



Acceso al Espacio Abierto de la Línea Costera

Un extracto de:

Tomando en Cuenta lo Importante: Investigación Vecinal para la Salud y Justicia Económica y Ambiental en Richmond, North Richmond, y San Pablo



**PACIFIC
INSTITUTE**

654 13th Street, Oakland, CA 94612
www.pacinst.org

En colaboración con West County Toxics Coalition, Neighborhood House of North Richmond, Contra Costa Interfaith Supporting Community Organization, Historic Triangle Neighborhood Council, Morada de Mujeres del Milenio, North Richmond Shoreline Open Space Alliance, and Richmond Progressive Alliance

Con apoyo de The California Wellness Foundation, The San Francisco Foundation, East Bay Community Foundation, The Wallace Alexander Gerbode Foundation, Y & H Soda Foundation, Rose Foundation for Communities and the Environment, California Environmental Protection Agency, Firedoll Foundation, Robert & Patricia Switzer Foundation, and The California Endowment

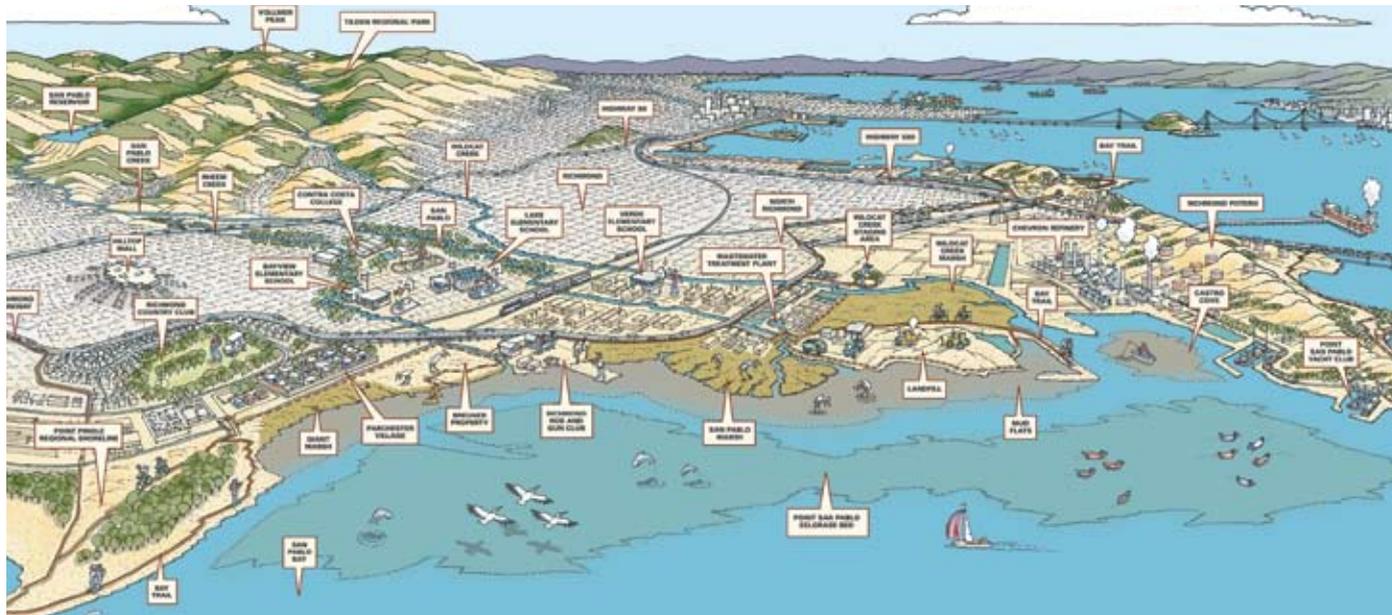
El informe completo está disponible en http://www.pacinst.org/reports/measuring_what_matters/



