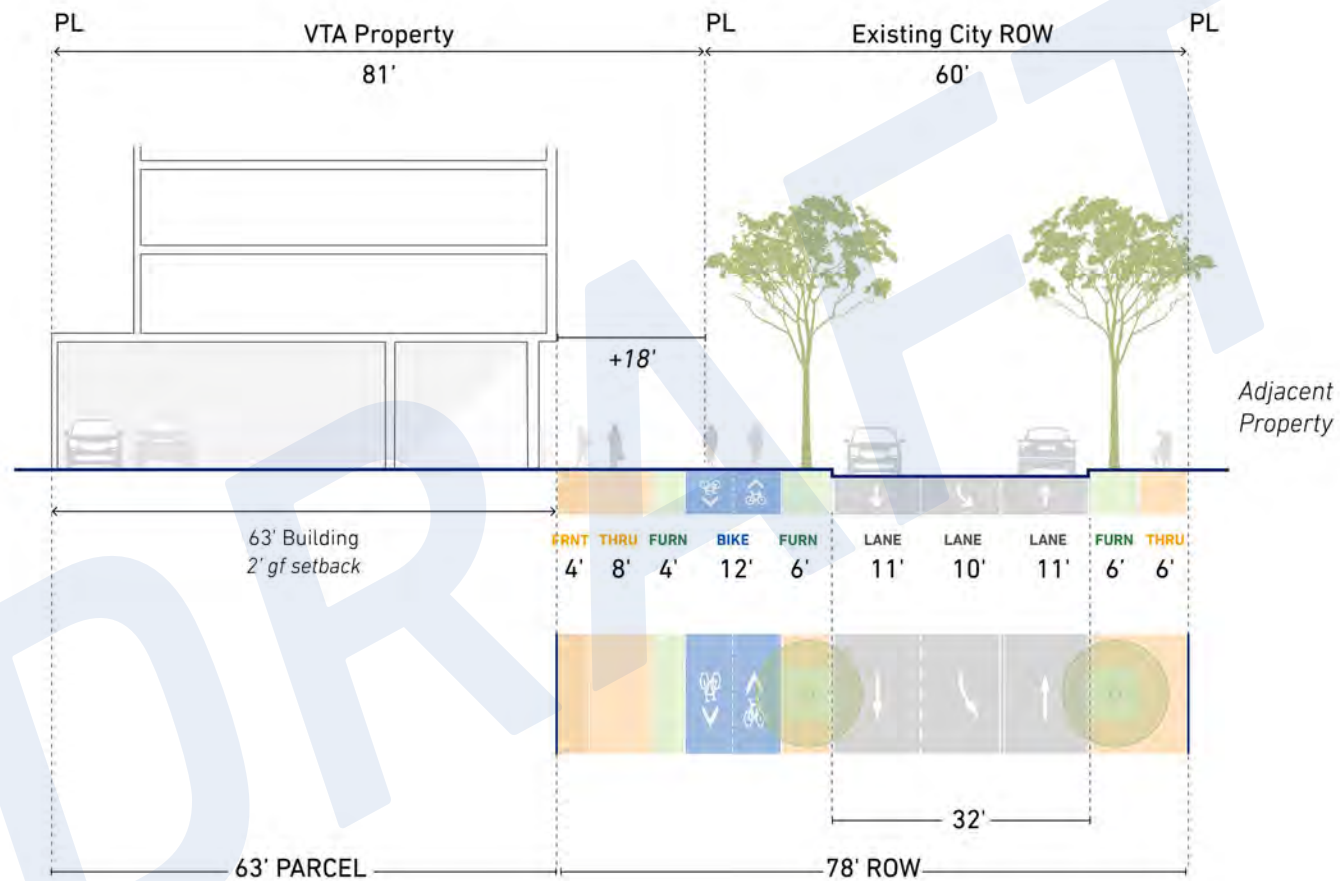


FIGURE 52. Tramo conceptual n° 1 de N. 28th Street cerca de E. Julian Street, con acera separada y carril para bicicletas

