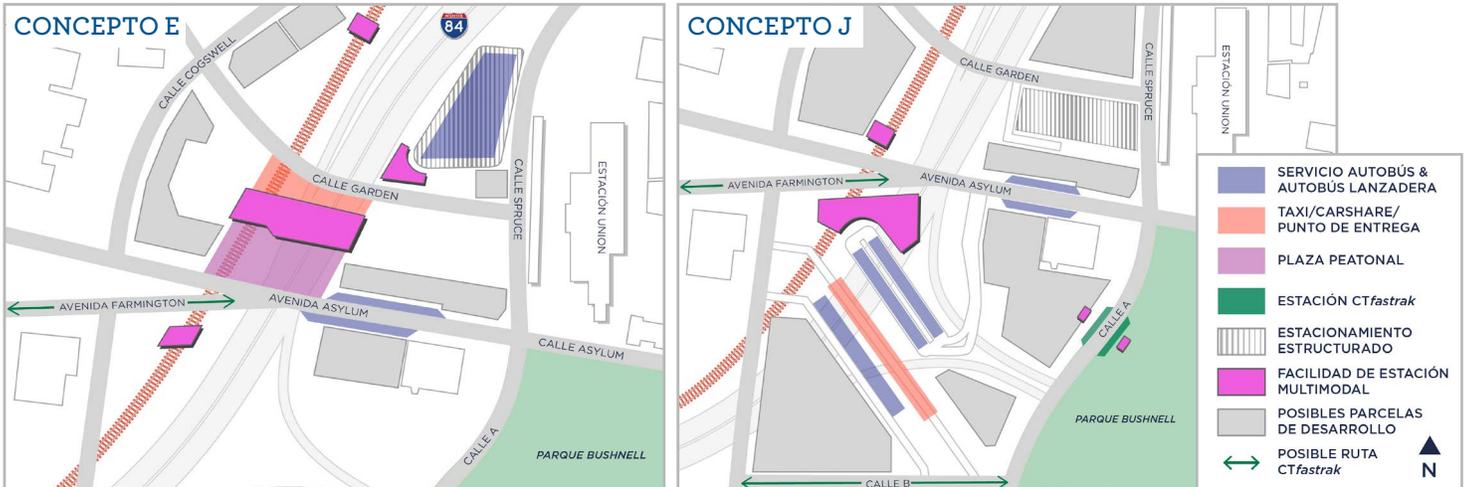


No lo hacemos solos: Planificación de la estación con la Ciudad



Las gráficas ilustran algunos posibles conceptos de estación multimodal. El concepto E (izquierda) ubica la estación y el estacionamiento principalmente al norte de Asylum Avenue. El concepto J (derecha) agrupa las funciones de la estación al sur de Asylum Avenue, incluyendo una estación de CTfastrak. Union Station está en la esquina de las calles Spruce y Asylum.

Hace años, Sean Fitzpatrick de la Ciudad de Hartford, trabajó en The Hartford Insurance Company en Asylum Avenue. Recuerda estar de pie en los majestuosos escalones delanteros que dan frente al Capitolio Estatal con cúpula dorada. La vista panorámica del edificio está casi completamente bloqueada por I-84 y la red ferroviaria. “Pensé, ¿no sería genial ver Bushnell Park y el Capitolio desde aquí?” recuerda.

El Sr. Fitzpatrick, director de servicios de desarrollo de la Ciudad de Hartford, quiere mejorar los panoramas o vistas de distinción obstruidos como parte de un esfuerzo más grande para reconectar la ciudad.

Actualmente la Ciudad está trabajando con el Equipo del Proyecto I-84 Hartford para planear una nueva estación multimodal y el área a su alrededor. Con objetivos convergentes, los equipos están identificando la ubicación, los servicios y las amenidades de la estación, y determinando cómo integrar mejor las vías de tránsito. Estos esfuerzos prepararán el camino para la planeación de la reutilización de Union Station.

¿Qué es “Kiss-n-Ride”?
 ¿Alguna vez lo ha llevado su pareja o un amigo a una estación de tránsito o terminal del aeropuerto? “Kiss-n-Ride” es un área designada donde los conductores se paran brevemente para dejar a un viajero y ambos seguir su camino.

Una autopista I-84 reubicada liberaría aproximadamente 20 acres de terreno para la estación multimodal y desarrollo o espacios abiertos a sus alrededores.

Algunas consideraciones incluyen: ¿Dónde se debería ubicar la estación, al norte o al sur de Asylum Avenue? ¿Cómo se debería acomodar la estación en el sitio? ¿Cómo se pueden integrar las calles locales y las rampas de la autopista al sitio? ¿Se debería construir parte de ella sobre la autopista?

Los equipos también se centrarán en los detalles, como cuál sería la mejor manera de poner las vías, el autobús local e interurbano, los taxis, rideshare, kiss-n-ride, ciclistas y peatones.