El contenido está licenciado bajo el código legal Creative Commons. El material puede ser adoptado y reproducido para propósitos no comerciales, siempre cuando el autor sea acreditado. Para más información: <http://creativecommons.org/licenses/>



ACCESO AL ESPACIO ABIERTO DE LA LÍNEA COSTERA



Ilustrado por William S. Wells para la Academia Costera de North Richmond

Mapa ilustrado de la Línea Costera de North Richmond

Viajando a lo largo de la avenida Richmond Parkway, el viejo residente de Richmond, Whitney Dotson puede señalar cada entrada y punto de acceso a la playa de North Richmond, desde viejos caminos en propiedad privada hasta parques ocultos. Whitney puede mostrarle tanto a visitantes como a muchos locales un North Richmond que raramente ven—uno de marismas y pájaros migratorios. Pero en cambio, la mayoría de la gente ve cosas más obvias en la costa: la refinería Chevron, el vertedero de basura en el oeste del condado y trenes y camiones tronando a lo largo de la autopista.

La “Línea Costera” se refiere al área donde la tierra bordea al océano o a una bahía. La línea costera del oeste del condado, incluyendo la de North Richmond, hace una curva a lo largo de la parte sur de la Bahía de San Pablo. La línea costera del oeste del condado aloja a muchos parques, como el de Point Molate y el de Point Pinole. Esta área y específicamente la costa de North Richmond consta de cientos de acres de hábitat, incluyendo una de las marismas de agua salada más grandes que todavía se conservan en el este de la Bahía.¹ Los pantanos del oeste del condado alojan a cientos de miles de pájaros marinos, aves acuáticas, plantas y varias especies amenazadas.²

Desafortunadamente, la mayor parte de la vibrante línea costera del oeste del condado es inaccesible para sus residentes. La avenida Richmond Parkway—un importante corredor de camiones de carga, separa la mayor parte de las áreas residenciales de la costa. La vía de ferrocarril de Union Pacific corre paralela a esta avenida. Además, las instalaciones industriales que van desde

un vivero comercial a un vertedero de basura regional y a las instalaciones de Chevron, se alinean a lo largo de la avenida. Para los residentes, estas estructuras han cortado sus oportunidades recreativas, estéticas y educativas que los espacios abiertos permiten y han dañado el ambiente ecológico local.

En áreas altamente urbanizadas, como en el oeste del condado, una línea costera puede proveer las necesarias vistas y espacios abiertos para los residentes. Día a día, estas comunidades tienen que sufrir los gases de escape de motores a diesel provenientes del tráfico de camiones, el ruido de trenes pasando cerca y las emisiones de la industria local. Una caminata a lo largo de la costa puede brindar salud física y mayor bienestar espiritual y psicológico. Los estudios han demostrado que vivir cerca de espacios atractivos y abiertos es un componente fundamental para incrementar o mantener la actividad física.³ La actividad física se encuentra fuertemente relacionada con mejor salud, como lo es la reducción en el riesgo de enfermedades del corazón, diabe-

tes, hipertensión y cáncer.⁴ Otros estudios muestran que las áreas con mal acceso a parques y otras formas de espacio abierto para recreación tienen tasas excepcionalmente altas de obesidad y diabetes.⁵ También se ha encontrado que los espacios naturales y la actividad física que éstos promueven alivian la depresión y la ansiedad y en general mejoran la salud psicológica.⁶

La zona costera protegida y conservada también puede contribuir al desarrollo local. La vida silvestre no sólo provee oportunidades educativas y ambientales, sino que también puede incrementar el valor económico de un sitio. Los servicios relacionados con el ambiente, como son los centros de educación ambiental o espacios recreativos en los parques, pueden atraer al turismo y los negocios.⁷

