

La lucha por un servicio de transporte económico y justo en Boston, Massachusetts

Boston ocupa un lugar destacado en la historia de Estados Unidos, desde su rol en la fundación del país hasta su papel hoy en día como centro educativo y tecnológico. También es la cuna del transporte público estadounidense. Parte de la Línea Verde de la Autoridad de Transporte de la Bahía de Massachusetts (el Green Line del Massachusetts Bay Transportation Authority, MBTA por sus siglas en inglés) fue el primer metro que existió en el país, y la ciudad fue una de las primeras cuyas instituciones públicas se comprometieron a invertir en la ampliación de los servicios de transporte público a principios del siglo XX, a pesar de las subvenciones para viajar al trabajo en auto y las leyes de zonificación que obstaculizaron el desarrollo del transporte público en la década de los 1920.

Al mismo tiempo, la región tiene una larga historia de segregación y racismo. La Gran Migración en la primera mitad del siglo XX creó muchas de las actuales comunidades afrodescendientes/negras en Boston. Muchas personas afrodescendientes/negras se mudaron a vecindarios como Roxbury, Dorchester y Mattapan, motivados por el terror racial del Sur de Jim Crow, así como por la promesa de oportunidades económicas en el Norte (Ciurczak, Jennings y Schuster 2023; Gumprecht 2023). La segregación se fortaleció a lo largo del siglo XX mediante una serie de convenios racialmente restrictivos, prácticas discriminatorias negando servicios financieros, conocido como “redlining”, la huida de la gente blanca y renovación urbana. Y la segregación continúa hoy en día mediante la discriminación en el ámbito de la vivienda y los préstamos abusivos (Harvard Chan-NIEHS Center for Environmental Health 2022; Taylor 2019).

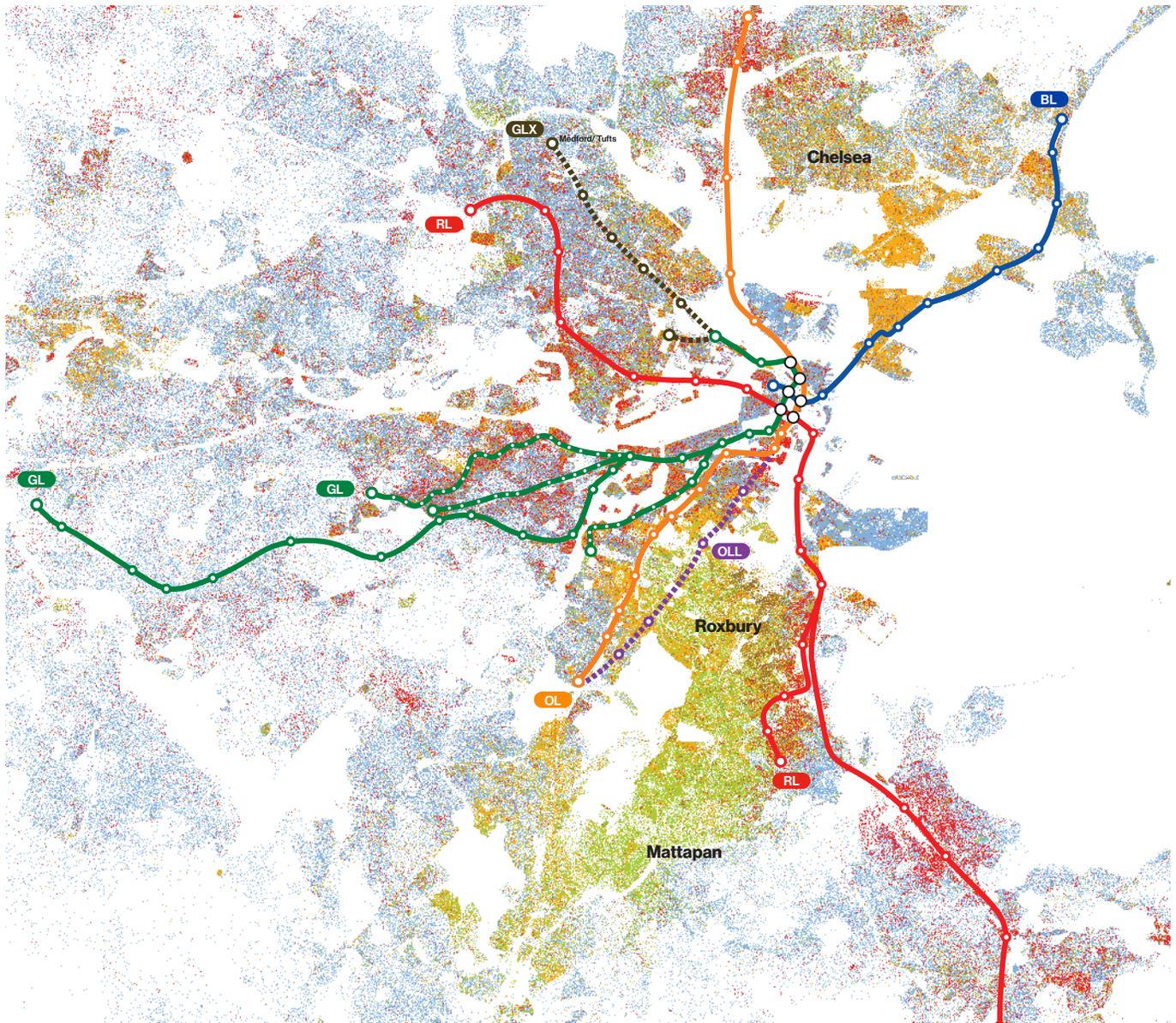
En conjunto, esta historia se manifiesta en el sistema de transporte público que vemos hoy en día. Los vecindarios afrodescendientes y de personas de color como Roxbury, Mattapan y Chelsea llevan mucho tiempo sin recibir prioridad en el servicio

