

EN RUMBO HACIA MEJORES OPORTUNIDADES:

LAS COMUNIDADES NECESITAN UN MEJOR SERVICIO DE LA AUTORIDAD DE TRANSPORTE DE LA BAHÍA DE MASSACHUSETTS (MBTA) PARA ACCEDER A PUESTOS DE TRABAJO

DICIEMBRE 2021

CONSERVATION LAW FOUNDATION protege el medio ambiente de Nueva Inglaterra en beneficio de todas las personas. CLF utiliza la ley, la ciencia y el mercado para crear soluciones que preserven nuestros recursos naturales, construyan comunidades saludables y sostengan una economía vibrante. Para aprender más, visite www.clf.org.

AUTORES

Staci Rubin es la Vicepresidenta de Justicia Ambiental de CLF

Deanna Moran es la Directora de Planificación Ambiental de CLF

Saritha Ramakrishna sirvió como analista de póliza de justicia climática y resiliencia comunitaria en CLF desde 2019 a 2021



INFORME EJECUTIVO

Este informe documenta que tan bien la Autoridad de Transporte de la Bahía de Massachusetts (MBTA) facilita el acceso a oportunidades de trabajo y cómo los retrasos crónicos reducen dicho acceso. También muestra que los retrasos afectan de manera desproporcionada las oportunidades económicas de las comunidades de color, las comunidades de bajos ingresos y los residentes con dominio limitado del inglés en comparación con las poblaciones blancas, más ricas y de habla inglesa.

Mientras la MBTA planea ajustar el servicio de autobuses, trenes y ferris tras los recortes de servicio del invierno y la primavera del 2021 y trata de abordar los déficits de presupuesto previstos para los próximos años fiscales, el acceso a oportunidades de empleo podría verse aún más perjudicado. Esto tendrá el mayor impacto en los usuarios que ya han sido más afectados por los retrasos.

LOS RETRASOS EN EL TRANSPORTE PÚBLICO DIFICULTAN EL ACCESO A EMPLEOS

El transporte público es esencial, sobre todo para muchos trabajadores con salarios bajos, personas de color, residentes de bajos ingresos y personas con conocimientos limitados del inglés. De hecho, el transporte público es a menudo la única opción que tienen estas comunidades para acceder a las oportunidades económicas. Sin embargo, los usuarios de trenes y autobuses de la MBTA sufren con demasiada frecuencia atascos y retrasos, lo que se traduce en una pérdida de movilidad eficiente, de productividad y de crecimiento.¹

1. A Better City, "[The Transportation Dividend: Transit Investments and the Massachusetts Economy](#)," February 2018 (Una ciudad mejor, "El dividendo del transporte: Las inversiones en transporte público y la economía de Massachusetts", idioma inglés, febrero 2018) Id. pág. 2..

Estas pérdidas no afectan a todos por igual. De forma desproporcionada, las comunidades más dependientes del transporte público son también las más afectadas. Para crear un sistema de transporte más equitativo y no sólo el sistema que existía antes del COVID-19, es necesario abordar este problema.

La MBTA no sólo es un motor de oportunidades económicas; también aporta alrededor de 11,400 millones de dólares anuales en ahorros gracias a tiempo y costos de viaje, accidentes evitados, reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y una mejor calidad del aire.²

Para cerrar una brecha de financiación de varios cientos de millones de dólares para el año fiscal 2022, la MBTA implementó recortes de servicio en todo el sistema que afectan al transporte en todo el este de Massachusetts. Estos recortes agravan el acceso, ya disminuido, a las oportunidades económicas que se derivan de los retrasos de la MBTA. Además, están sacando de curso nuestros esfuerzos para cumplir con nuestros objetivos climáticos estatales. A pesar de los fondos federales para hacer frente a la pérdida de ingresos durante el COVID-19, los líderes de la MBTA anticipan déficits de presupuesto para los próximos años.

Mientras la región sobrelleva la pandemia del COVID-19 y evalúa la catástrofe financiera que se avecina en la MBTA, es fundamental a corto plazo que esta agencia proporcione un servicio seguro y fiable a los usuarios que realizan viajes esenciales. También debe dar mantenimiento a servicios de metro, autobús, tren suburbano y ferry a largo plazo. Cumplir con estas necesidades significa abordar el impacto desproporcionado de los retrasos en las comunidades que más dependen del servicio para acceder empleos y oportunidades económicas.