Cuando las comunidades y los investigadores reconocieron los beneficios físicos y mentales de vivir cerca de espacios abiertos, también reconocieron algo aún más perturbador. Desde Los Ángeles a Portland y a Brooklyn, las disparidades en la distribución del espacio abierto han sido bien documentadas: las comunidades de bajos ingresos a menudo disponen de menos acceso a los espacios abiertos y a las oportunidades recreativas que las comunidades de más ingreso.⁸ En un informe donde se localizó en un mapa áreas de acuerdo a raza, ingreso y acceso a parques en Los Ángeles, la organización sin fines de lucro City Project encontró que las comunidades con el peor acceso a parques eran en gran medida comunidades no blancas y pobres de Los Ángeles Central y Sur.⁹ El espacio real de parques no sólo está injustamente distribuido, sino que también, a menudo los programas y posibilidades de diversión ofrecidas en parques y espacios abiertos varían de acuerdo con el nivel socioeconómico.¹⁰

Un estudio reciente realizado por la Escuela de Leyes Golden Gate encontró que en el área este de la Bahía de San Francisco, “la mayor parte del área de parques que es propiedad y manejado por Parques del Área Este de la Bahía se localiza en o cerca de comunidades donde la mayoría de sus residentes son blancos

Figura 1. PUNTOS DE ACCESO A LA LÍNEA COSTERA EN EL OESTE DEL CONDADO



Imagen: Biblioteca de Información Espacial de California. Datos: Pacific Institute

y de alto ingreso.”¹¹ Los investigadores han confirmado lo que muchas comunidades ven alrededor de ellos en su diario vivir: el acceso a parques y espacios abiertos, como son las líneas costeras, se han convertido en tema importante de justicia ambiental.

¿QUÉ ENCONTRÓ NUESTRA INVESTIGACIÓN?

“No creo que haya muchos otros sitios en esta región donde usted puede capturar una puesta de sol como ésta, sobre la Bahía ... Es simplemente sorprendente ... Ahí es donde esa conexión espiritual comienza a invadirnos, con sólo tener la oportunidad de ver eso ...”

—Cochise Potts, residente de Parchester Village, sobre los beneficios de estar en la línea costera de North Richmond.¹²

Para crear un cuadro realista de cuántos residentes del oeste del condado pueden caminar con facilidad o ir en bicicleta a la línea costera, calculamos cuántos residentes, viajando por cualquier calle pública, viven dentro de un radio de media milla de una entrada pública a la línea costera que “no esté interrumpida por calles no residenciales u otras barreras físicas.”¹³ Para determinar quién potencialmente tiene acceso a la costa, medimos cuantas personas viven dentro de media milla en línea recta de un espacio no desarrollado de la costa. Medir el acceso es más complejo que ver quién vive a distancia cercana de un espacio abierto o cuántos acres de espacio abierto por persona existen, ya que esto no toma en consideración la distribución de tierras o barreras a tierras accesibles, como lo son los corredores para transporte por camión.¹⁴ Tal como Trust for Public Land, la prominente organización que aboga por los espacios abiertos hace notar:

No es suficiente medir el acceso simplemente en un mapa; los planificadores deben tomar en cuenta barreras físicas tales como carreteras imposible de cruzar, arroyos y corredores ferroviarios o carreteras de alto tránsito. También, el estándar para una distancia aceptable no se debe basar en un adulto saludable, sino más bien en una persona de la tercera edad con un bastón, una madre empujando una andadera o un chico de ocho años montado en una bicicleta.¹⁵

En Richmond hay 40,3 millas de línea costera, pero mucha de ella es inaccesible para la mayoría de la gente.¹⁶ Si bien el 14% de los residentes de Richmond viven en la actualidad en un radio de media milla de alguna área de línea costera no desarrollada, sólo el 4% de los residentes de Richmond tienen fácil acceso físico a la línea costera. “Acceso” es definido por la medida estándar de media milla de camino en cualquier calle pública. “No desarrollada” se refiere a la línea costera donde no hay construcciones comerciales, residenciales o industriales. “Espacio abierto” se refiere a un área no desarrollada y abierto al público.

Si bien el 14% de los residentes de Richmond viven dentro de un radio de media milla de un área costera no desarrollada, sólo el 4% tiene fácil acceso físico a la línea costera.