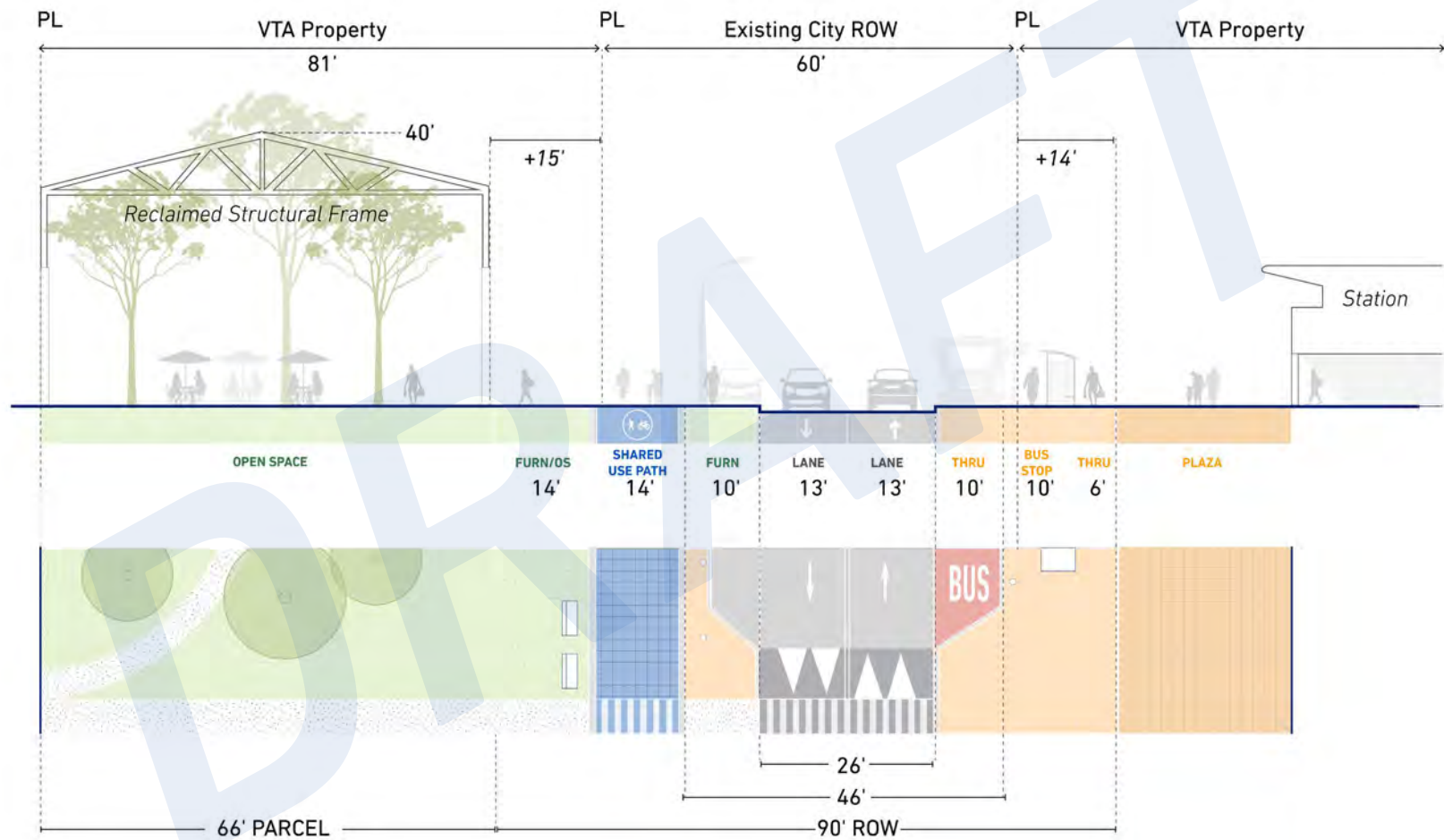


FIGURE 53. Conceptual: N. 28th Street sección #2 frente al edificio de la entrada de la estación con camino de uso compartido