¿QUÉ ES LA “OPORTUNIDAD ECONÓMICA”?

La oportunidad económica se define en este informe como el número total de oportunidades de empleo a las que una persona podría acceder hipotéticamente en un plazo de dos horas en transporte público, incluidos el autobús y el metro. Esto significa que tener un buen acceso en transporte público a centros de trabajo – áreas con una alta concentración de empleos como el centro de Boston, Longwood o Kendall Square – es igual a mayores oportunidades económicas.

Hay que tener en cuenta que este análisis hipotético no tiene en cuenta cuáles y cuántos empleos son aptos para distintas poblaciones en base a nivel de educación o habilidades. Este análisis realizó un modelo por separado del acceso a “empleos de bajos ingresos” con una renta anual inferior a 36,000 dólares, pero no dió un resultado sustancialmente diferente.

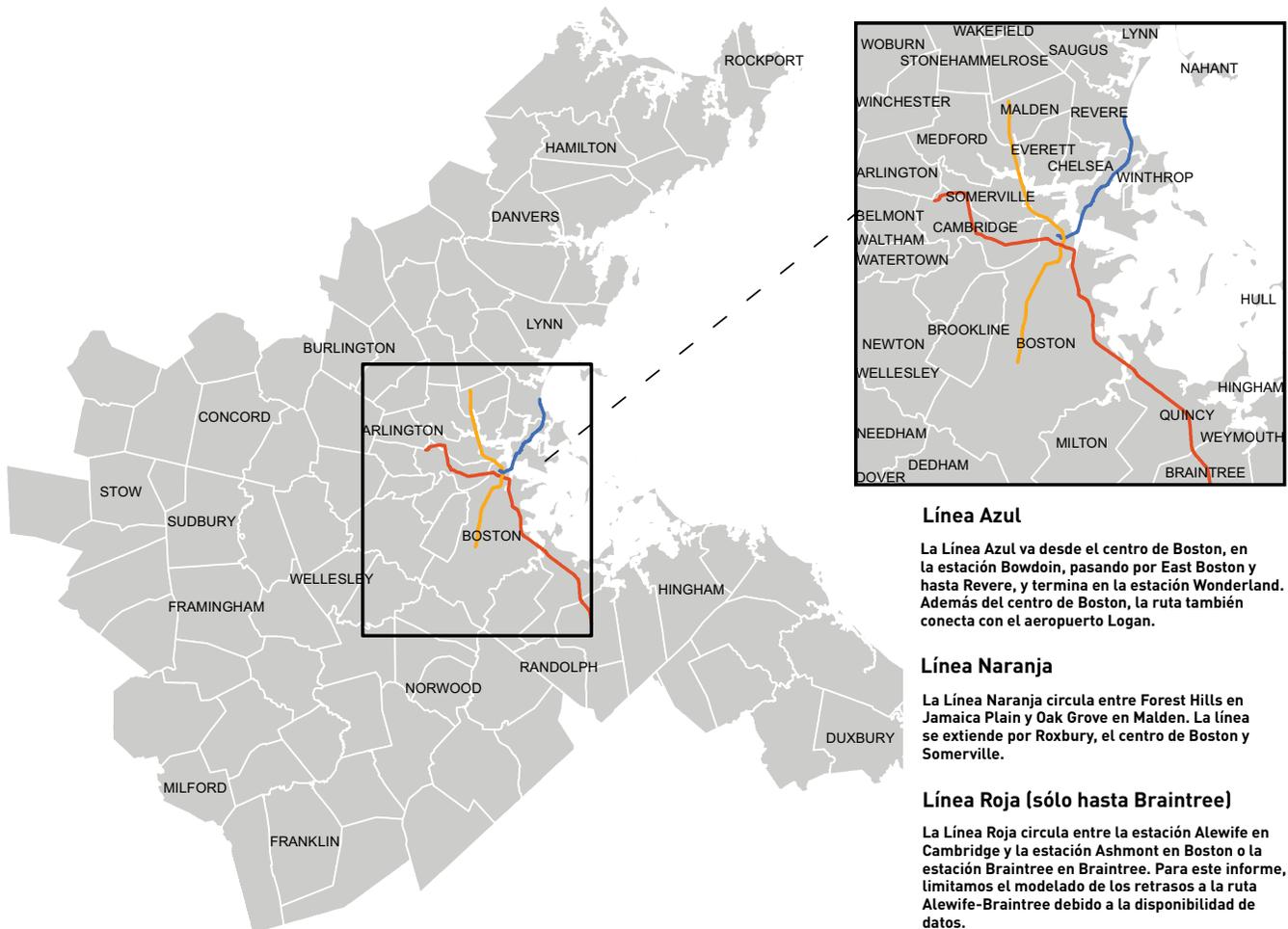
¿QUÉ RUTAS FUERON ANALIZADAS?