de transporte (Figura 1, pág. 2). En 2024, la población afrodescendiente/negra de la ciudad de Boston tiene alrededor de un 50% menos de acceso a puestos de trabajo ubicados a menos de 45 minutos de distancia que la población blanca (TransitCenter 2023). También disponen de un 18% menos de servicio de tránsito, y tardan un 27% más en llegar al hospital más cercano de lo que tarda la población blanca. Muchos vecindarios de gente de color, como Chinatown, quedaron destrozados, divididos por la construcción de autopistas, y fueron escenario de algunas de las mayores protestas contra las autopistas que establecieron el precedente para el proceso de revisión del impacto ambiental utilizado en la planificación del transporte actual (Crockett 2018).

Las comunidades de Roxbury y Mattapan son predominantemente personas de color y, sin embargo, carecen del servicio de metro ligero de la MBTA. El tren elevado de la calle Washington, o “The Washington St. Elevated,” representado por la línea morada discontinua, prestó servicio durante mucho tiempo a Roxbury durante el siglo XX, pero cerró en 1987 cuando la Línea Naranja se trasladó a su ruta actual hacia el oeste. Este cambio eliminó un servicio clave de algunas de las comunidades de color más vibrantes de Boston.

De la ciudad de Boston, la población afrodescendiente/negra tardan un 27% más en llegar al hospital más cercano de lo que tarda la población blanca.

FIGURA 1. Los vecindarios afrodescendientes y de color como Roxbury, Mattapan y Chelsea llevan mucho tiempo sin recibir prioridad en el servicio de transporte público



Leyenda del mapa

- | | | |
|---|--|--|
| ● Línea Roja | GLX Extensión de la Línea Verde de 202 | Negro |
| ● Línea Naranja | OLL El tren elevado de la calle Washington | Latine |
| ● Línea Azul | ■ Asiático | Blanco |
| ● Línea Verde | Otra raza/Indígena americano/Multiracial | |

Las comunidades de Roxbury y Mattapan son predominantemente personas de color y, sin embargo, carecen del servicio de metro ligero de la MBTA. El tren elevado de la calle Washington, o “The Washington St. Elevated,” representado por la línea morada discontinua, prestó servicio durante mucho tiempo a Roxbury durante el siglo XX, pero cerró en 1987 cuando la Línea Naranja se trasladó a su ruta actual hacia el oeste. Este cambio eliminó un servicio clave de algunas de las comunidades de color más vibrantes de Boston.

FUENTE: REPRODUCIDO CON PERMISO DE GEWIRTH 2021.

Con precios de vivienda y transporte que siguen aumentando, más del 44% de los habitantes del área metropolitana viven con unos costos de vivienda y transporte que no pueden pagar. De promedio, los habitantes del área metropolitana de Boston gastan un 46% de sus ingresos en vivienda y transporte, y los hogares de color pagan de promedio un 8% más en comparación con los hogares blancos (CNT 2024). De Roxbury a Egleston Square y de Nubian Square a Chinatown, las nuevas urbanizaciones han disparado el precio de la vivienda y amenazan con provocar desplazamientos (Public Transit Public Good 2023).