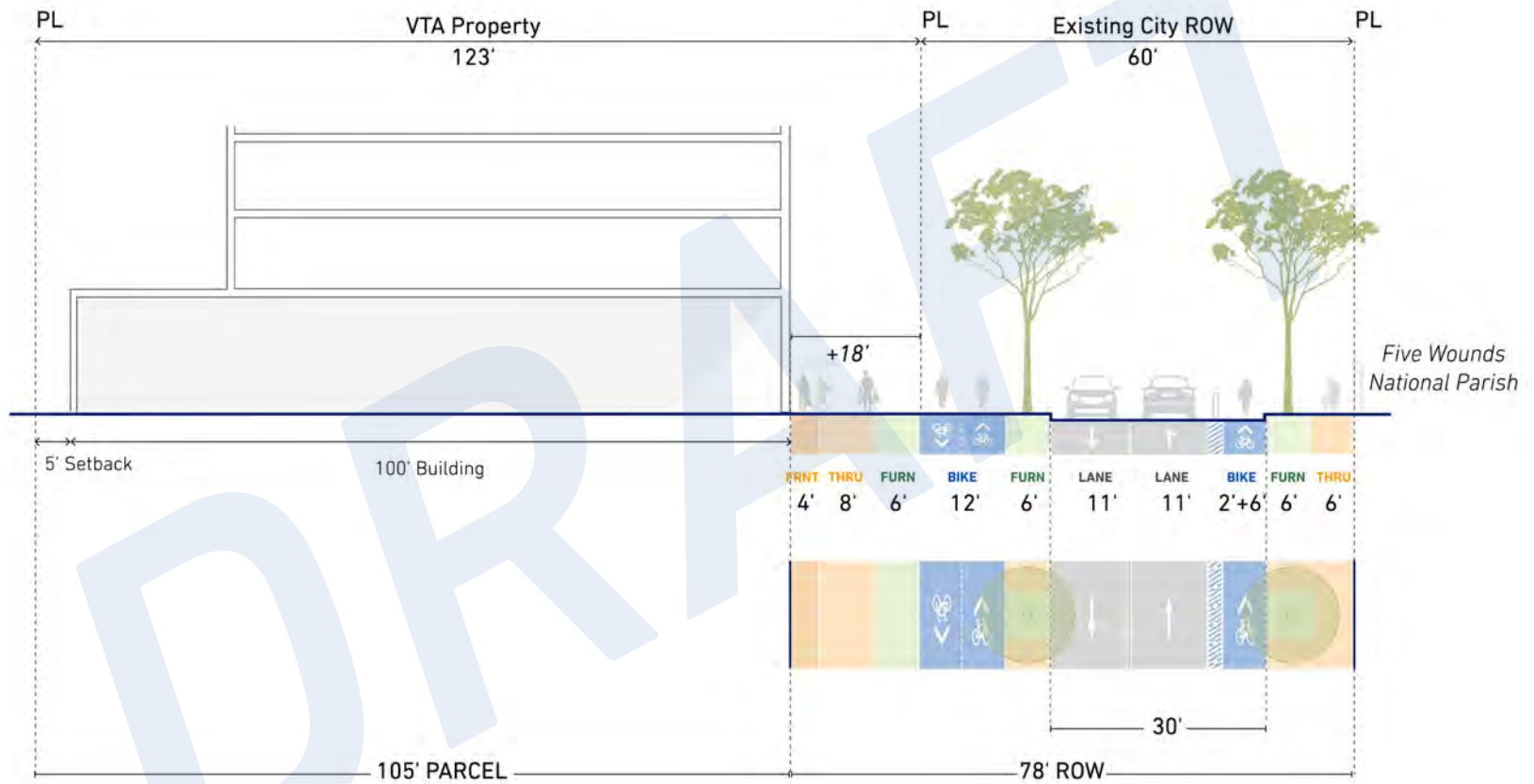


FIGURE 54. Tramo conceptual n° 3 de N. 28th Street cerca de la calle E. Santa clara con acera separada y carril para bicicletas

5.1.3 Líneas de visión, orientación y señalización

PRINCIPIOS

80. Líneas de visión. Asegúrese de que los edificios, los elementos programáticos, las estructuras, el arte y el paisajismo permiten líneas de visión sin obstáculos hacia Station Entrance desde el mayor número posible de vías peatonales/para bicicletas y puntos de interés locales. Las ubicaciones identificadas en la figura 55 deben priorizarse.

81. Infraestructura de señalización. Incorpore estrategias de orientación claras y coherentes, como señalización direccional y marcas en el pavimento, para guiar a los peatones y ciclistas por las rutas de acceso designadas a lo largo del Five Wounds Trail y hacia las entradas/salidas del edificio de la estación. La señalización debe incluir varios idiomas y símbolos de comprensión universal para apoyar los diversos orígenes de los visitantes, residentes y viajeros del vecindario. Consulte el Proyecto Regional de Cartografía y Señalización de la Comisión de Transporte Metropolitano.