Este informe se enfoca en tres rutas de transporte rápido: la Línea Naranja, la Línea Roja (sólo hasta Braintree) y la Línea Azul. También examina cinco rutas de autobús: Rutas 28, 60 y 116, Crosstown 2 y Silver Line 5.

Para cada ruta, el informe analiza dos escenarios: el servicio de transporte según lo programado (como “acceso básico” en el informe) y la realidad experimentada cuando el servicio se desvía del horario. El acceso de referencia se basa en el horario de la MBTA,

2. Id. pág. 3.

MAPA: EXTENCIÓN DE LA RUTA, LÍNEAS DE METRO



Línea Azul

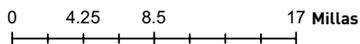
La Línea Azul va desde el centro de Boston, en la estación Bowdoin, pasando por East Boston y hasta Revere, y termina en la estación Wonderland. Además del centro de Boston, la ruta también conecta con el aeropuerto Logan.

Línea Naranja

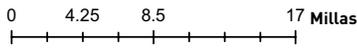
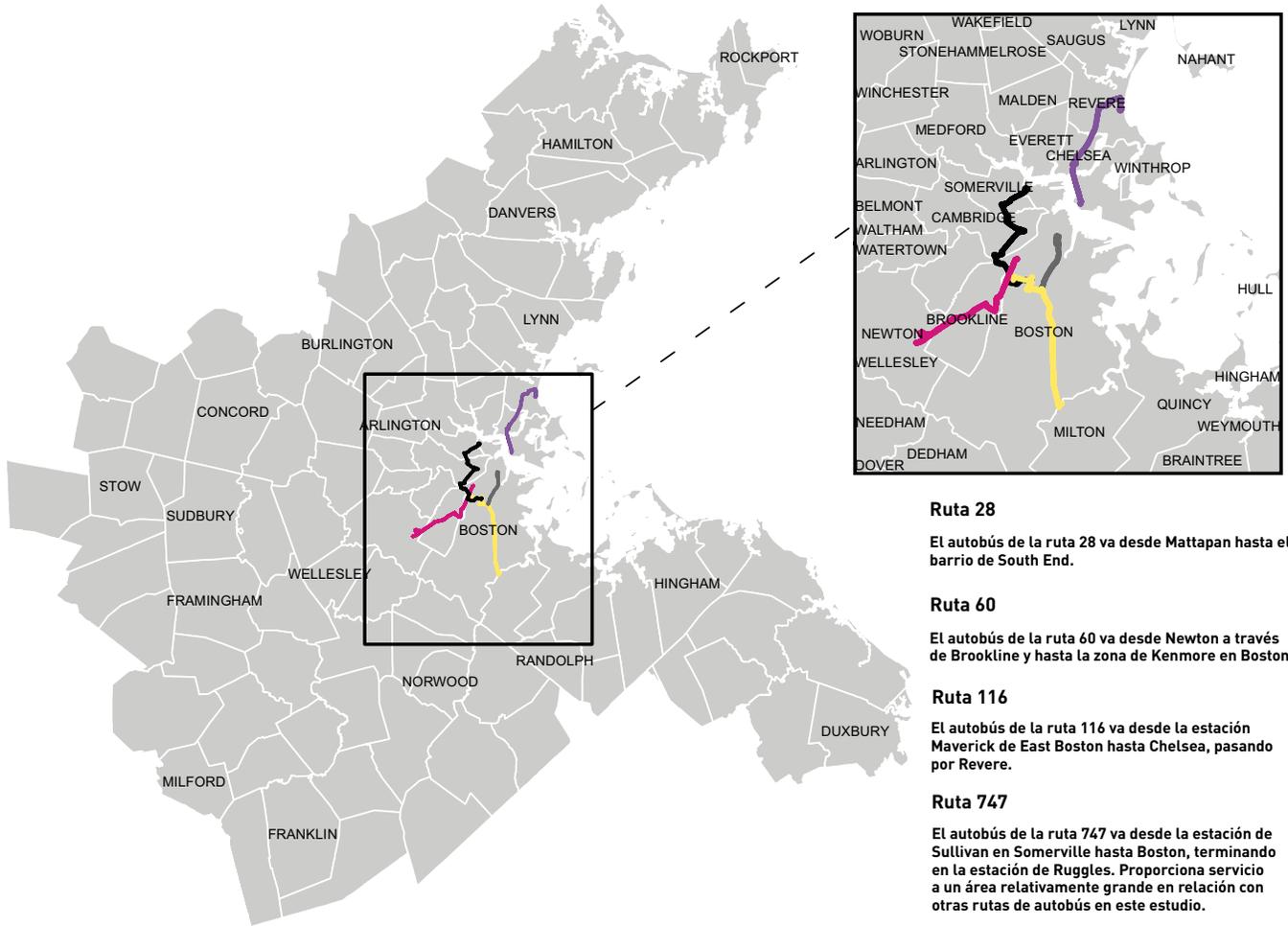
La Línea Naranja circula entre Forest Hills en Jamaica Plain y Oak Grove en Malden. La línea se extiende por Roxbury, el centro de Boston y Somerville.

