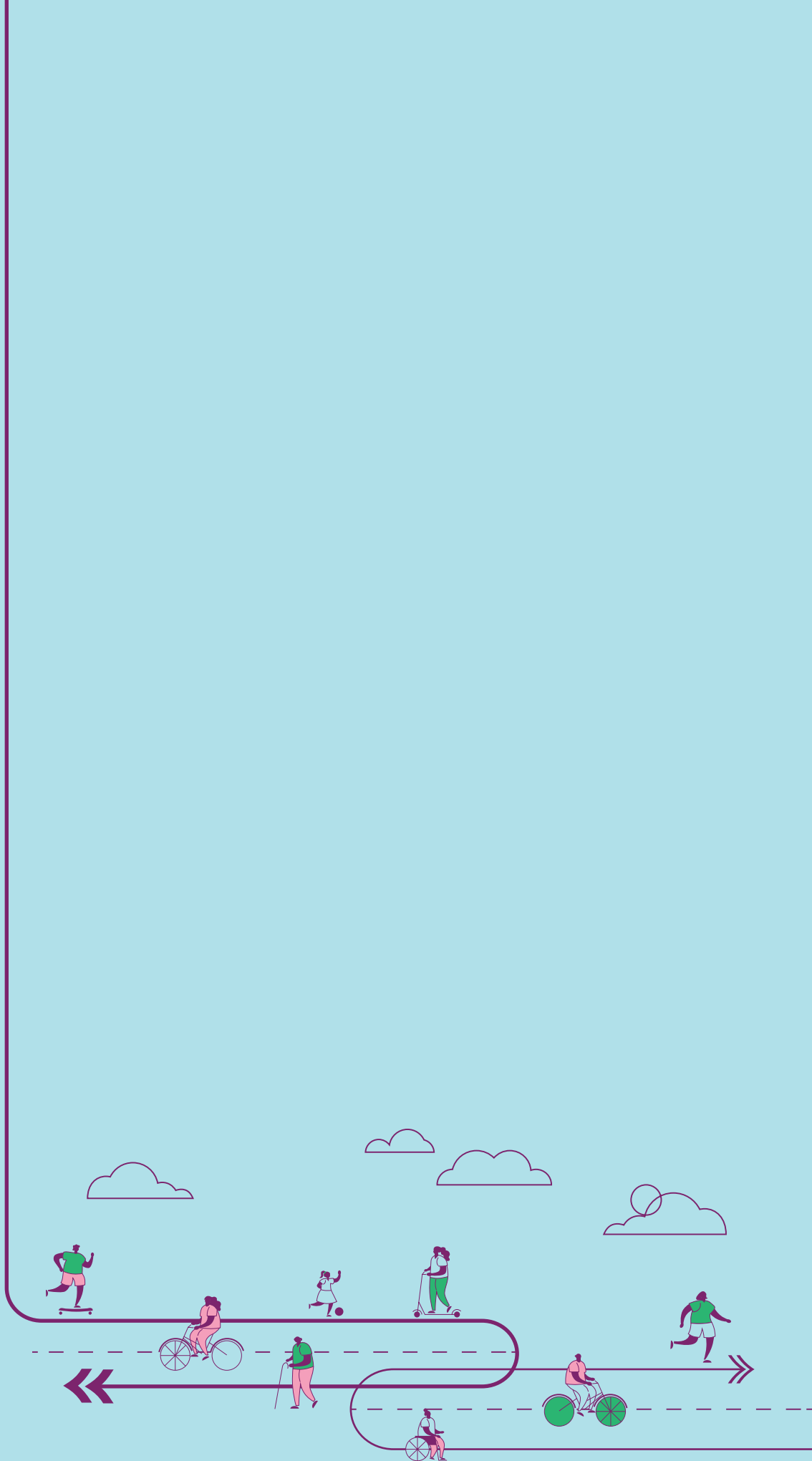


GAMBIO DE GARRIL

un estudio sobre la equidad de género en el transporte

REPORTE FINAL
JUNIO DEL 2021



EQUIPO LADOT



DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE DE LOS ÁNGELES

Seleta Reynolds, gerente general

Clare Eberle, asociada de planificación del transporte

Connie Llanos, subgerente general

Lilly O'Brien-Kovari, ex directora de iniciativas estratégicas

EQUIPO DEL PROYECTO



KOUNKUEY DESIGN INITIATIVE

Chelina Odbert, directora ejecutiva

Naria Kiani, coordinadora senior de planificación

Carolyn Angius, asociada de planificación

Adriana Carias, coordinadora de diseño

Lilla Petruska, investigadora

Patrick Flynn, investigador

Robert Douglass, diseñador

CON



TOOLE DESIGN GROUP

Jessica Schoner, jefe de práctica de ciencia de datos



INVESTIGADORES AFILIADOS A UNIVERSITY OF CALIFORNIA LOS ANGELES (UCLA)