Alternativas para la Comunidad y el Medio Ambiente (ACE: Alternatives for Community and Environment) en Roxbury

Alternativas para la Comunidad y el Medio Ambiente (ACE, por sus siglas en inglés) es una organización de base que construye poder popular con las comunidades de color y de bajos ingresos de Massachusetts para erradicar el racismo y el clasismo del medio ambiente, crear comunidades sanas y sostenibles y lograr la justicia medioambiental. Arraigada en el vecindario de Roxbury de Boston desde sus inicios en 1994, ACE es reconocida por su trabajo comunitario que ha traspasado a nivel estatal y nacional, organizando el Proyecto de Empoderamiento Medioambiental de Roxbury o Roxbury Environmental Empowerment Project en inglés, que ha sido dirigido por jóvenes. Ha liderado el trabajo legal y técnico basado en los derechos civiles y el derecho medioambiental, ha convocado una Red de Asistencia al Sindicato de Usuarios del Transporte Público (TRU por sus siglas en inglés) para luchar por unos servicios de tránsito de primera clase de la MBTA, y convocando una Red de Asistencia a la Justicia Medioambiental (EJAN por sus siglas en inglés) pro bono de todo el estado para la asistencia técnica y legal.

Roxbury suele considerarse el centro del Boston de la comunidad afrodescendiente/negra, ya que los integrantes de su comunidad son un 46% afrodescendiente/negro, un 29% hispano, un 15% blanco y un 4% asiático (WBUR 2024). En las últimas décadas, el vecindario ha estado cambiando rápidamente al ser

Arraigada en el vecindario de Roxbury de Boston, ACE es reconocida por su trabajo comunitario que ha traspasado a nivel estatal y nacional.



ACE y jóvenes de REEP (el Proyecto de Empoderamiento Comunitario de Roxbury) visitan el despacho de la senadora estatal Liz Miranda para hablar del transporte desde la perspectiva de los jóvenes.

desplazadas muchas personas afrodescendientes/negras de bajos ingresos por personas blancas con ingresos más altos; en 1990, la población de Roxbury era un 79 por ciento afrodescendiente/negra y 4 por ciento blanca (Barstein et al. 2022; Lewis y Edozie 2019). Dentro de estas categorías, las comunidades también son cada vez más diversas; Roxbury tiene una gran población afrodescendiente/negra estadounidense multigeneracional con prósperas poblaciones caboverdianas, haitianas, dominicanas y puertorriqueñas (Ciurczak, Jennings y Schuster 2023; BPDA 2024).

Roxbury también fue el centro del movimiento por los derechos civiles en Boston, incluida la sentada y los disturbios de Grove Hall de 1967 que desencadenaron las protestas por los derechos civiles de la ciudad; el lugar de centros clave de derechos civiles, como la Freedom House, la NAACP y la Iniciativa del Vecindario de la Calle Dudley o Dudley Street Neighborhood Initiative en inglés; el hogar de Malcolm X en sus primeros años; y el inicio de muchas protestas por los derechos civiles lideradas en parte por el Dr. Martin Luther King Jr. (Fong 2018; Dunham, s.f.).

Los efectos del racismo de tránsito son evidentes en Roxbury. Desde 1901, el tren elevado de la calle Washington, o “The Washington St. Elevated,” constituía la parte sur de la Línea Naranja, o Orange Line, de la MBTA, que conectaba importantes núcleos comerciales y de población como Dudley (actualmente Nubian Square y Egleston Square (Carter 2012). En 1970, bajo la extrema presión de los integrantes de la comunidad y del movimiento “Gente antes que autopistas” (People Before Highways en inglés), el gobernador Francis Sargent pidió una moratoria en la construcción de autopistas, dejando 110 acres de terreno ya despejado en Roxbury y Jamaica Plain para un nuevo segmento de la Línea Naranja, desplazado hacia el oeste lejos de los principales centros de la población.

Cuando el tren elevado de la calle Washington dejó de prestar servicio en 1987, como compensación, se le prometió a la comunidad de Roxbury reemplazarlo con un servicio de tránsito que sería "igual o mejor", el cual comenzó con el autobús número 49. En el 2002, tras 15 años de debate mientras ACE y otros miembros de la Coalición del Corredor de Washington Street abogaban por el reemplazo de un tren ligero, la MBTA construyó la Línea Plateada, un proyecto de transporte rápido en autobús que muchos defensores llamaron "The Silver Lie", o la "Mentira Plateada", como si se hubiera aplicado una capa de pintura plateada al autobús número 49 existente (Belcher 2024). Un viaje al centro de la ciudad tanto en la Línea Plateada como en el autobús número 49 llevaba aproximadamente el doble de tiempo en comparación con la antigua Línea Naranja Elevada. Los y las defensores de los derechos civiles han presentado numerosas quejas, y por lo general consideran un claro ejemplo del racismo en el transporte tanto a la falta de inversión en Roxbury, una comunidad mayoritariamente afrodescendiente/negra, como las grandes inversiones en los trenes suburbanos y en el proyecto Big Dig, o autopistas subterráneas, al servicio de las personas blancas del suburbio que viajan a sus trabajos.

