

La estrategia para mejorar el transporte en North Shore y en Western Richmond Terrace¹: el corredor olvidado

Introducción

Richmond Terrace es el corredor más al norte de Staten Island que recorre las seis millas entre el barrio de St. George al este, donde también se encuentran el terminal del Staten Island Ferry y el ayuntamiento Borough Hall, y una zona mayormente industrial de Northwest Staten Island conocida como Mariners Harbor. El corredor se conecta a siete vías arteriales principales, tales como Bay Street y Port Richmond Avenue, y es una ruta de suma importancia para muchos residentes de Staten Island.

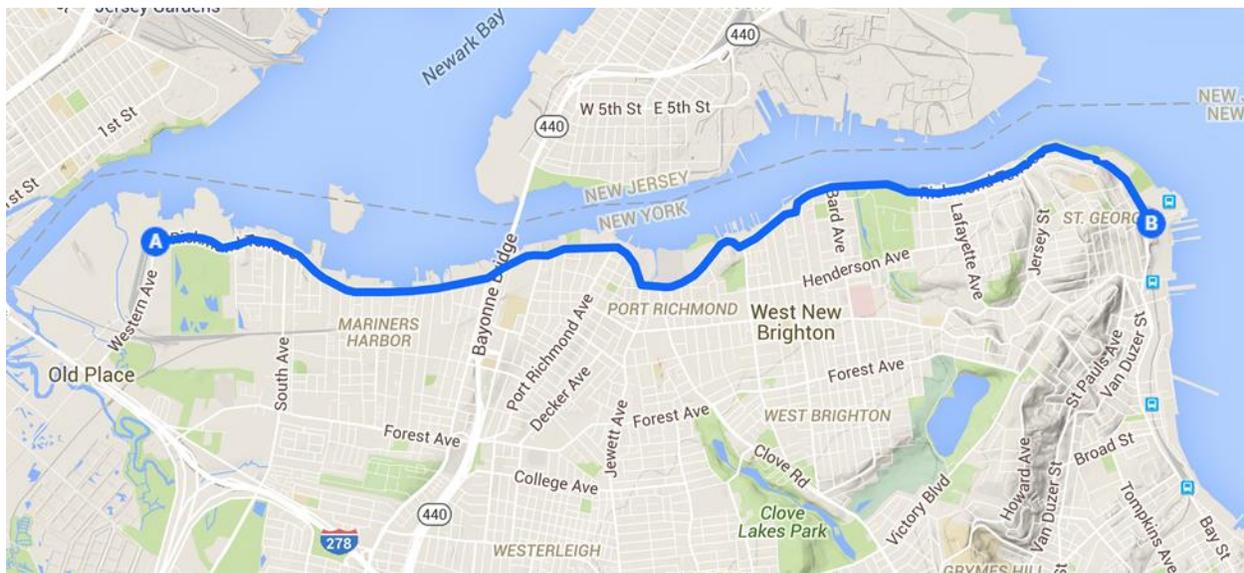


Imagen: creada con Google Maps

Durante años, los camiones pesados, el tráfico cotidiano, el servicio de autobús poco eficiente y la falta de espacio para los peatones y ciclistas han contribuido a la congestión constante en Richmond Terrace. Estos problemas han empeorado debido a un aumento significativo en el desarrollo a lo largo de la North Shore. Nuevas atracciones tales como la *New York Wheel* y los *Empire Outlets*, además del aumento en la construcción de viviendas, atraerán aún más carros, peatones y ciclistas a esta ruta, que desde un principio fue diseñada para acomodar un nivel de tráfico mucho más bajo y exclusivamente automovilístico.

¹ En este informe, nos referimos a “western Richmond Terrace” o “Richmond Terrace oeste” como la zona entre la Western Avenue y la Richmond Avenue, mientras que “eastern Richmond Terrace” o “Richmond Terrace este” se refieren a la zona entre la Port Richmond Avenue y la Bay Street.

El estudio

Para encontrar una solución a los problemas de la congestión existentes y el empeoramiento del tráfico que surgirá a causa del desarrollo inminente a lo largo de la North Shore de Staten Island, la Corporación de la Ciudad de Nueva York para el Desarrollo Económico y el Departamento de Transporte (DOT), así como el Departamento de Planificación Urbana (DCP) se han asociado con la empresa de ingeniería WSP| Parsons Brinckerhoff para llevar a cabo el “**North Shore Transportation Improvement Strategy Study**” (NSTIS), un estudio que hace hincapié en las posibles soluciones a estos problemas persistentes. Parsons Brinckerhoff está evaluando 60 “intersecciones problemáticas” a lo largo de la zona este de Richmond Terrace y a lo largo del segmento norte de Bay Street, antes del cruce con Hylan Boulevard.