Línea Roja (sólo hasta Braintree)

La Línea Roja circula entre la estación Alewife en Cambridge y la estación Ashmont en Boston o la estación Braintree en Braintree. Para este informe, limitamos el modelado de los retrasos a la ruta Alewife-Braintree debido a la disponibilidad de datos.



MAPA: EXTENSIÓN DE LA RUTA, LÍNEAS DE AUTOBÚS



Ruta 28

El autobús de la ruta 28 va desde Mattapan hasta el barrio de South End.

Ruta 60

El autobús de la ruta 60 va desde Newton a través de Brookline y hasta la zona de Kenmore en Boston.

Ruta 116

El autobús de la ruta 116 va desde la estación Maverick de East Boston hasta Chelsea, pasando por Revere.

Ruta 747

El autobús de la ruta 747 va desde la estación de Sullivan en Somerville hasta Boston, terminando en la estación de Ruggles. Proporciona servicio a un área relativamente grande en relación con otras rutas de autobús en este estudio.

Ruta 749

El autobús de la ruta 749 va desde Nubian Square (antes Dudley Square) en Dorchester hasta el centro de Boston.

asumiendo que no hay cambios inesperados. La realidad de los usuarios se basa en los datos reales que nos dicen lo que los usuarios experimentan cuando hay retrasos en los autobuses y trenes.

Al evaluar el impacto de los retrasos en el transporte, el informe:

- Compara la pérdida de acceso a oportunidades económicas a lo largo de la ruta,
- Explica cómo los retrasos en el transporte público afectan el acceso a oportunidades económicas más allá de la ruta dentro de la Organización de Planificación Metropolitana de Boston (MPO), y
- Considera la pérdida de oportunidades económicas para poblaciones diversas.

¿QUÉ VECINDARIOS TIENEN UN BUEN ACCESO BÁSICO A OPORTUNIDADES ECONÓMICAS?

Los lugares con mejor acceso básico a oportunidades económicas están más cerca del núcleo urbano, el cual cuenta con un alto número de estaciones de metro y paradas de autobús. El acceso básico a oportunidades económicas disminuye a medida que se aleja del núcleo urbano.

- Los barrios con mayor acceso a oportunidades económicas sean Downtown Crossing, Chinatown, Back Bay, Bay Village, Beacon Hill, West End, Fenway, South End, North End, South Boston Waterfront y Longwood.
- Las comunidades, en comparación, con menor acceso a oportunidades de empleo son Needham, Saugus, Lynn, Waltham, Milton y West Roxbury.
- Everett, Malden, Mattapan, Dorchester y Chelsea tienen un acceso básico más bajo a oportunidades económicas que Cambridge, Charlestown, East Boston, Allston, Somerville, Brookline y Roxbury.

INCLUSO EN LOS BARRIOS CON UN BUEN ACCESO BÁSICO, LA PÉRDIDA DE OPORTUNIDADES CAUSADA POR LOS RETRASOS AFECTA DE FORMA DESPROPORCIONADA A LOS RESIDENTES DE BAJOS INGRESOS.