Cuando el acceso a la línea costera es comparado en todos los vecindarios, emerge un patrón claro de desigualdad. Los vecindarios con una tasa de acceso menor al 10% tienen un ingreso promedio familiar de \$31,740, mientras que los vecindarios con una tasa de acceso de más del 10% tienen un ingreso promedio de \$55,179.



La playa Keller en el vecindario de Point Richmond

Tabla 1. ACCESO AL ESPACIO ABIERTO DE LA LÍNEA COSTERA EN RICHMOND, NORTH RICHMOND, Y SAN PABLO

Vecindario	Mediana de ingreso por hogar	Porcentaje de residentes de color*	Residentes con acceso potencial a la costa	Residentes con acceso a la costa	Porcentaje de población con acceso potencial que actualmente tiene acceso
Coronado	\$32.978	93%	221	—	0%
Cortez/Stege	\$26.373	98%	75	—	0%
Park View	\$30.750	95%	476	—	0%
Anexo Richmond	\$47.530	51%	2.313	—	0%
Shields-Reid	\$23.313	98%	244	—	0%
Anexo Panhandle	\$30.750	95%	545	3	1%
Anexo Southwest	\$33.250	75%	852	11	1%
Parchester Village	\$28.974	84%	1.174	103	9%
Vecindarios no designados**	\$48.660	73%	2.023	227	11%
Point Richmond	\$73.125	16%	3.323	654	20%
Marina Bay	\$74.798	52%	3.008	2.970	99%
Richmond	\$44.210	79%	14.255	3.969	28%
North Richmond	\$24.131	95%	2.124	545	26%

Fuentes de datos: SIG de Condado Contra Costa Servicios de Mapeo y Encuesta sobre la Comunidad Americana, Censo 2006

*Personas de color incluye latinos, afroamericanos, asiáticos, o indígenas.

**Algunas áreas de Richmond no forman parte de un vecindario oficial.

¿QUÉ SIGNIFICA ESTO PARA EL OESTE DEL CONDADO?

Áreas tales como Parchester Village están localizadas directamente junto a la Bahía, sin embargo la mayoría de los residentes no tienen un parque a una distancia que se pueda llegar a pie. Aunque el 26% de los residentes de North Richmond tienen acceso a la costa, su punto de acceso es el sendero que queda al lado del lugar de disposición de basuras del Condado del Oeste, un punto de acceso no muy agradable.

Mientras que proyectos como el San Francisco Bay Trail (Sendero de la Bahía de San Francisco), un sistema continuo de senderos alrededor de la Bahía y la re-asignación de zonas para uso de la tierra tienen el potencial de aumentar el acceso

de los residentes a algunos de los tesoros naturales del oeste del condado, hoy día la línea costera enfrenta muchas presiones conflictivas que, a largo plazo, reconfigurarán el acceso a la línea costera. Muchos de los antiguos sitios industriales ahora están abandonados y existe presión para re-desarrollar estos lotes con nuevas instalaciones o proyectos de vivienda y así atraer ingresos a la ciudad. Nuestra investigación muestra que todavía hay mucho trabajo por hacer antes de que las comunidades de el oeste del condado tengan un nivel adecuado de acceso a espacios abiertos. La línea costera es un recurso altamente subutilizado que puede incrementar el nivel de salud y la calidad de vida de los residentes de Richmond.

¿QUÉ PODEMOS HACER?

Designar las áreas de línea costera no desarrolladas como espacio abierto.

La Ciudad de Richmond tiene la particular oportunidad de incrementar áreas de línea costera de espacio abierto mediante el proceso de actualización del plan general de la ciudad. El área titulada Change Area 10-B (Área de Cambio 10-B) se encuentra justo al norte de North Richmond y al sur de Parchester Village. Si el consejo de la ciudad selecciona la “opción 1” de uso de la tierra para esta área de cambio, la tierra al norte de la avenida Richmond Parkway sería un espacio abierto protegido, creándose así la oportunidad de incrementar el acceso al espacio abierto de la línea costera para los residentes en los vecindarios de Parchester y North Richmond, dos áreas con tasas desproporcionadamente bajas de acceso.