FIGURE 55. Corredores de vistas prioritarios conceptuales

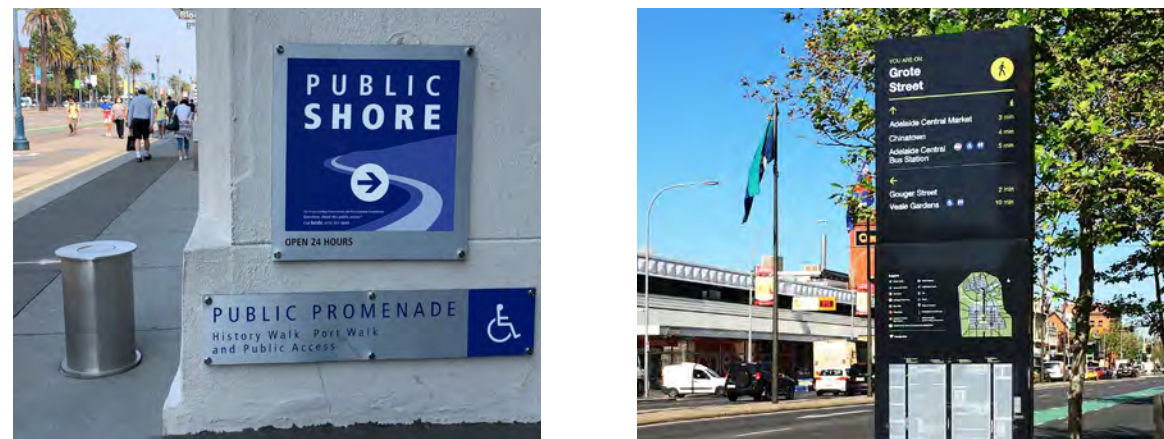


FIGURE 56. Ejemplos de señalización direccional

5.2 Red de transporte

La estación BART de 28th Street/Little Portugal es una pieza vecinal crucial de la ampliación de la Fase II de BART Silicon Valley, que da servicio a las rutas locales 64A, 64B, 72, 22, 23 y Rapid 522 de la VTA. La ubicación de la parada de autobús justo enfrente de Station Entrance es fundamental para las operaciones de la VTA, cuyo objetivo es mejorar la accesibilidad y facilitar las conexiones de transporte público en todo el condado de Santa Clara. Para obtener información más específica, consulte los Criterios y normas de diseño de instalaciones para pasajeros en paradas de autobús y de la VTA, y coordine con el departamento de Planificación de servicios de la VTA las rutas locales adecuadas para alinearlas.

PRINCIPIOS

82. Calles listas para el transporte público. Todas las calles del TOD deben mantener una anchura mínima de carril de 11 pies para dar cabida a los autobuses. Es posible que se requieran carriles más anchos cuando el Departamento de Bomberos de San José no exija zonas de estacionamiento aéreo. Hacer que todas las calles estén preparadas para el transporte público garantiza la flexibilidad futura en la alineación de las rutas de transporte público y apoya la capacidad de operar puentes de autobús en casos durante las interrupciones del servicio de BART.

83. Área de descanso del conductor. La VTA proporcionará un área de descanso para conductores, que incluirá un cuarto de baño exclusivo y una sala de espera, a menos de una manzana del espacio designado para la parada de la ruta de autobús local. Si no es factible una instalación independiente o la integración dentro de la infraestructura existente de BART, el desarrollador deberá proporcionar un área de descanso dedicada para el conductor de VTA dentro de un edificio cercano al espacio de escala.



FIGURE 57. Ejemplo Parada de autobús de la VTA



FIGURE 58. Mapa del sistema de la VTA (abril de 2024)

5.3. Red vehicular

Aunque la movilidad activa y el transporte público son los modos de transporte prioritarios para VTA y BART, el acceso en vehículo -incluyendo el estacionamiento disuasorio y la recogida/devolución de pasajeros- es el modo de transporte inicial más elevado previsto para los pasajeros de BART.⁸ Las calles propuestas dentro de Station Block facilitan la circulación de estos vehículos, proporcionan lugares intuitivos de recogida y entrega, apoyan los usos TOD, permiten el acceso de servicio y carga y alivian la congestión en Five Wounds Lane -especialmente importante para los vecinos de la preparatoria Cristo Rey, Five Wounds Parish e IES Hall que tienen horarios de entrega de alta demanda.

La gestión del espacio en las aceras -para los pasajeros del transporte público, los usos adyacentes y los nuevos usos del TOD- es fundamental para mantener una red que funcione y dar prioridad a la experiencia de acceder a Station Entrance y al TOD para peatones, ciclistas y pasajeros del transporte público. La incorporación de nuevas calles de uso público dentro de Station Block añade más de 1000 pies lineales de espacio de acera para apoyar la gama de necesidades de acceso a la estación y al TOD. La priorización y el equilibrio entre los usos gestionados de la acera deben reforzar la jerarquía modal al tiempo que apoyan el acceso a las estaciones y a TOD.

5.3.1 Acceso vehicular

PRINCIPLES

84. Nuevas calles de Station Block.

Cree nuevas calles dentro de Station Block que soporten una red de cuadrícula redundante; reduzca la escala de las manzanas para hacerlas más transitables; proporcione estacionamiento, carga y acceso de servicio a cada manzana; y permita el acceso de vehículos de emergencia a los edificios. Las calles deben estar situadas de forma que permitan una función vehicular que minimice la congestión en N. 28th Street, a la vez que proporcionen una zona considerable libre de conflictos y exclusiva para peatones alrededor de Station Entrance. Coordine con VTA Paratransit y el Departamento de Accesibilidad, Derechos Civiles y Equidad (ACRE) de la VTA los debates y la revisión de los diseños de las calles.

85. Nuevas dimensiones de la calle.

Las nuevas calles de Station Block deben mantener una anchura del derecho de paso lo más estrecha posible para reducir la velocidad de los vehículos y hacer las calles más cómodas para los peatones, idealmente entre 60 y 70 pies. Esta dimensión constaría normalmente de dos carriles de circulación de 11 a 13 pies de ancho, espacio en el bordillo de 7 a 8 pies de ancho para recoger/dejar y cargar en

uno o ambos lados, y aceras de 12 a 15 pies. Se fomentan los carriles de circulación más estrechos de 13 pies en los casos en que el Departamento de Bomberos de San José no exija zonas de estacionamiento aéreo. Consulte la figura 60, que ilustra una sección de calle típica.