Anastasia Loukaitou-Sideris, profesora de planificación urbana

Evelyn Blumenberg, profesora de planificación urbana

Madeline Brozen, subdirectora, Lewis Center for Regional Policy Studies [Centro Lewis para Estudios de Política Regional]



CityFi

Story Bellows, socia

Sarah M. Kaufman, afiliada, directora asociada de NYU Rudin Center for Transportation [Centro Rudin para Transporte de la Universidad de Nueva York]

Chelsea Lawson, directora de análisis



INVESTING IN PLACE

Jessica Meaney, fundadora y directora ejecutiva

SOCIOS COMUNITARIOS



PACOIMA BEAUTIFUL

Veronica Padilla, directora ejecutiva

Diego Ortiz, director de programas juveniles

Yesenia Cruz, organizador juvenil



WATTS CENTURY LATINO ORGANIZATION

Arturo Ybarra, director ejecutivo

Pahola Ybarra, gestor del programa

TABLA DE CONTENIDOS

RESUMEN EJECUTIVO	5
INTRODUCCIÓN	10
Términos claves	
ANTECEDENTES	14
Lo que sabemos	
MÉTODOS	18
Selección del vecindario	
Fuentes de datos existentes	
Métodos de recolección de datos con participación comunitaria	
Limitaciones de los datos	
CONDICIONES EXISTENTES	26
Datos demográficos del vecindario	
Opciones de transporte existentes	
HALLAZGOS	38
Hallazgos por género	
Hallazgos por vecindario	
Hallazgos de la pandemia de COVID-19	
RECOMENDACIONES	50
Introducción	
Compromisos clave	
Pasos fundamentales	
Estrategias de implementación	