Invertir en soluciones que resuelvan barreras al acceso local.

Mediante el desarrollo del Bay Trail (Sendero de la Bahía) y los proyectos financiados por votación por la Medida WW, hay oportunidades importantes de incrementar el acceso directo a la línea costera. La falta de un cruce seguro para peatones donde la avenida Richmond Parkway cruza con el Arroyo Wildcat, evita que los residentes puedan usar con seguridad el sendero del Arroyo Wildcat para ingresar a la línea costera. Un puente peatonal en este sitio resolvería esta barrera y ofrecería otros beneficios. De igual forma, estableciendo un sendero a lo largo del Arroyo San Pablo aumentaría en gran medida el acceso para los vecindarios de San Pablo.

RECURSOS EN LA COMUNIDAD PARA INFORMACIÓN Y CAMBIO

North Richmond Shoreline Open Space Alliance (NRSOSA)

(Alianza Para los Espacios Abiertos de North Richmond)

Whitney Dotson, Presidente

P.O. Box 70953, Richmond, CA 94807-0953

510.367.5379

info@northrichmondshoreline.org

www.northrichmondshoreline.org

NRSOSA es un grupo de ciudadanos preocupados que organizan esfuerzos para incrementar el acceso a la línea costera de Richmond y North Richmond. Contacte a NRSOSA para obtener un calendario y localización de sus reuniones, o tome un gira guiada de la línea costera de North Richmond.

Proceso de Actualización del Plan General de Richmond

www.cityofrichmondgeneralplan.org

Cada cinco años la ciudad actualiza el Plan General, un documento que fija metas y políticas que guiarán el desarrollo futuro. Consulte el sitio en Internet para ver los próximos eventos y documentos pertinentes.

Richmond Bay Trail (Sendero de la Bahía)

http://baytrail.abag.ca.gov

Visite el sitio en Internet del proyecto sobre el Sendero del Área de la Bahía de San Francisco y baje mapas y vea fotos de los senderos para caminar o andar en bicicleta donde ya existe 24,5 millas (40 kilómetros) en Richmond.

The Golden Gate Audubon Society (Sociedad Audubon Golden Gate)

Jennifer Robinson

510.843.2222

jrobinson@goldengateaudubon.org

www.goldengateaudubon.org

La Sociedad Audubon Golden Gate patrocina eventos a lo largo de la línea costera y está llevando a cabo un censo de aves.

Save the Bay (Salvemos la Bahía)

www.savesfbay.org

Save the Bay es una de las principales organizaciones que trabajan para proteger la Bahía de San Francisco, patrocina talleres y eventos de todo un día sobre restauración. Visite el enlace "Get involved" (Involucrarse) en la página de Internet de Save the Bay.

North Richmond Shoreline Academy (Academia de la Línea Costera de North Richmond)

www.shorelineacademy.org/index.php

La academia fue establecida para promover el conocimiento y programas de restauración específicamente a lo largo de la Línea Costera de North Richmond. Visite el sitio en Internet para obtener información sobre los próximos eventos.

Trails for Richmond Action Committee (Comité de Acción 'Senderos para Richmond')

www.pointrichmond.com/baytrail/calendar.htm

El Comité de Acción 'Senderos para Richmond' patrocina una variedad de eventos, desde restauración hasta caminatas para admirar la naturaleza a lo largo de la línea costera de Richmond. Visite el calendario en Internet para enterarse sobre los próximos eventos.

Aprende más acerca de la salud ambiental del Estuario de la Bahía de San Francisco:

San Francisco Estuary Project (Proyecto para el Estuario de San Francisco)

www.sfep.abag.org

El proyecto fue establecido para coordinar actividades de restauración entre las agencias locales, federales y estatales alrededor de toda el área de la Bahía de San Francisco.