86. Pacificación del tráfico.

Implemente la pacificación del tráfico en todas las calles para garantizar la seguridad de peatones y ciclistas. Consulte el kit de herramientas para la pacificación del tráfico de la ciudad de San José para conocer las medidas, los enfoques y las aplicaciones previstas. Las estrategias de pacificación del tráfico incluyen:

- Cruces de mesa elevados o hitos de cruce muy visibles en todas las intersecciones y cruces a mitad de manzana.
- Bordillos o extensiones de bordillo que sustituyan a la recogida/entrega donde sea apropiado para estrechar la calzada, reducir la velocidad de los vehículos y ampliar el paisaje urbano para el desbordamiento o el amortiguamiento plantado adicional.
- Segmentos adicionales de calles compartidas que se adaptan mejor en zonas de alto volumen de tráfico peatonal y bajo volumen de tráfico rodado.

⁸ "AM Peak Hour Ingress + Egress Directionality, 28th Street/Little Portugal Station" Fehr & Peers, 2021. Horizon year 2040.

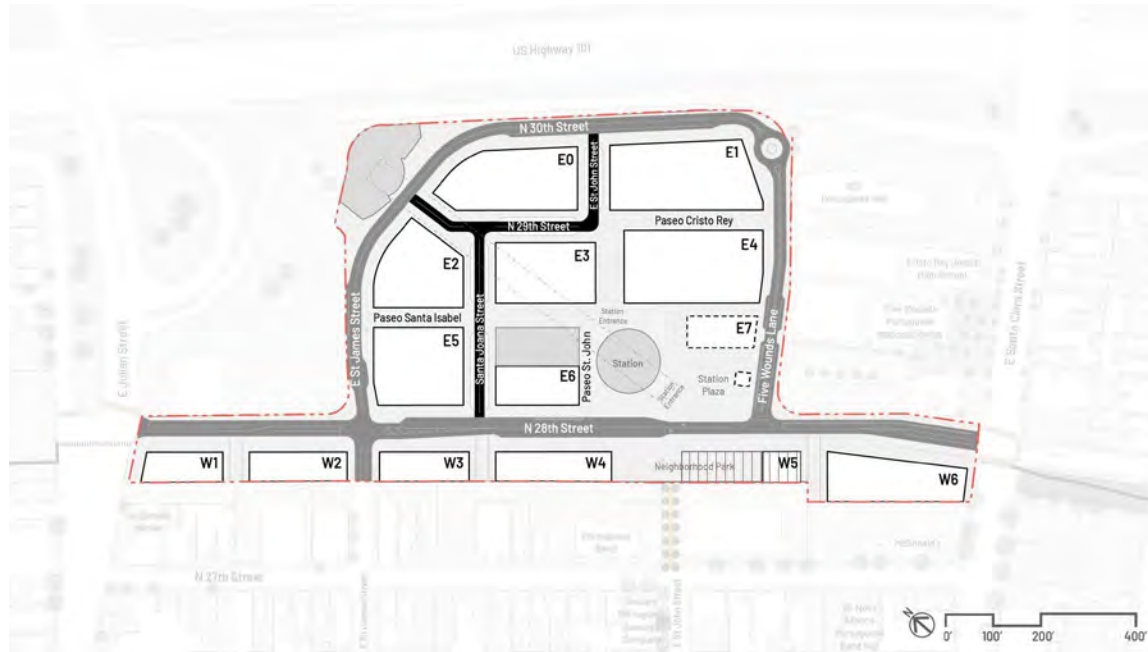


FIGURE 59. Conceptual

Legenda

- Calles interiores propuestas
- Calles existentes

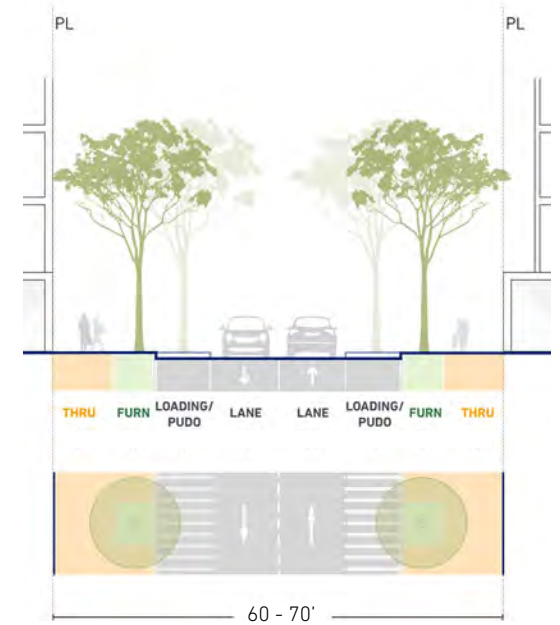


FIGURE 60. Sección de calle típica conceptual para las calles propuestas dentro de Station Block