Otro elemento, de gran importancia para mucha gente es la apariencia de la estación. ¿Sería un edificio tradicional compatible con la arquitectura histórica de (continúa en la [página 4](#))

En la Edición de Tránsito
 No lo hacemos solos: Planificación de la estación con la Ciudad 1
 Caras y Lugares del Corredor: Union Station 2
 Incorporar CTfastrak al panorama más amplio 3
 Gente creativa de la localidad da forma a Hartford 3
 Planificación de la estación, *continuación* 4

Prefer to read this in English? Find the English newsletter at i84hartford.com.

Caras y Lugares del Corredor

Bienvenido a Caras y Lugares del Corredor, perfiles de gente que vive, trabaja, opera negocios o lidera grupos, así como lugares notables, en el área de estudio de I-84.

¿Conoce a alguien o un lugar que debería presentarse en esta sección? ¡Comparta sus ideas!

La reinvencción de Union Station

Habiendo sido destruida por un incendio y pasado por numerosas remodelaciones, la estación histórica está lista para otra reinvencción



Union Station es una de las muchas estaciones de ferrocarriles de Estados Unidos que se pueden someter a una renovación a medida que evolucionan las modalidades y preferencias de viaje.

Hartford está dotado con muchos edificios públicos que inspiran. Sin embargo, pocos han tolerado la prueba del tiempo y servido un propósito vital como Union Station. La estación ha sido reinventada muchas veces.

Antes de que fuera Union Station, era Union Depot, construido en 1843. Union Station reemplazó el almacén original en 1889 y se diseñó para eliminar el cruce de automóviles (u originalmente, de coches tirados por caballos) y vagones ferroviarios.

Las vías elevadas construidas para dar servicio a Union Station eliminaron la interferencia de las vías con el tráfico de las calles. Desde ese momento, los pasajeros abordaban los trenes en el nivel superior.

Pero el desastre azotó el 22 de febrero de 1914. Una estufa de aceite encendida se volcó en una oficina del piso superior y el fuego se extendió rápidamente. Aunque las vías no se dañaron mucho, solo permanecieron en pie las paredes de piedra rojiza. El elegante interior y los gabletes señoriales se perdieron. Estas elegantes florituras se reemplazaron por un interior de acero a prueba de fuego.

Aunque el incendio causó daños graves, la destrucción de la estación presentó oportunidades para mejoras. Los archivos del *Hartford Courant* explican el proyecto del antiguo Senador Morgan G. Bulkeley para “apiñar” el ferrocarril en Asylum Hill, de manera que Asylum Street pasara sobre las vías. El plan del Senador Bulkeley nunca se construyó debido a los altos costos anticipados y se reconstruyó la estación en su lugar.

Después del colapso de la industria privada del ferrocarril (y el aumento de automóviles y las carreteras para estos),

un constructor compró la descuidada estación en 1965. Pronto, los ciudadanos nominaron con éxito a la estación para el Registro Nacional de Lugares Históricos.

El Distrito de Tránsito del Área Metropolitana de Hartford (GHTD) compró Union Station en 1981 y supervisó la restauración del Great Hall en 1987.

Al caminar Vicki Shotland, directora ejecutiva de GHTD, por el Great Hall y los espacios de oficina arrendados, señala efusivamente sus características únicas.

GHTD sigue actualizando las históricas instalaciones. Se completó un nuevo centro de tránsito de **CTtransit** en 2014. En 2016 se añadió una plataforma elevada para peatones, mejorando el acceso para los pasajeros de Amtrak y la próxima línea de **CTrail** Hartford. El almacenamiento seguro de bicicletas da servicio a los ciclistas.

La visión del Senador Bulkeley para viajar de manera segura y eficiente en el centro de Hartford puede no ser muy remota. Y las similitudes entre su propuesta de hace un siglo y la Alternativa de Autopista Baja actual son increíbles.

El esfuerzo de planificación de la estación del Proyecto I-84 Hartford y el *Plan* maestro de acceso capital *Capital Gateway Master Plan* de la Ciudad harán planes conjuntos para la estación. Hasta que se construya una nueva estación multimodal, Union Station es el centro de autobuses y ferrocarriles de la región.

Aunque cada decisión exige una cuidadosa consideración, una cosa es segura: Union Station seguirá siendo un querido lugar emblemático de Hartford.

Incorporar CTfastrak al panorama más amplio



CTfastrak tardó años en planearse, diseñarse y construirse. Ahora en operación, el número de pasajeros ha superado los cálculos originales. Estas son buenas noticias para la región de Hartford y aumenta las posibilidades de expansión de servicio.

CTfastrak es fundamental para la red de transporte de la región. Por lo tanto, debe seguir siendo una opción de transporte confiable para los viajeros locales y de distancias más largas durante la reconstrucción de I-84, sus rampas y calles locales.

De manera similar al ferrocarril, la autopista elevada cruza CTfastrak. También será necesario reubicar la vía del autobús para poder bajar la autopista.

El equipo busca reubicar CTfastrak al principio de la fase de construcción. Es esencial que el servicio opere en su totalidad durante toda la vida del proyecto. Dado que la construcción podría tomar hasta diez años,

Gente creativa de la localidad da forma a Hartford

La planificación para reconstruir I-84 exige mucho análisis de ingeniería. Pero los conceptos del proyecto han sido cortesía de ideas creativas del público.