San Francisco Estuary Institute (Instituto para el Estuario de San Francisco)

www.sfei.org

Fundado en 1986, SFEI trabaja para fomentar el desarrollo del entendimiento científico necesario para proteger y mejorar el Estuario de San Francisco. SFEI se enfoca en temas que actualmente enfrenta el ecosistema, incluyendo descargas industriales y municipales, contaminación de fuentes difusas, invasiones biológicas, y restauración de los pantanos y las cuencas de agua.

MÉTODOS DE INVESTIGACIÓN

Para analizar el acceso actual a la línea costera utilizamos el software ArcGIS (Sistema de Información Geográfica) para generación de mapas por computadora. La herramienta Network Analyst de ArcGIS nos permitió encontrar cada uno de los edificios residenciales desde donde una persona puede caminar media milla por las calles públicas para llegar a una entrada al espacio abierto de la línea costera. Para identificar los puntos de entrada, utilizamos como referencia mapas producidos por East Bay Regional Parks y realizamos una encuesta para garantizar que no habíamos pasado por alto ningún punto de entrada. Los datos espaciales sobre localización de residencias se obtuvieron de datos sobre terrenos originalmente de la asesoría de impuestos del condado, suministrados por el Centro de Información de Mapas del Condado de Contra Costa. Las líneas de calles se obtuvieron de Street Map USA.

Para analizar accesos potenciales a la línea costera, identificamos las parcelas no desarrolladas sobre la costa utilizando ArcGIS para crear una circunferencia de media milla alrededor de ellas y vimos cuáles parcelas residenciales cayeron dentro del área. Las parcelas no desarrolladas se identificaron utilizando fotografías aéreas facilitadas por California Spatial Information Library.

Es necesario hacer notar varias limitaciones que tienen nuestros métodos de investigación. Esta metodología no toma en consideración que las autopistas y el Richmond Parkway no pueden considerarse como aptos para caminar o andar en bicicleta. Este análisis permite que éstas avenidas principales se cuenten como acceso potencial a la línea costera. Este análisis no cuenta los senderos que existen a lo largo de las calles. A fin de identificar áreas de la línea costera que no están desarrolladas, dependimos de fotos aéreas tomadas en 2004 y 2005. Construcciones desde ese momento pueden haber eliminado algunas de estas áreas no desarrolladas incluidas en este análisis.