CALLE COMPARTIDA



CRUCES ELEVADOS



EXTENSIONES DE BORDILLOS Y CRUCES PEATONALES DE ALTA VISIBILIDAD



CRUCES PEATONALES ESTAMPADOS O PINTADOS

5.3.2 Gestión de bordillos

PRINCIPIOS

87. Plan de gestión de bordillos. Implemente un plan de gestión de bordillos para aislar los usos diferenciados, que incluyen paradas de transporte público y escalas, paradas de paratransito, carga de pasajeros con acceso de ADA, recogida/entrega de BART y recogida/entrega de la preparatoria Cristo Rey, así como zonas de carga y recogida/entrega para usos TOD para apoyar el aumento de la demanda de servicios de transporte compartido y basados en aplicaciones en línea/bajo demanda que constituyen entregas frecuentes. Coordine los futuros estudios de gestión de bordillos con el estudio de acceso a las estaciones de VTA Planning. Consulte el estudio de acceso a TOD de 28th Street/Little Portugal (VTA, 2025).

88. Recogida/entrega en BART. Ubicar la recogida/devolución del BART a una manzana de Station Entrance o lo más cerca posible, incluso a lo largo de N. 28th Street, y las nuevas calles de Station Block, para limitar el número de cruces de calles necesarios para que los pasajeros lleguen a la estación. La recogida y entrega de BART incluye la carga de pasajeros, la carga de pasajeros de ADA, la carga de aplicaciones de viajes compartidos, la carga de taxis, la carga de lanzaderas o transporte privado y las zonas de espera de 15 minutos. Coordine con el equipo de acceso de BART para dimensionar y ubicar adecuadamente cada instalación cuando se haya identificado el espacio disponible en la acera.

FIGURE 61. Ejemplo de estrategias de pacificación del tráfico para intersecciones

5.3.3 Carga y estacionamiento fuera de la vía pública

En 2022, la ciudad de San José eliminó los requisitos mínimos de estacionamiento. El 28th Street/Little Portugal BART Station Area Playbook (2020) animaba a poner en marcha un sólido plan de Gestión de la Demanda de Transporte (TDM) y a reducir aún más las proporciones de estacionamiento objetivo hasta un mínimo de 0.8 espacios o plazas por unidad residencial y 1 plaza por cada 1000 pies cuadrados brutos de usos de oficinas o institucionales.⁹ Los estacionamientos destinados a usos comerciales o comunitarios deben limitarse en la medida de lo posible, que en su lugar deben utilizar estacionamientos disociados dentro del nuevo desarrollo.

El proyecto BSVII proporcionará 1200 plazas totales para los pasajeros del transporte público. Estos espacios podrían acomodarse de varias maneras, incluyendo un garaje de distrito independiente, podios subterráneos que abarquen varias parcelas o una estrategia de estacionamiento compartido integrado dentro de los edificios de TOD. Las oportunidades de reducir el estacionamiento acumulado en el sitio deberán volver a evaluarse cuando comience el servicio de BART.

PRINCIPIOS

- 89. Proporciones de estacionamiento.** Para fomentar el uso del transporte público y los modos activos, debe reducirse al mínimo el estacionamiento de TOD que supere el volumen mínimo de sustitución de las parcelas de superficie. Consulte la Política de Gestión de la Demanda de Transporte (TDM) dentro de la Política de TOC de la VTA en relación con Proporciones de estacionamiento reducido.
- 90. Estacionamiento compartido.** El estacionamiento fuera de la vía pública para todos los usos debería formar parte de un programa de estacionamiento compartido entre dichos usos dentro del TOD. Alinearse con las políticas del Plan de Aldeas Urbanas de Five Wounds de la ciudad de San José sobre estacionamiento compartido entre diversos usos del suelo.
- 91. Estacionamiento disociado.** El estacionamiento TOD debería desvincularse de las unidades y optarse por él a través de un programa de estacionamiento de pago. Alinearse con las políticas del Plan de Aldeas Urbanas de Five Wounds de la ciudad de San José sobre el estacionamiento disociado.
- 92. Entradas de carga y estacionamiento fuera de la vía pública.** En la medida de lo posible, las entradas de vehículos y los accesos de carga y estacionamiento fuera de la vía pública deben situarse de forma que se minimice el impacto en la fachada de la calle. Un ejemplo importante es la fachada a través de Five Wounds Lane de la preparatoria la preparatoria Cristo Rey, donde no se permiten entradas de vehículos que den directamente a la entrada de un edificio de la preparatoria Cristo Rey.

⁹ "28th Street/Little Portugal BART Station Area Playbook," VTA, 2020, https://www.vta.org/sites/default/files/2020-07/28-LP%20TOC%20Playbook_Final_ADA_spread_0.pdf

FIGURE 63. (Página siguiente) "Corazón y Espíritu de Mayfair" mural en la Plaza del Patrimonio Mexicano por Precita Eyes Muralists



GLOSSARY

El siguiente glosario ofrece definiciones de acrónimos o siglas, conceptos y términos de diseño urbano que se utilizan en el DDF.