Un concepto de la estación de tránsito que se considera lo proporcionaron ciudadanos locales. Toni Gold, planificador de Hartford y Bill Mocarsky, profesional creativo, presentaron su *concepto de plaza de tránsito* al equipo el pasado verano. Su propuesta centraliza corredores de tránsito y peatonales (ver Concepto J en la [página 1](#)).

Dando prioridad a la vía de autobús, la propuesta utiliza espacio subterráneo y a nivel del suelo en una franja principal de terreno entre el centro y Asylum Hill. Hace énfasis en corredores peatonales alrededor del área de la estación multimodal y recomienda terreno para apoyar el desarrollo orientado en el tránsito y áreas abiertas. Porciones de este concepto se han integrado a algunas de las opciones que se evalúan este otoño.

¿De dónde provendrá la siguiente idea extraordinaria?

puede haber dos nuevas adaptaciones a CTfastrak: una solución temporal en vigor durante varios años y una solución permanente una vez que se reconstruyan la autopista y las vías del ferrocarril.

“Dado que la construcción podría tomar hasta diez años, puede haber dos nuevas adaptaciones a CTfastrak: una solución temporal en vigor durante varios años y una solución permanente una vez que se reconstruyan la autopista y las vías del ferrocarril.”

Es muy probable que el segmento entre Sigourney Street y Union Station (Rutas 101 y 128) experimenten los mayores cambios, especialmente durante la construcción. El equipo está desarrollando conceptos que reducirán al mínimo la interrupción para los viajeros y considerando oportunidades para mejorar el servicio y alentar a más gente a que viaje en este tipo de transporte!

Aunque muchas ideas se concentran en lo que ocurra a CTfastrak durante la construcción, en definitiva el servicio se integrará a la nueva estación multimodal de Hartford. Este esfuerzo de planificación está en camino y lo animamos a que comparta sus opiniones e ideas útiles!

Todos los soñadores, artistas, maestros, niños, residentes y viajeros tomen nota: ¡nos encantan sus ideas! Sus ideas garantizan que esta sigue siendo su ciudad, su autopista y sus soluciones.



Dos miembros de la comunidad dieron una propuesta bien analizada para el área de la estación multimodal, incluyendo disposiciones para CTfastrak, peatones, ciclistas y terrenos urbanizables.

Planificación de la estación, *continuación*



Planificar para la estación multimodal significa pensar en detalles grandes y pequeños. Los equipos están considerando todo, desde la ubicación de la estación hasta el estilo arquitectónico de las nuevas instalaciones. El público se reunió en Trabajo de Planificación de la Estación Multimodal el 30 de octubre para hablar de estos elementos ¡y más! Puede ver los materiales en i84hartford.com/multimodal.

(continúa de la [página 1](#))

Hartford la mejor opción? ¿O una estación moderna e icónica indicaría el progreso avanzado de Hartford?

El personal de la Ciudad está trabajando con consultores de HOK y WSP para dirigir su Plan maestro de acceso principal *Capital Gateway Master Plan (el Plan)*.

“El Capital Gateway Master Plan también abordará las mejoras ‘pequeñas’. Reducir las barreras físicas y mejorar las vistas ayudará a mejorar las conexiones entre los barrios de Hartford.”

El componente principal del *Plan* es la planificación de la estación multimodal. Sin embargo, también establece una visión y estrategia para promover el desarrollo orientado en el tránsito en el área vecina. El paisaje urbano, la conectividad de redes de calles y las oportunidades de desarrollo económico son elementos del *Plan*.

El *Plan* también abordará las mejoras “pequeñas”. Reducir las barreras físicas y mejorar las vistas ayudará a mejorar las conexiones entre los barrios de Hartford.

La Ciudad empezó sus esfuerzos durante la fase ambiental del Proyecto I-84 Hartford, en la cual se

anticipa una alternativa preferida para el corredor del proyecto.

Los equipos se reúnen con regularidad para planear, colaborar y criticar el trabajo de los demás. El personal de la Ciudad se presenta al público con el equipo de I-84 Hartford en reuniones conjuntamente planeadas. Sandy Fry, planificadora principal de Hartford, forma parte del Comité Consultivo Público de I-84 y del Grupo de Trabajo de Ciclistas, Peatones y Tránsito. En pocas palabras, los procesos se beneficiarán mutuamente.

Principios guía de la estación multimodal

- Ubicada centralmente
- Bien conectada
- Compacta
- Catalizadora para el desarrollo económico
- Diseño icónico
- Vistas panorámicas mejoradas

El Sr. Fitzpatrick observa que estos esfuerzos relacionados son una oportunidad para “borrar los pecados del pasado”. Citando decisiones lamentables que repercutieron en Hartford, asegura: “Si lo hacemos bien, podemos reconectar la mitad oeste con la mitad este de la ciudad”.

Para obtener más información sobre el *Plan* maestro de acceso principal de la Ciudad, visite hartford.gov/dds.