LISTA DE TABLAS Y FIGURAS

TABLAS

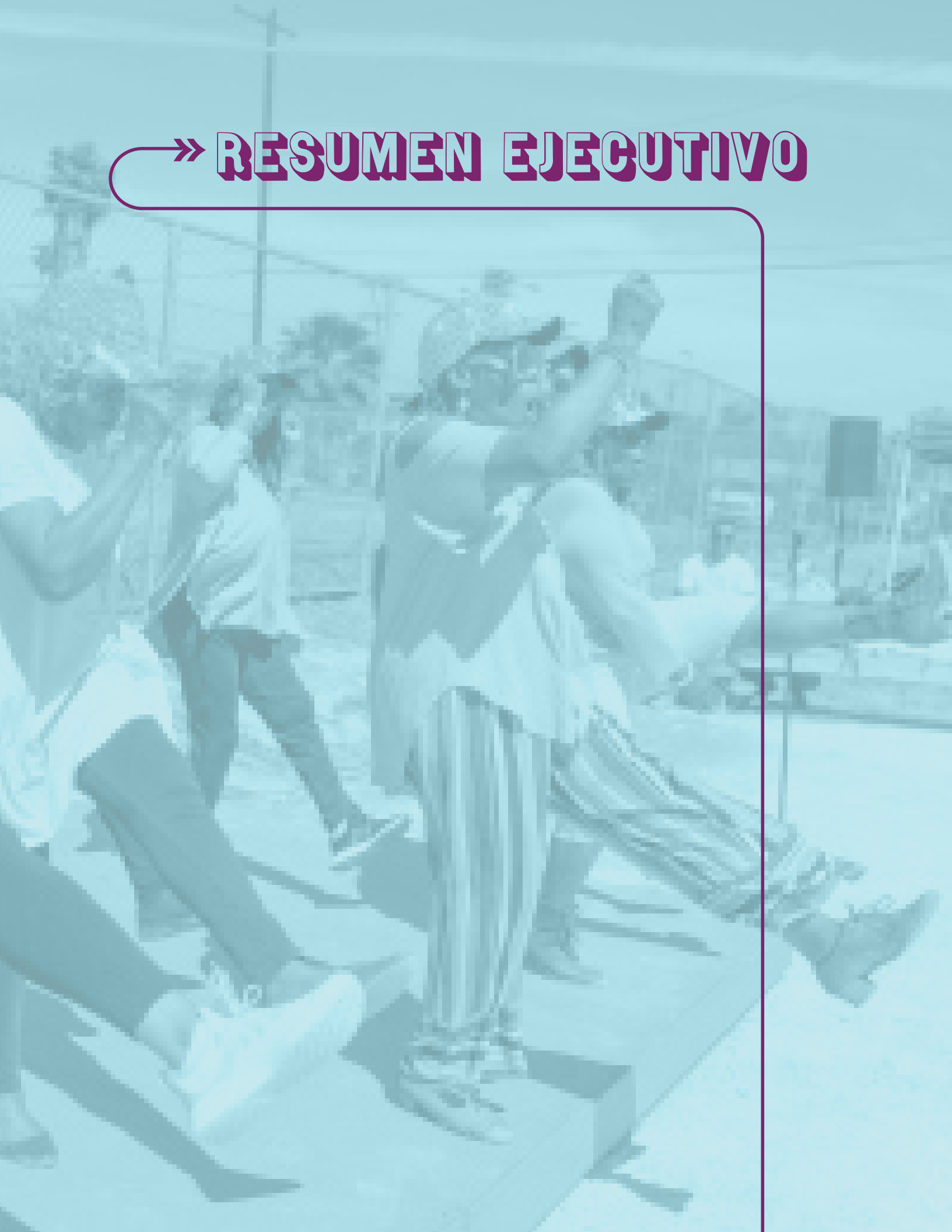
Tabla 1. Perfiles demográficos generales.....	28
Tabla 2. Perfiles económicos y de empleo	29
Tabla 3. Perfiles de transporte	31
Tabla 4. Matriz de las áreas de servicio del transporte existente y la presencia de infraestructura por área de estudio	33
Tabla 5. Servicios de transporte existentes.....	34
Tabla 6. Infraestructura y variables geográficas.....	36
Tabla 7. Colisiones con víctimas mortales o heridos de gravedad y esfuerzos de seguridad	36

FIGURAS

Figura 1. Vecindario por región y categoría.....	20
Figura 2. Colisiones de tráfico, víctimas menores de 18.....	37
Figura 3. Datos demográficos de los encuestados	39
Figura 4-6. Obstáculos para viajar	41
Figura 7. Tiempo de camino hacia el supermercado mayor de 45 minutos.....	42
Figura 8. Viajes que no se realizaron	43
Figura 9. Automóviles por hogar	44
Figura 10. Modo que se usó al menos 2 días por semana.....	45
Figura 11. Destinos diarios cerca de la vivienda.....	47
Figura 12. Pérdida de empleo o reducción de horas	45
Figura 13. Cambio en el uso del transporte público de antes de la pandemia de COVID-19	49



» RESUMEN EJECUTIVO



RESUMEN EJECUTIVO

PROPÓSITO

En 2019, el Departamento de Transporte de la Ciudad de Los Angeles (Los Angeles Department of Transportation (LADOT, por sus siglas en inglés)) ordenó *Cambio de carril*, un estudio para avanzar en sus esfuerzos de alcanzar un sistema de transporte que sea equitativo en cuanto a género. Uno de los principales obstáculos para este objetivo es la falta de datos relacionados a las experiencias y necesidades únicas de las mujeres que navegan el sistema de transporte de Los Angeles. *Cambio de carriles* aborda esa falta.

Un paso trascendental para rectificar este desequilibrio de los datos en función del género, *Cambio de carril* emplea varios métodos, analizar estudios, recolectar datos de encuestas, conducir entrevistas sobre los patrones de viaje, convocando grupos de interés comunitarios locales, para añadir evidencia empírica al conjunto creciente de investigación en la intersección de género y movilidad.