6.1 Siglas

BART: Transporte Público Rápido del Área de la Bahía (BART)

BSV(I/II): BART Silicon Valley (Fase I/ Fase II)

CSJ: City of San José

- DOT: Departamento de Transportes
- PBCE: Planificación, construcción y aplicación de códigos
- PRNS: Parques, Ocio y Servicios a Vecindarios
- OED: Oficina de Desarrollo Económico

DDF: Marco de desarrollo del diseño

FWUV: Aldea Urbana de Five Wounds

FWUVP: Plan de la Aldea Urbana de Five Wounds

MTC: Comisión Metropolitana de Transporte

TOC: Comunidad orientada al transporte público

TOD: Desarrollo orientado al transporte público

VTA: Autoridad de Transporte del Valle de Santa Clara

6.2 Términos y definiciones

Aceleradora/Incubadora: Organizaciones o centros especializados que apoyan a las empresas incipientes o en fase inicial y a los emprendimientos mediante espacio de oficinas a bajo costo o gratuito, instalaciones de formación y acceso a inversores o capital.

Accesibilidad: La calidad y el diseño de todos los edificios, calles y espacios abiertos al alcance de personas de distintas edades, capacidades/ discapacidades y con o sin ayudas para caminar.

Fachada activa: Fachada del edificio con espacios ocupados que fomenten el compromiso entre los inquilinos del edificio y el ámbito público. Permiten el acceso visual o físico a los usos activos dentro del edificio desde calles, aceras y paseos. Consulte el Apéndice A1 de las Normas y Directrices de Diseño de la Ciudad de San José (octubre de 2022).

Movilidad activa: Modos de transporte no vehicular, incluidos los desplazamientos a pie, en bicicleta, patinetes y otros medios de transporte personal.

Usos activos de la planta baja: Programación que genere actividad peatonal en la planta baja de los edificios, en particular los que dan a calles y espacios abiertos, así como parques, plazas y paseos. Estos usos pueden ser de naturaleza comercial, educativa, artística, cultural, minorista o institucional.

Algunos ejemplos son, entre otros, la alimentación y las bebidas, el comercio minorista, las bibliotecas, las guarderías, los espacios creativos, las oficinas sin fines de lucro, las oficinas postales, las instituciones bancarias y los servicios profesionales (odontología, peluquería).

Anclajes/Atractores: Usos de mayor formato que aborden lagunas en las necesidades existentes del vecindario circundante o establezcan un destino. Algunos ejemplos son, entre otros, las tiendas de comestibles, los servicios médicos o de atención al paciente, los locales de artes escénicas y los museos.

Puente de bus: Autobuses proporcionados entre estaciones BART cuando los trenes no pueden operar debido a mantenimiento programado, emergencias u otros sucesos poco frecuentes.

Organizaciones comunitarias (CBO): Organización sin fines de lucro que presta servicios a las comunidades locales.

Acceso de vehículos de emergencia (EVA): Un camino despejado para que los vehículos de respuesta a emergencias, incluidos los camiones de bomberos, las ambulancias y los autos de policía lleguen rápidamente a sus destinos durante las emergencias. El acceso debe tener una anchura mínima de 20 a 26 pies sin instalaciones permanentes ni obstrucciones.

Fachada: Cualquier cara o pared exterior de un edificio. Consulte el Apéndice A1 de las Normas y Directrices de Diseño de la Ciudad de San José (octubre de 2022).

Fenestración: La disposición y el diseño de las aberturas, incluidas ventanas y puertas, en la fachada de un edificio.

Five Wounds Trail: Un proyecto de conversión del ferrocarril en sendero a lo largo del antiguo derecho de paso del ferrocarril, que conecta Coyote Creek con Lower Silver Creek. El documento se refiere específicamente al segmento del sendero que forma parte del TOD desde E. Santa Clara Street hasta E. Julian Street a lo largo de N. 28th Street. Para obtener orientación adicional sobre los senderos, consulte la Sección 14.25.105 del Código Municipal de San José.

Placa de piso: La superficie de una planta determinada, delimitada por las paredes exteriores de la planta.

Zona de fachada: Porción de acera que proporciona espacio entre la fachada del edificio y donde comienza la acera pública. Consulte el Apéndice A1 de las Normas y Directrices de Diseño de la Ciudad de San José (octubre de 2022).

Zona de mobiliario: Porción de la acera utilizada para arbolado urbano, jardinería, paradas de transporte público, alumbrado público y mobiliario urbano. Consulte el Apéndice A1 de las Normas y Directrices de Diseño de la Ciudad de San José (octubre de 2022).

Pasarela: Medio principal de acceso o entrada a un lugar, a menudo definido por una demarcación física.