Ahora, Roxbury sigue siendo un vacío para el transporte rápido en la región, aunque está claro que los miembros de su comunidad sí dependen de la misma. Alrededor del 45% de la población de Roxbury no tiene acceso a un carro (más de 9.300 hogares), lo que supone alrededor de un 11% más que las tasas del resto de la ciudad (Oficina del Censo de EE.UU. 2022b). Por la estación Nubian Station pasan casi 28.000 personas al día. Esto ocurre en medio de muchos otros impactos acumulativos que los miembros de la comunidad de Roxbury ya enfrentan por la contaminación del aire, otras injusticias ambientales y el desplazamiento (Agyeman 2005).

ACE lleva más de 20 años realizando un trabajo importante a favor de la justicia en el transporte de Boston, en gran parte a través de Usuarios del Transporte Público (TRU por sus siglas en inglés), un grupo de más de 500 usuarios. A lo largo de los años, se han centrado en una serie de esfuerzos:

Un viaje al centro de la ciudad tanto en la Línea Plateada como en el autobús número 49 llevaba aproximadamente el doble de tiempo en comparación con la antigua Línea Naranja Elevada.

- En 1997, ACE colaboró con la coalición Autobuses limpios para Boston, o Clean Buses for Boston organizando a más de 75 jóvenes y grupos comunitarios y ecologistas para lograr una orden de consentimiento para que la MBTA comprara 350 autobuses de gas natural comprimido para empezar a reemplazar sus autobuses de diésel.
- En el año 2000, TRU consiguió que los transbordos de autobús fueran gratuitos y pases de metro-bus a precio reducido para todos los usuarios del transporte público tras una campaña de cuatro meses de duración titulada "Pasajes caros no son justos", con el fin de disminuir la carga de pasajes caros para los usuarios de bajos ingresos (Loh 2006).
- Desde el año 2000 hasta el 2003, TRU participó en el Comité de Justicia Medioambiental de la Organización de Planificación Metropolitana (MPO, por sus siglas en inglés) de Boston para intentar conseguir que se le diera prioridad a los proyectos de tránsito, que se democratizara la MPO y se pusiera el poder de la toma de decisión en manos de la comunidad. Desafortunadamente, esta colaboración terminó tras reconocerse que no se había tomado en cuenta la aportación de TRU y que el proceso de la MPO desviaba en gran

Los y las defensores consideran un claro ejemplo del racismo en el transporte tanto a la falta de inversión en Roxbury, una comunidad mayoritariamente afrodescendiente/negra, como las grandes inversiones en los trenes suburbanos y en el proyecto Big Dig al servicio de las personas blancas del suburbio que viajan a sus trabajos.

Alrededor del 45% de la población de Roxbury no tiene acceso a un carro (más de 9.300 hogares), lo que supone alrededor de un 11% más que las tasas del resto de la ciudad.

medida la energía de la comunidad de las verdaderas fuentes del poder de toma decisiones, tal como el Estado (Loh 2006).

- Otra larga campaña de un período de nueve años de implacable activismo para los pases de transporte para jóvenes, que culminó en 2014 con una sentada en la que 21 jóvenes fueron detenidos por desobediencia civil. Aun así, el resultado fue una victoria en 2015, cuando la MBTA aceptó finalmente adoptar un programa piloto de pases para jóvenes seguido por su plena implementación en 2016 (ACE 2016).
- Más recientemente, TRU ha apoyado con éxito la implementación de una tarifa para personas con bajos ingresos en 2024 que supondrá una reducción de aproximadamente 50% en las tarifas y en pases semanales y mensuales de costo reducido para quienes califiquen para recibir muchos otros programas de ayuda estatales.

A lo largo de los años, TRU ha organizado a los usuarios de múltiples maneras, desde el apoyo por los capitanes de las rutas de autobús en la gestión de sus rutas, hasta la defensa de proyectos de ley estatales para la financiación de la MBTA, y la organización de maratones en autobuses y trenes para atraer atención a sus iniciativas y manifestaciones para hacer correr la voz sobre oportunos proyectos de leyes clave.

Los residentes de Roxbury enfrentan muchos otros impactos acumulativos, como la contaminación del aire, otras injusticias ambientales y el desplazamiento.