HALLAZGOS

El equipo de investigación enfocó su análisis en tres vecindarios de Los Angeles, Sun Valley en la región Valley, Watts en la región Central City y Sawtelle en la región Westside, elegidos, en parte, debido a sus altas proporciones de mujeres trabajadoras y residentes de raza, indígenas y de color (black, Indigenous and people of color (BIPOC, por sus siglas en inglés)) que viven en hogares sin automóviles. Toda la recolección de datos a través de los tres vecindarios del estudio se inspiró en la investigación basada en la comunidad (Community-Based Research (CBR, por sus siglas en inglés)), un enfoque participativo que coloca en parejas a los investigadores con los miembros de la comunidad a través de todas las fases del proceso. A través de todos los vecindarios, el equipo del proyecto identificó un patrón consistente: el sistema de transporte de Los Angeles le está fallando a las mujeres.

Para las mujeres BIPOC, esta falla es incluso más evidente. Además de las desigualdades de género, las mujeres BIPOC enfrentan obstáculos raciales para un transporte seguro y accesible, manejando factores como la poca inversión histórica, vivienda racista y las prácticas de zonificación, y la privación de los derechos económicos.

Cambio de carril también revela el papel fundamental de los ingresos al determinar las experiencias de desigualdad de género de la mujer. Mientras las mujeres con ingresos más altos pueden aprovechar sus recursos para superar los desafíos de viaje basados en el género, las mujeres de ingresos más bajos quedan dependiendo de los sistemas que no tienen en cuenta sus necesidades.



HALLAZGOS ADICIONALES

Obstáculos para viajar

- El porcentaje de mujeres con permiso de conducir es menor en comparación con el de los hombres.
- Los encuestados en Watts y Sun Valley son más propensos a reportar percepciones de peligro por la noche, miedo a la delincuencia y el mal estado de las aceras como obstáculos para caminar que los encuestados en Sawtelle.
- Los residentes de Sun Valley son más propensos a reportar una falta de destinos cerca que los residentes de Sawtelle.
- Los hombres tienen un mayor acceso a los teléfonos inteligentes y a las computadoras que las mujeres.

Recreación

- Las mujeres son más propensas que los hombres a reportar el transporte como un obstáculo para los viajes de recreación.
- Los viajes de recreación, tanto para los hombres como para las mujeres, son los tipos más comunes de viajes que se evitan debido a las dificultades de transporte.

Seguridad

- Las mujeres son más propensas que los hombres a preocuparse por su seguridad cuando utilizan el transporte público.
- Los encuestados que se identifican como Latinx, negros o asiáticos, son más propensos a sentirse inseguros que aquellos que se identifican como caucásico u otro.

Patrones de viaje

- Las mujeres son más propensas que los hombres a usar múltiples modos de transporte durante el día.
- Las mujeres son más propensas que los hombres a realizar movilidad poligonal, o a realizar múltiples paradas durante un solo viaje, durante los viajes que no incluyen el viaje diario al trabajo.

- Los hombres, antes y durante la pandemia, son más propensos que las mujeres a usar modos activos de transporte, que incluyen bicicletas, patinetas y motonetas.

Cambios de viaje y empleo durante la pandemia de COVID-19

- El uso de transporte público disminuyó en los tres vecindarios comparado con el uso antes de la pandemia de COVID-19, con la disminución más pequeña en Watts.
- A través de los tres vecindarios, los encuestados de Watts sufrieron la mayor pérdida de empleos como resultado de la pandemia de COVID-19.
- Las pérdidas de empleo fueron mayores para las mujeres que para los hombres.

Acceso a los destinos

- Los encuestados en Sawtelle, quienes tienen una mezcla mayor de tipos de destinos que en los otros dos vecindarios, usaban una mayor variedad de modos de viaje y son más propensos a usar modos activos que los encuestados en Watts y Sun Valley.
- Los encuestados de Sawtelle eran más propensos a encontrar todos sus destinos diarios dentro de su vecindario que los residentes de Watts y Sun Valley. Tanto en Watts como en Sun Valley, las mujeres tenían menos probabilidades que los hombres a poder acceder a sus destinos diarios dentro de su vecindario.
- En los tres vecindarios, las mujeres eran más propensas que los hombres a realizar viajes de larga duración al supermercado (más de 45 minutos)

RECOMENDACIONES

LADOT ordenó *Cambio de carril* con el objetivo explícito de priorizar la equidad en la planificación y el diseño del transporte. El único medio viable de alcanzar este objetivo es enfocarse directamente en servir a las mujeres BIPOC de ingresos bajos y las comunidades en cada etapa del proceso de planificación e implementación, desde la distribución de recursos y el diseño hasta la ejecución del proyecto y el apoyo administrativo. *Cambio de carril* entiende que la planificación equitativa no es un complemento para los procesos existentes, sino más bien un esfuerzo integral y sistemático hacia rectificar las injusticias históricas y actuales. Las recomendaciones y estrategias de implementación de este estudio fueron creadas en conformidad con esto.