Acristalamiento: Paneles de vidrio en edificios, a menudo ventanas, puertas u otras aberturas que pueden estar templados y tratados para permitir la entrada de luz o transparencia.

Planta baja: El componente del edificio que mejora la experiencia peatonal relacionando la expresión arquitectónica con la escala humana. El diseño de la planta baja abarca las entradas, la transparencia de la fachada y la fachada activa.

Masa: Componentes de un edificio que orientan la forma general, la forma, la altura, la anchura y la profundidad.

Micromobility: Transportation using smaller personal vehicles, including bicycles, e-bikes, scooters, electric skateboards, and roller-skates.

Micromovilidad: Transporte que utiliza vehículos personales más pequeños, como bicicletas, bicicletas eléctricas, patinetes, patinetas eléctricas y patines.

Parcela: Una unidad contigua de tierra que define el límite de la propiedad. Consulte el Código Municipal de San José 20.200.850. También sinónimo de "Lote" según la Sección 20.200.660 del Código Municipal de San José.

Paseo: Un camino ajardinado exclusivamente para caminar, rodar y andar en bicicleta. Los paseos son conexiones a mitad de manzana que mejoran la circulación a lo largo de las manzanas extralargas. Consulte el Apéndice A1 de las Normas y Directrices de Diseño de la Ciudad de San José (octubre de 2022).

Recogida/entrega: Zonas designadas a lo largo de la acera para la parada temporal de vehículos para recoger o dejar pasajeros o mercancías que sirven a usos adyacentes, espacios públicos y transporte público. Se parece más a las zonas de carga que al estacionamiento en la calle.

Línea de propiedad (PL): El borde de una manzana o lote que define los límites exteriores de la zona edificable para un nuevo desarrollo.

Derecho de paso (ROW): Una servidumbre, que permite a un individuo o entidad pasar a través de una propiedad o calle. Consulte la Sección 11.92.070 del Código Municipal de San José.

Retranqueo: La distancia por la que los edificios, estructuras y estacionamientos deben estar separados de cualquier línea de lote, tal y como se define en el Código Municipal de San José. Consulte el Apéndice A1 de las Normas y Directrices de Diseño de la Ciudad de San José (octubre de 2022).

Ruta de uso compartido: Instalaciones pavimentadas, fuera de la carretera, diseñadas para los desplazamientos de diversos modos activos en combinación con los peatones.

Station Entrance: La estructura sobre el suelo por la que los pasajeros del transporte acceden a la entrada principal de una estación subterránea de BART.

Paso atrás: La colocación requerida o real de un edificio a una distancia especificada de una carretera, línea de propiedad u otra estructura a un nivel por encima del primer piso. Consulte el Apéndice A1 de las Normas y Directrices de Diseño de la Ciudad de San José (octubre de 2022).

Muro de la calle: La(s) fachada(s) del edificio a lo largo de una calle pública, un espacio abierto público o un paseo desde el nivel del suelo hasta 70 pies de altura. Para que una parte de la fachada cuente como un muro de la calle, debe estar dentro de los diez pies de la línea de propiedad o línea de retranqueo, si la hay, desde el nivel del suelo hasta la parte superior del piso ocupado más alto de esa parte del edificio. Consulte el Apéndice A1 de las Normas y Directrices de Diseño de la Ciudad de San José (octubre de 2022).

Zona de paso: Una zona de aceras dentro del paisaje urbano que proporciona un paso peatonal continuo y sin obstáculos.

Torre: Los niveles más altos de un edificio de gran altura, generalmente clasificados como pisos por encima de los 75 pies de altura. Las torres establecen el aspecto vertical y la línea del horizonte de un proyecto.

Comunidades orientadas al transporte público: Lugares vibrantes y habitables cerca del transporte público, con viviendas, puestos de trabajo, parques y tiendas que conecten bien con los vecindarios circundantes, donde viajar en autobús, tren ligero, tren, bicicleta, patinete, monopatín, otros dispositivos de movilidad personal o a pie sea seguro, confiable y cómodo.

Desarrollo orientado al transporte público (TOD): Proyectos inmobiliarios individuales que sean compactos, transitables, orientados al peatón y centrados en un transporte público de alta calidad, que permitan un estilo de vida sin autos con acceso diario a residencias, empresas, instituciones cívicas y servicios. La VTA busca crear un Desarrollo Orientado al transporte público equitativo de uso mixto y de ingresos mixtos en los sitios de su propiedad a través de asociaciones público-privadas y público-públicas que aumentarán el número de pasajeros, catalizarán las Comunidades Orientadas al transporte público en el área circundante de la estación y generarán ingresos para apoyar las inversiones y operaciones de transporte público.

Carriles de circulación: Un segmento de la calle diseñado para la circulación de vehículos y, por lo general, un espacio del que debe amortiguarse la movilidad activa.

DRAFT

PARA MÁS INFORMACIÓN

Visite la página web del proyecto en
www.vta.org/28LPdevelopment