REFERENCIAS

1. North Richmond Shoreline Academy. "General Plan Presentation" (Presentación del Plan General) Obtenido el 19 de Febrero, 2008. http://www.shorelineacademy.org/docs/Richmond_genplan_NHI.ppt
2. Natural Heritage Institute. (2007). Rheem Creek Watershed: Assessment and Conceptual Restoration Plan (Evaluación de Rheem Creek y Plan Conceptual de Restauración). Obtenido en noviembre 2008 de <http://www.shorelineacademy.org/docs/RheemWA.pdf>. 24.
3. Giles-Corti, B., M. Broomhall, M. Knuiman, C. Collins, K. Douglas, K. Ng, A. Lange, and R. Donovan. (2005) Increasing walking: How important is distance to, attractiveness, and size of public open space? (Aumentar las Caminatas: ¿Cuán importante es la distancia hacia, el atractivo y el tamaño de un espacio abierto público?) *American Journal of Preventative Medicine* 28(2S2) 169-176.; También, D. Cohen, T. L. McKenzie, A. Sehgal, S. Williamson, D. Golinelli, and N. Lurie (2007). Contribution of Public Parks to Physical Activity (Contribución de los Parques Públicos a la Actividad Física) *American Journal of Public Health*. Marzo 2007 97:3, 509-514.
4. Wen, M., N. Kandula, and D. S. Laurderdale. (2007). Walking for Transportation or Leisure: What Difference Does the Neighborhood Make? (Caminando Como Medio de Transporte o por Placer: ¿Qué Diferencia Hace el Vecindario?) *Journal of General Internal Medicine* 22(12), 1674-80.
5. Garcia, R. and A. White. (2006) Healthy Park, Schools, and Communities: Mapping Green Access and Equity for the Los Angeles Region. (Parques, Escuelas y Comunidades Saludables: Mapa de Accesos Verdes y Equidad para la Región de Los Ángeles). The City Project, 19.
6. Faber Taylor, A. and FE Kuo (2001). Coping with ADD: The surprising connection to green play settings (Enfrentando TDA: La sorprendente conexión a espacios verdes de entretenimiento), *Environment & Behavior*. 33, 54-77. See also: Faber Taylor, A, FE Kuo and WC Sullivan. Views of Nature and Self-Discipline: Evidence from Inner City Children (Vistas de la naturaleza y la autodisciplina: Evidencia de niños urbanos), *Journal of Environmental Psychology* 22, (1-2) 49-63.
7. Bedimo-Rung, A., A. Mowen, D. Cohen. (2005). The Significance of parks to physical activity and public health: A conceptual model (La Importancia de los Parques en la Actividad Física y la Salud Pública: Un Modelo Conceptual). *American Journal of Preventive Medicine*, 28: 159-168. Tennesen, C.M., et al. (1995). Views to nature: Effects on attention (Vistas a la naturaleza: Efectos en cuanto a la atención), *Journal of Environmental Psychology*, 77-85.
8. Harnick, P. (2006). The Excellent City Park System: What Makes it Great and How to Get There. (Acceso Equitativo) en El Excelente Sistema de Parques de la Ciudad: Qué lo Hace Grande y Cómo Alcanzarlo) Trust for Public Land. Also, Coalition for a Livable Future. 81. Regional Equity Atlas Project. Obtenido en <http://www.equityatlas.org/chapters.html>.
9. Garcia, R. and A. White. (2006) *Healthy Parks, Schools and Communities: Mapping Green Access and Equity for the Los Angeles Region (Parques, Escuelas y Comunidades Saludables: Mapa de Acceso al Espacio Verde y a la Equidad para la Región de Los Angeles)*. The City Project, 11.
10. Timperio, A., K. Ball, J. Salmon, R. Roberts, D. Crawford. (2007). Is availability of public open space equitable across areas? (¿Es la disponibilidad de espacios abiertos equitativa en todas las áreas?) *Health & Place*, 13: 335-340.
11. Kibel, P. S. (2007). Access to Parklands: Environmental Justice at Eastbay Parks. (Acceso a los Parques: Justicia Ambiental en los Parques de Eastbay) San Francisco, CA: Golden Gate University School of Law, 24.
12. Fenton, C. Z. (2007). Rheem Creek and Breuner Marsh: A promised land. (El Arroyo Rheem y la Marisma Breuner: Una Tierra Prometida) North Richmond Shoreline Academy. Obtenido de http://www.shorelineacademy.org/rheem_creek.php.
13. Mertes, J.D., J. Hall. (1995). Park, Recreation, Open Space and Greenway Guidelines (Guía para Parques, Recreación, Espacio Abierto y Senderos). Alexandria, VA: National Recreation and Park Association.
14. Nicholls, S. (2003) Measures of success: measuring park accessibility using GIS (La medida del éxito: midiendo el acceso a los parques usando SIG), Parks & Rescreation. Obtenido agosto 2008 en: http://findarticles.com/p/articles/mi_m1145/is_8_38/ai_108114373.
15. Hartnick, P. (2006) The Excellent City Park System: What Makes it Great and How to Get There (El Excelente Sistema de Parques de la Ciudad: Qué lo Hace Grande y Cómo Alcanzarlo). Trust for Public Land, 24.
16. Aún cuando es imposible medir con exactitud la línea costera, usamos el dato de la ciudad de Richmond para la línea costera. M. I. Goltzman, Inc. (2007). Draft. Richmond General Plan Update: Issues & Opportunities Paper #8 (Temas y Oportunidades #8): Community Health and Wellness, 9.