La sección de Estrategias de implementación se presenta en cuatro categorías, cada una acompañada de una serie de pasos relevantes y factibles para crear un sistema de transporte equitativo en función del género.

1. Cerrar la brecha de datos describe las maneras de realizar mejores decisiones con los datos. Las estrategias a tener en cuenta incluyen:

- a. Adaptar los esfuerzos de recolección de datos actuales y establecer esfuerzos de recolección de datos nuevos para asegurar la inclusión de género o género, raza/etnia y otras categorías interseccionales como los ingresos, capacidad y edad percibidas.
- b. Involucrar a las Organizaciones basadas en la comunidad (Community Based Organizations (CBO, por sus siglas en inglés)) que participan en la defensa de género, raza, sexualidad, edad y discapacidad para identificar problemas clave y preocupaciones específicas relacionadas con la movilidad.

2. La infraestructura inclusiva describe como el entorno urbano debe informar sobre las decisiones de transporte y como se puede mejorar para aumentar la movilidad de las mujeres. Las estrategias a tener en cuenta incluyen:

- a. En los vecindarios de densidad baja y mediana, donde los destinos y las oportunidades están más lejos, enfoque las estrategias en ampliar el acceso a los modos de transporte más adecuados para viajes de larga distancia como automóviles y transporte público, entendiendo que la capacidad del transporte público para satisfacer las necesidades complejas de viaje para las mujeres puede seguir siendo limitada en estas áreas.
- b. En vecindarios de densidad alta y de uso mixto con destinos múltiples situados en un radio de ¼-½ milla, enfoque las estrategias para aumentar las caminatas, el ciclismo y otros modos activos.
- c. Dado que los automóviles se adaptan mejor a la movilidad poligonal que otros modos, colabore con otras agencias y Organizaciones basadas en la comunidad para mejorar el acceso por parte de las mujeres a las licencias de conducir y vehículos que se adapten a largos viajes.
- d. En vecindarios de densidad baja y media, colaborar con el Departamento de Planificación de la Ciudad y otras agencias que reportan el desarrollo del uso de la tierra para fomentar el concepto de la "ciudad de los 15 minutos", promoviendo la ubicación de destinos a los que las mujeres viajan con más frecuencia como los supermercados saludables, bibliotecas, clínicas, oportunidades de recreación, guarderías y servicios esenciales cerca de las viviendas.

3. Los servicios ofrecen una guía sobre cómo mejorar los servicios LADOT existentes y añadir nuevas opciones de transporte que satisfagan de mejor manera las necesidades de las mujeres. Las estrategias a tener en cuenta incluyen:

- a. Diseñar un servicio de transporte de punto a punto para los fines de semana, informado en primer lugar por las necesidades de las mujeres como cuidadoras en vecindarios de ingresos bajos, que las conecte con las oportunidades de recreación y espacios abiertos, especialmente hacia y desde las playas.
- b. Colaborar con las CBO, autoridades de vivienda y desarrollos de viviendas asequibles para poner a prueba modelos sin ánimos de lucro de furgonetas y vehículo compartidos en comunidades de ingresos bajos y BIPOC.

4. Los programas ofrecen ideas sobre como las iniciativas públicas pueden trabajar junto a la infraestructura y las opciones de modo para aumentar la movilidad de las mujeres, especialmente de las mujeres BIPOC de ingresos bajos. Las estrategias a tener en cuenta incluyen:

- a. Presentar a los residentes en comunidades BIPOC de ingresos bajos a nuevos servicios de movilidad, como BlueLA y guiarles sobre las mejores prácticas para su uso a través de la divulgación, participación, educación, demostración y evaluación culturalmente competente.
- b. Contratar mujeres locales como embajadoras comunitarias para proporcionar una presencia visible y culturalmente competente en materia de seguridad en espacios públicos como las esquinas de las calles, parques y pasos peatonales, y para ofrecer asistencia general a los usuarios del transporte, especialmente en comunidades BIPOC de ingresos bajos donde la presencia policial puede resultar no necesariamente en un aumento de los niveles de seguridad.