- Los hogares de bajos ingresos de Mission Hill, Roxbury y Chinatown están muy cerca del transporte público y los residentes de estos barrios dependen de un buen servicio para mantener y aumentar el acceso a las oportunidades de trabajo. Los retrasos afectan la calidad del sistema de transporte público y amenazan el acceso de los residentes a estas oportunidades. Al mismo tiempo, estas poblaciones corren el riesgo de ser desplazadas a medida que aumenta el costo de vivienda en el núcleo urbano y en sus proximidades.
- Mientras que Lynn, Mattapan, Malden, Revere y Chelsea tienen un acceso básico más deficiente en comparación con otros barrios más cercanos al núcleo urbano, también albergan un gran número de usuarios que dependen del transporte público. Los hogares de bajos ingresos de estas zonas dependen igualmente de un transporte

fiable para acceder a destinos y oportunidades fundamentales. Estas zonas podrían beneficiarse mucho de las mejoras del servicio, no sólo para reducir los retrasos, sino también para aumentar el acceso básico a oportunidades.

¿QUÉ VECINDARIOS SE VEN MÁS AFECTADOS POR LOS RETRASOS EN EL TRANSPORTE PÚBLICO?

- En las líneas naranja y roja, la mayor pérdida de oportunidades económicas debido a los retrasos se produce cerca de los extremos de las rutas. En el caso de la Línea Naranja, se trata de las personas que viven cerca de las estaciones de Oak Grove, Centro de Malden, Wellington, Jackson Square, Green Street y Forest Hills.
- En la línea roja, las zonas afectadas son North Quincy, Wollaston, Quincy Center y Quincy Adams. Los retrasos de la Línea Roja también afectan a Randolph, que se encuentra más allá del extremo sur de la línea en Braintree.
- Para las rutas de autobús 28 y 116, las zonas con mayor pérdida de oportunidades económicas debido a los retrasos del transporte, se concentran a lo largo de la ruta.
- Para las rutas de autobús 60, CT2 y SL5, la mayor pérdida de oportunidades económicas debido a los retrasos en el transporte público afecta a los residentes tanto a lo largo de la ruta como fuera de ella.

En particular, dado que el sistema de la MBTA está tan interconectado, y muchos usuarios del transporte público dependen de las conexiones de autobús y metro, los retrasos en una línea pueden tener repercusiones de gran alcance en todo el sistema. Por ejemplo, 16 autobuses de la MBTA conectan con el centro de Quincy, 16 con Forest Hills y 13 con el centro de Malden. Un retraso en el autobús ya puede ser un problema para alguien que intenta llegar al trabajo; por lo que los retrasos crónicos en el metro agravarían su problema.

LOS RETRASOS NO AFECTAN POR IGUAL A LAS COMUNIDADES

Nuestro análisis muestra que, en general, **las personas de color, los hogares con bajos ingresos y los hogares con dominio limitado del inglés experimentan actualmente una gran pérdida de oportunidades económicas debido a los retrasos en el transporte.**

Distribución Demográfica - Pérdida Alta y Muy Alta de Acceso a Áreas de Oportunidad

	Porcentaje Total – A Poca Distancia (una milla para el metro, media milla para las rutas de autobús)	Porcentaje Total – A Poca Distancia y Área de Pérdida Alta	Porcentaje Total – A Poca Distancia y Dentro del Área de Pérdida Muy Alta
Personas de color	48%	52%	62%
Hogares de bajos ingresos	37%	40%	44%
Hogares con dominio del inglés limitado	12%	13%	17%

Además, para cada ruta estudiada, estas mismas poblaciones constituyen una parte mayor de las áreas con pérdidas altas en comparación con la ruta en general. Por ejemplo, las personas de color constituyen el 82% de la población que vive en un radio de media milla de la ruta de autobús 28. Sin embargo, los que viven en las zonas de la ruta más afectadas por los retrasos son en un 98% personas de color. El análisis de la Línea Azul cuenta una historia similar. Ahí, el 36% de los hogares que viven a menos de una milla de la línea son de bajos ingresos. Sin embargo, el 46% de los hogares de las zonas con mayor pérdida de oportunidades económicas a lo largo de la línea tienen bajos ingresos.