Alternativas para un futuro justo y con movilidad

TRU se fundamenta en su plataforma de justicia de tránsito basada en estos ocho principios:

1. Justicia

Exigimos justicia de tránsito y el fin del racismo y clasismo de tránsito.

2. Equidad

Durante demasiado tiempo, las comunidades de bajos ingresos y las comunidades de color han tenido que aguantar un servicio desigual y deficiente de la MBTA. Exigimos una inversión equitativa en el transporte público, un servicio de autobuses de calidad y un servicio de primera clase para los usuarios que dependen del transporte público.

3. Precio razonable

Exigimos una MBTA en donde todo el mundo pague pasajes razonables.

4. Respeto

Exigimos seguridad y respeto por parte de la policía de tránsito y que termine discriminación policial por parte de los agentes de tránsito.

5. Responsabilidad

Exigimos que los trabajadores y los usuarios tengan voz en la toma de decisiones, así como responsabilidad y transparencia por parte de la MBTA, el Departamento de Transporte de Massachusetts (MassDOT) y los oficiales electos.

6. Sostenibilidad y calidad de la financiación

Exigimos a nuestra gobernadora y a la legislatura una financiación completa, dedicada y sostenible de la MBTA, y la eliminación de la deuda de las autopistas subterráneas o Big Dig de la MBTA.

7. Tránsito público = Bienestar público

Exigimos un sistema de tránsito totalmente público que proporcione empleos de calidad a los miembros de la comunidad y que esté protegido de las amenazas de privatización.

8. Estabilidad comunitaria—Exigimos que MassDOT garantice que las nuevas urbanizaciones fortalezcan nuestras comunidades y que no contribuyan al desplazamiento.

TRU pretende alcanzar esta visión trabajando con coaliciones para impulsar diversos proyectos de ley. Sus miembros desean que se aumente drásticamente la financiación de la MBTA, así como las rutas gratis y la implementación del programa de precios para personas con bajos ingresos. También están trabajando activamente para preservar los servicios de tránsito para la comunidad en medio del rediseño de la red de autobuses de la MBTA previsto para diciembre de 2024. Para combatir la mala calidad del aire, el grupo ganó recientemente el inicio de la

electrificación de los trenes suburbanos con la Coalición de la línea Fairmont Indigo y abogó por una transición acelerada a los autobuses eléctricos por parte de la MBTA junto con una infraestructura equitativa de carga de vehículos eléctricos. En 2024, ACE fue seleccionada para administrar 50 millones de dólares de financiación federal para el trabajo regional de justicia ambiental (Bleichfeld 2024), y a nivel nacional, trabaja con organizaciones de justicia ambiental de todo el país para priorizar soluciones impulsadas por la comunidad y participar en el Consejo Asesor Nacional de Justicia Ambiental (NEJAC, por sus siglas en inglés) de la Agencia de Protección Ambiental (EPA, por sus siglas en inglés).

TRU también hace un llamado para darle forma al desarrollo de las comunidades tradicionales de bajos ingresos de Boston con un diseño cívico y de carreteras que refleje las necesidades

de la comunidad y minimice los desplazamientos. Esta defensa de un diseño lógico y justo está en consonancia con otras prioridades de justicia ambiental, como el apoyo a la reforma de la ubicación de las instalaciones energéticas altamente contaminantes, la ampliación de los esfuerzos locales de control de la calidad del aire y el establecimiento de objetivos, y la promoción de proyectos de calles y espacios verdes para combatir el calor y la mala calidad del aire.

Esta herramienta ha sido extraída del informe Libertad de movimiento: invertir en opciones de transporte para un futuro limpio, próspero y justo, o Freedom to Move: Investing in Transportation Choices for a Clean, Prosperous, and Just Future en inglés. Leer el informe completo aquí: www.ucsusa.org/resources/freedom-move

es.ucsusa.org/recursos/libertad-de-movimiento
www.ucsusa.org/resources/freedom-move



ACE forja el poder de las comunidades de color y de bajos ingresos de Massachusetts para erradicar el racismo y el clasismo medioambientales, crear comunidades sanas y sostenibles y lograr la justicia medioambiental.

2201 Washington St #302
Roxbury, MA 02119
(617) 442-3343
info@ace-ej.org



La Unión de Científicos Conscientes (Union of Concerned Scientists) realiza investigación científica independiente y rigurosa, y la pone en práctica para desarrollar soluciones y defender un futuro sano, seguro y justo.

OFICINA PRINCIPAL
Two Brattle Square
Cambridge, MA 02138-3780
(617) 547-5552