Aplicadas de manera adecuada, estas estrategias tienen el potencial de establecer a Los Angeles como un líder nacional en soluciones de transporte equitativo, eficiente y asequible para todos los géneros.

UNA NOTA SOBRE EL ACCESO DE AUTOMÓVILES

Cambio de carril visualiza una transición para dejar de depender de los automóviles, hacia Los Angeles en el cual las opciones de transporte público y activo son prácticas y accesibles de manera equitativa a través de los niveles de ingreso. También entiende que este es un objetivo a largo plazo, el cual estamos a décadas de alcanzar.

La investigación demuestra el papel fundamental que los automóviles juegan actualmente en las vidas de las mujeres de ingresos bajos y en el de sus familias.¹ Los automóviles ofrecen fiabilidad, flexibilidad de ruta, capacidad de almacenamiento, autonomía y la habilidad de viajar por largas distancias. En las comunidades que carecen de transporte público fiable, los automóviles son medios esenciales para tener acceso a oportunidades económicas y destinos cruciales como escuelas, clínicas de salud, guarderías y supermercados. Mientras reducir el uso personal del automóvil es un objetivo importante con beneficios ambientales significativos, no está exento de posibles dificultades.

Si se realiza de manera apresurada, dicha transición se arriesga a dañar involuntariamente a las comunidades vulnerables.

LADOT debe tomar un enfoque moderado en relación al acceso vehicular, equilibrando las necesidades inmediatas de mujeres de bajos ingresos y las de sus familias, con las aspiraciones de transporte público universal y equitativo. Para este fin, ofrecemos una cantidad de recomendaciones adaptadas para asegurar una transición justa a la independencia del automóvil, como la inversión en programas de automóviles y furgonetas compartidas y evaluar el interés en servicios dial-a-ride basados en el vecindario. Una transición justa también requiere, en parte, reconocer que el viaje por parte de las viviendas con ingresos altos representa la mayoría de las exterioridades ambientales negativas de conducir.² Los enfoques equitativos para aumentar el acceso de automóviles deben mejorar el acceso a conducir entre aquellos que se beneficiarán más, mientras se gestiona la conducción de los que más contaminan.



» INTRODUCCIÓN

TÉRMINOS CLAVES



Renovate	●●●●●●●●●●	25
Exercise equipment	●●●●●●●●●●	50
Splash pad	●●●●●●●●●●	100
bathroom	●●●●●●●●●●	200
lighting	●●●●●●●●●●	
dog park		
security camera	●●●●●●●●●●	75
amphitheater	●●●●●●●●●●	100
shade sail	●●●●●●●●●●	25
electric signs	●●●●●●●●●●	10
moving truck	●●●●●●●●●●	100

El transporte no solo es cuestión de redes e infraestructura. Es, de forma más precisa, un medio crucial de determinación propia, dado que el acceso a la movilidad tiene un impacto sustancial en el rango de otros resultados, incluyendo la educación, empleo, servicios de salud, participación cívica, oportunidades recreativas y opciones de vivienda. El acceso desigual al transporte, por lo tanto, conlleva graves consecuencias, que afectan negativamente la calidad de vida a través de muchas métricas y, por extensión, compromete la salud económica general de la ciudad.

En las ciudades alrededor del mundo, las mujeres han sido ignoradas durante mucho tiempo en cuanto a la planificación del transporte. Esto es una realidad en Los Angeles, donde los sistemas de transporte se han conformado durante generaciones principalmente por y para hombres. Los planificadores urbanos han utilizado como prototipo, en cuanto a la movilidad, a hombres cisgénero y sin discapacidades: un viaje diario al trabajo del punto A al punto B entre las áreas residenciales y centros comerciales durante las horas pico. Al estructurar los sistemas para satisfacer esa necesidad, han fallado en gran medida en incorporar los intereses y experiencias de las mujeres en el proceso del diseño. Así, a pesar de representar a la mayor parte de los usuarios del transporte público y de los viajes a las viviendas en Los Ángeles, las mujeres deben navegar un sistema que frecuentemente no responde a sus necesidades y, en muchos casos, conlleva el temor de la amenaza o el peligro.