Transportation Alternatives insta a la NYC EDC y a sus socios a que extiendan el estudio de la NSTIS para que incluya a la zona oeste de Richmond Terrace.

¿Por qué?

Se espera que la zona este de Richmond Terrace, que recorre la distancia entre la Port Richmond Avenue y la Bay Street, vea un crecimiento poblacional y mayor congestión debido al influjo de nuevos residentes y el desarrollo en la zona, por lo tanto, esta zona es una opción ideal para formar parte de este estudio. Sin embargo, Richmond Terrace Oeste, una zona frecuentemente ignorada, tiene su propio conjunto de problemas.

El cuadro a continuación destaca algunas de las diferencias socioeconómicas y demográficas entre las poblaciones de las zonas oeste y este de Richmond Terrace.

Cuadro 1: Datos demográficos y socioeconómicos básicos de dos zonas de Richmond Terrace

	Rich. Terr. (este)	Rich. Terr. (oeste)
Población	26,009	14,912
% menor de 14 años de edad	19%	23%
Ingresos familiares medianos	\$57,556	\$46,984
Blanco (solo)	49%	41%
Afro-americano (solo)	33%	43%
Indígena de EEUU (solo)	0%	1%
Asiático (solo)	4%	3%
Hawaiano nativo o isleño del Pacífico (solo)	0%	0%
Otra	0%	0%
Dos razas o más	6%	3%
Niveles de viviendas públicas (no. de unidades/población)	10%	15%

Fuente: Oficina del Censo de los Estados Unidos. Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense. Previsión de 5 años: 2010 – 2014.

Factores socioeconómicos

Según los datos del Censo de Estados Unidos, los ingresos familiares medianos de los residentes de Richmond Terrace Oeste son más de \$ 10,000 inferiores a los de los residentes de Richmond

Terrace Este. Hay estudios que muestran que es menos probable que las familias con ingresos más bajos tengan un carro, por lo tanto, es más probable que dependan del transporte público para sus necesidades básicas de transportación. Casi un 31 % de los residentes de Richmond Terrace Oeste dependen del autobús para su transporte cotidiano, frente a solo un 25 % de los que residen en la zona este.² Aunque existen 22 líneas de autobús distintas que se juntan en el terminal del St. George Ferry en la zona más al este de la Terrace, Richmond Terrace Oeste cuenta con tan solo dos líneas de autobús, la S40 y la S90. Además, la S90 solo funciona de lunes a viernes entre las 4:00 PM y las 7:00 PM. Sin una conexión directa al Staten Island Railway, esta zona parece un desierto para los que no tienen su propio vehículo, y por ese mismo motivo, casi el doble de los residentes del oeste dependen de sus bicicletas para desplazarse —a pesar de la falta de infraestructura para bicicletas y las condiciones peligrosas de las carreteras—³



Imagen: mapa de los autobuses de Staten Island de [Go NYC Tourism](#)

Debido a la falta significativa de transporte público, los residentes de bajos ingresos de Richmond Terrace Oeste podrían ver limitado el acceso a los centros de trabajo, los mercados, los centros de atención médica y a las instituciones de educación, lo cual reduciría las posibles oportunidades de prosperidad económica. Un estudio de la Oficina de Estadísticas del Departamento de Trabajo de los Estados Unidos señaló que el transporte representa el segundo costo para las familias en el país.⁴ Al mejorar el acceso al transporte público e instalar infraestructura para andar en bicicleta y caminar a lo largo de este corredor, que no tiene ni mucho tráfico de automóviles ni muchas opciones de transporte público, la Ciudad de Nueva York mejorará tanto las oportunidades económicas como las sociales para los residentes de Staten Island.

Factores demográficos y otros factores

Richmond Terrace Oeste también tiene una cantidad elevada de niños de edad escolar, personas de color y unidades de viviendas públicas por persona. Los estudios revelan que estos sectores de la población se ven afectados por los siniestros automovilísticos.

² United States Census Bureau. American Community Survey 5-Year Estimate: 2010 – 2014.

³ United States Census Bureau. American Community Survey 5-Year Estimate: 2010 – 2014.