RECOMENDACIONES PARA PRIORIZAR LAS MEJORAS DE LA MBTA

Mantener el servicio de autobús, metro y tren suburbano en toda la MBTA es fundamental para garantizar el acceso a oportunidades económicas. Sin embargo, nuestro análisis muestra que incluso el estado actual perjudica a algunas poblaciones más que a otras. A la hora de mejorar el servicio, la MBTA debe dar prioridad a las zonas con:

- Alta dependencia del sistema de transporte y pérdida alta de acceso a las oportunidades económicas debido a los retrasos; y
- Altos porcentajes de poblaciones prioritarias: personas de color, con bajos ingresos y hogares con dominio limitado del inglés, que también tengan un acceso relativamente deficiente al transporte.

En concreto, la MBTA debe:

- Aumentar universalmente la fiabilidad del servicio con su proyecto “Better Bus.” Las rutas de autobús que conectan con las estaciones de metro identificadas por este informe como estaciones que experimentan grandes pérdidas de oportunidades económicas deben ser priorizadas para aumentar la frecuencia del servicio.
- Mejorar la fiabilidad del servicio en las zonas geográficas más afectadas por los retrasos, más dependientes del transporte público y con un alto número de poblaciones prioritarias.
- Llevar a cabo estudios de resiliencia climática y planificación para entender cómo el clima extremo afectará los retrasos. La MBTA debería priorizar las infraestructuras de mayor riesgo para las inversiones y mejoras. Para ello, la MBTA debería tener en cuenta los datos sobre el riesgo de inundaciones, los cortes de electricidad y el calor extremo. Mejorar la resistencia y minimizar los retrasos causados por el clima extremo puede ayudar a aumentar las oportunidades económicas para los pasajeros.
- Dar prioridad al aumento del servicio en las rutas de las zonas donde es menos probable que los residentes puedan trabajar a distancia. Esto facilitará el acceso al transporte público para los trabajadores esenciales durante la pandemia del COVID-19. Algunas rutas pueden ser conexiones críticas para que las personas accedan a los puestos de trabajo, incluso si no tienen una alta concentración de poblaciones prioritarias a lo largo de la ruta.

Recomendaciones Adicionales Específicas en Referencia al COVID-19:

Nuestro análisis muestra que todas las zonas más afectadas por los retrasos tienen una mayor proporción de trabajadores que no pueden trabajar desde casa que el conjunto de la región. (Las excepciones son la Línea Roja, la Ruta 747 en Cambridge/Somerville y la Ruta 60, que pasa por Brookline).

Para garantizar que estos trabajadores esenciales puedan acceder a sus puestos de trabajo de forma segura, la MBTA debería:

- Acortar los intervalos en las rutas que sirven a las personas que tienen menos probabilidades de trabajar desde casa para permitir el distanciamiento social en los autobuses y trenes. Los retrasos contribuyen a alargar la duración de los trayectos y a que los autobuses y trenes vayan más llenos.
- Trabajar para implantar una tarifa permanente para personas con bajos ingresos.
- Abstenerse de recortar las rutas o permitir largos intervalos de tiempo en las rutas que sirven a las comunidades de color, las comunidades de bajos ingresos y los residentes con dominio limitado del inglés. Estas rutas ya se ven afectadas por los retrasos, por lo cual hacer más recortes a los servicios es problemático.

Además, la MBTA debe tener un servicio de todo el día que refleje los cambios de viaje previstos para la pandemia y la post pandemia. Las rutas que sirven a los trabajadores de oficina probablemente verán menos personas viajando en transporte público para trabajar tiempo completo y puede que lo hagan fuera de la hora pico.

Es Necesario Dar Prioridad a las Mejoras del Servicio para las Comunidades Más Perjudicadas por los Retrasos, Especialmente Ahora:

Mientras nos recuperamos del COVID-19, es crucial que planifiquemos la justicia en el transporte. La justicia en el transporte reconoce el derecho de todas las personas – sin importar su raza, edad, capacidad física, ingresos o estatus migratorio – a moverse libremente entre los lugares donde viven, aprenden, trabajan, rinden culto y juegan.

Los sistemas de transporte justos son accesibles, fiables y seguros y no ponen en peligro a una comunidad para beneficiar a otras. La justicia en el transporte garantiza que los residentes, los usuarios, los peatones, los trabajadores y los ciclistas puedan influir en las decisiones que afectan a sus vidas, y centra a las personas que han sido históricamente marginalizadas y desatendidas.

Los autores de este informe reconocen el poder de la justicia en el transporte para corregir las desigualdades raciales, socioeconómicas, geográficas y sanitarias, y crear soluciones justas a las cargas medioambientales y a la crisis climática.