Frente a esta desigualdad, la ciudad tiene una oportunidad histórica de reestructurar su sistema de transporte, asegurándose de que sus muchas facetas, desde la infraestructura de los caminos y de ciclismo hasta las paradas de autobús y aceras, sirvan de manera equitativa a todos los habitantes de Los Angeles, sin importar su género. Las inversiones sin precedente en la infraestructura y el transporte público, junto con la autonomía emergente y los modos de viaje compartido, tienen el potencial de catalizar el

cambio y establecer a Los Angeles como un líder nacional en soluciones de transporte accesible, eficiente y asequible.

Los Angeles ha estado a la vanguardia del transporte por generaciones. Habiendo hecho tanto por definir la Edad del Automóvil, la ciudad ahora tiene la oportunidad de definir una cultura nueva de movilidad una vez más, reestructurando su sistema de transporte como una red inclusiva de género y posicionándola como un ejemplo de inclusividad.

La representación ha sido por mucho tiempo un desafío para crear equidad en el transporte. Las mujeres y las minorías de género y sexuales están poco representados en los procesos de planificación, contratación y toma de decisiones a través del sistema de transporte de Los Angeles, por ejemplo.³

También, la representación de géneros en los datos ha sido inadecuada. Para crear sistemas de transporte que funcionen para todos los habitantes de Los Angeles, los datos que se usaron para hacer esos sistemas necesita considerar a todos los habitantes de Los Angeles de manera equitativa. El punto de partida para la mayoría de iniciativas de transporte son los conjuntos de datos que demuestran necesidad. Históricamente, a pesar de que la recolección de datos ha reflejado los desequilibrios de género en el diseño de transporte, representando poco a las mujeres y sobrerrepresentando a los hombres heterosexuales, sin discapacidades y cisgénero. A medida que las tecnologías de transporte se desarrollan, esta brecha de información continúa obstaculizando los esfuerzos por avanzar en la equidad de género. LADOT depende cada vez más de los datos para tomar decisiones sobre la infraestructura y el servicio del transporte. En la ausencia de datos que reflejen las necesidades de viaje de los habitantes de Los Angeles de todas las identidades de género, las inversiones de transporte y decisiones se arriesgan a pasar por alto ciertas poblaciones y a crear o exacerbar las desigualdades.



La desigualdad de género no es uniforme y sus consecuencias no se sienten de la misma manera por todas las mujeres. Debido a una multitud de factores, la poca inversión histórica, vivienda racista y las prácticas de zonificación, y la privación de los derechos económicos, las mujeres de bajos ingresos y BIPOC enfrentan las mayores desigualdades a través de los sistemas de transporte de la ciudad.

Como tal, los intentos de reconocer el legado de la planificación sesgada no solo debe centrarse en las necesidades y experiencias de esas mujeres, sino también dar prioridad a sus comunidades en los esfuerzos por diseñar e implementar políticas de transporte equitativas en cuanto al género.

De acuerdo con estos principios, los métodos de investigación y recomendaciones del estudio *Cambio de carril* están basadas firmemente en la interseccionalidad o la noción de que el género, raza y clase de la persona, y las ventajas sociales otorgadas o retenidas con base a esas identidades, son inseparables. Esta teoría tiene graves consecuencias para los planificadores de transporte. La teórica legal Kimberlee Crenshaw escribe, "Si usted no cuenta con una perspectiva preparada para ver como las diversas formas de discriminación vienen juntas, es poco probable que desarrolle un conjunto de políticas que serán tan inclusivas como sea necesario."⁴ En otras palabras, considerar el género de forma aislada corre el riesgo de socavar los esfuerzos para avanzar en la equidad de transporte y reproducir nuevas divisiones, como las que llevaron a la necesidad de este reporte.

Cambio de carril es un paso trascendental hacia transformar la manera en que LADOT recolecta, gestiona y aprende de los datos para un mejor entendimiento de las necesidades de trabajo, experiencias y preferencias de las mujeres. Un sistema de transporte con inclusión de género es más confiable, eficiente, flexible, asequible y seguro. En resumen, un sistema con inclusión de género es un sistema que trabaja de mejor manera para todos los habitantes de Los Angeles.

Al construir un sistema de transporte que trabaje para aquellos de todos los géneros, la Ciudad puede desbloquear un número de beneficios importantes y sin realizar, incluyendo:

Desarrollo económico: al expandir el acceso a las oportunidades de empleo y de educación, un sistema de transporte con inclusión de género abre oportunidades económicas para las mujeres. Además, las reducciones en el tiempo de viaje le permitirían a más mujeres buscar trabajo lejos de casa, dedicar más tiempo a trabajos asalariados y participar en el desarrollo profesional.