⁴ U.S. Bureau of Labor Statistics. (2014). “Consumer Expenditures”. Consultado en: <http://www.bls.gov/news.release/cesan.nro.htm>

Según el Departamento de Salud y Salud Mental de la Ciudad de Nueva York, las lesiones relacionadas con el tráfico son la primera causa de muerte accidental por causa de una lesión entre menores en la Ciudad de Nueva York.⁵ Entre el 2009 y el 2011, 48 menores de edad (entre un año y diecisiete años) murieron por lesiones relacionadas con un vehículo de motor. Un 65 % de los que murieron debido a tales lesiones estaban caminando cuando sucedió el siniestro.⁶ Los datos del tráfico también revelan que las personas de color y los residentes de viviendas públicas tienen un mayor riesgo de sufrir una lesión relacionada con un siniestro vial. Según Smart Growth America, esta carga desequilibrada sobre las poblaciones de color y las comunidades de bajos ingresos es debida, en parte, a que estas personas caminan más y a que “es más probable los afroamericanos y los hispanos vivan en zonas urbanizadas [...] y a lo largo de vías arteriales de mucho tráfico que, como ya hemos mencionado en este informe, son especialmente peligrosas para los peatones.”⁷ El diseño deficiente de las calles y los altos niveles de comportamientos peligrosos por parte de los conductores de vehículos en las calles que lindan con las unidades de viviendas públicas empeoran estas desigualdades existentes.⁸

A pesar de la presencia de una población en situación de riesgo, la baja densidad poblacional ha creado un circuito de carreras para los conductores locales. Según un estudio reciente sobre el exceso de velocidad llevado a cabo en un cruce en la mitad oeste de Richmond Terrace, un 32 %, es decir, casi un tercio de las velocidades registradas durante el estudio, superaban el límite de velocidad. En ese mismo estudio, un 10 % de los conductores observados viajaban a una velocidad de al menos 10 millas por hora por encima del límite de 30 millas por hora.

Estas estadísticas lo dejan claro: los residentes de la zona oeste de Richmond Terrace se enfrentan a mayores obstáculos socioeconómicos que sus vecinos en la zona este.

Los estudios existentes no bastan

Los demás estudios sobre la West Shore de Staten Island —zona que incluye los barrios Arlington y Port Ivory de la North Shore— no han abordado de manera adecuada los desafíos específicos, los socioeconómicos, los demográficos y los relacionados con el transporte de la zona. Estos estudios tampoco han abordado adecuadamente las posibles soluciones para mejorar esta situación. Un estudio de junio de 2011, llevado a cabo por el EDC y el DCP, titulado “Plan para el trabajo en West Shore con vistas al 2030: creando empleo, mejorando la infraestructura y gestionando el crecimiento” [traducción no oficial de *Working West Shore 2030: Creating Jobs, Improving Infrastructure and Managing Growth*] resumió varios desafíos para los barrios que forman parte de la West Shore de Staten Island. El informe se

⁵ New York City Department of Health and Mental Hygiene. (2016). “Understanding Child Injury Deaths: 1999-2013; Child Fatality Review Advisory Team Report”. Retrieved electronically: <https://www1.nyc.gov/assets/doh/downloads/pdf/survey/survey-2016cfrat-report.pdf>

⁶ New York City Department of Health and Mental Hygiene. (2015). “Understanding Child Injury Deaths: 2003-2012; Child Fatality Review Advisory Team Report”. Retrieved electronically: <https://timedotcom.files.wordpress.com/2015/05/survey-2015cfrat-report.pdf>

⁷ Smart Growth America. (2014). “Dangerous by Design 2014”. Consultado en: <http://www.smartgrowthamerica.org/documents/dangerous-by-design-2014/dangerous-by-design-2014.pdf>

⁸ Transportation Alternatives. (2012). Child Crashes: An Unequal Burden”. Consultado en: https://www.transalt.org/sites/default/files/news/reports/2012/Child_Crashes_An_Unequal_Burden.pdf

centró en cuatro objetivos principales: fomentar la creación de empleo, mejorar las conexiones viales y de transporte entre la West Shore y el resto de Staten Island, expandir y conectar los espacios públicos, y mejorar los servicios comunitarios de la zona. Sin embargo, estos objetivos son demasiado amplios como para proporcionar un análisis profundo de los desafíos específicos a los que se enfrenta el corredor, relacionados con el transporte. Además, el Plan Director para los Caminos Verdes de Staten Island South y West Shore [traducción no oficial de *Staten Island South and West Shore Greenways Master Plan*], al igual que el Estudio de las Oportunidades Socioeconómicas de Port Richmond [traducción no oficial de *Port Richmond Brownfield Opportunity Area Study*] no incluye las zonas al noroeste de la North Shore, donde viven los residentes de Richmond Terrace Oeste.

A la luz de los desafíos específicos relacionados con el tránsito en la zona oeste de Richmond Terrace —agravados por los desafíos socioeconómicos y demográficos de la zona— y la falta de estudios existentes que analicen esta problemática, ***Transportation Alternatives* insta a la NYC EDC y a sus socios a que extiendan el estudio de la NSTIS para que incluya la zona oeste de Richmond Terrace.**