Justicia racial: el género y la justicia racial son inextricables y, por tanto, un sistema de transporte con inclusión de género es esencial para alcanzar los objetivos de justicia racial de Los Angeles, especialmente para las mujeres BIPOC que constituyen la mayoría de los usuarios de transporte público en Los Angeles y en la nación.⁵

Salud y bienestar: la movilidad está directamente relacionada con la salud pública. No solo la movilidad con inclusión de género brinda apoyo a la capacidad de las mujeres y sus familias de acceder a los servicios médicos, sino también desocupa tiempo, el cual se puede utilizar para mejorar otros determinantes de salud en general, como la reducción de estrés, aumento de la actividad física y el tiempo dedicado a alimentar los vínculos sociales. Además, cuando la infraestructura peatonal y ciclista está planeada y diseñada con las necesidades y experiencias únicas de las mujeres en mente, fomenta un mayor uso de los modos activos por parte de las mujeres, mejorando aún más los resultados generales de salud.⁶ Porque las mujeres son más propensas que los hombres a cuidar de otros, como niños y personas mayores, la movilidad de las mujeres también es un determinante de salud y bienestar para sus familias y otros dependientes.⁷



TÉRMINOS CLAVES

GÉNERO: se refiere a los atributos, expectativas y normas sociales, de comportamiento y culturales asociadas con ser hombre o mujer.⁸

SEXO: las categorías biológicas de hombre, mujer e intersexual a las que los humanos pertenecen, basados en las características sexuales y sus cromosomas.⁹

SEXUALIDAD: la capacidad constante de cada persona de tener sentimientos románticos, emocionales o físicos por, o atracción a, una persona o personas de un sexo o género en particular. Abarca la heterosexualidad, homosexualidad y bisexualidad y una amplia gama de otras expresiones de la orientación sexual.¹⁰

CISGÉNERO: las personas cisgénero o cis- (que significa "coincide con" o "en el mismo lado") son aquellas cuya identidad de género está alineada con el sexo que se les asignó al nacer.

GÉNERO NO CONFORME: un término para aquellos que no siguen los estereotipos de género. Se utiliza frecuentemente como un término general para los géneros no binarios.

MINORÍA DE GÉNERO O SEXUAL: las personas cuyo sexo, género, orientación sexual, identidad o expresión de género difiere de los de la mayoría de la sociedad que los rodea.

PERSONAS DE RAZA NEGRA, INDÍGENAS Y DE COLOR (BIPOC, POR SUS SIGLAS EN INGLÉS): este término se refiere a los individuos y las comunidades que se identifican como persona de raza negra, indígenas y de color. El término BIPOC resalta la historia única y las experiencias de las comunidades indígenas y negras (afroamericanas) en relación a la blanquitud y la relación de la supremacía blanca para todas las personas de color en los Estados Unidos (definición adaptada del [The BIPOC Project \[El Proyecto BIPOC\]](#)).

MOVILIDAD: la facilidad de mover personas, bienes y servicios y es una función del sistema de transporte y su desempeño.

TRABAJO DE CUIDADO: las actividades que promueven el bienestar de los individuos, familias y comunidades como la compra de alimentos, la crianza de los niños, cuidar a los enfermos y a las personas mayores o la enseñanza.

VIAJE POR CUIDADOS: todos los viajes resultantes de las responsabilidades del hogar y por cuidado: acompañar a otros; compras para la vida diaria (con la exclusión de las compras de ocio); el mantenimiento de la vivienda, organización y los mandados administrativos, que son diferentes de las caminatas personales por recreación; visitas para cuidar de los familiares enfermos o mayores, fuera de las visitas por ocio; etc.

AMBIENTE CONSTRUIDO: las características arquitectónicas, infraestructurales y físicas del lugar. Esto puede incluir los edificios, las calles, los espacios públicos como parques y plazas, los sistemas de transporte y los patrones de uso del suelo.¹¹

MOVILIDAD POLIGONAL: una descripción de una serie de viajes cortos vinculados entre los destinos de conexión, como los viajes donde se sale de casa, se detiene para dejar a un pasajero y continúa al trabajo.

IGUALDAD EN COMPARACIÓN

A EQUIDAD: la equidad involucra intentar entender y darle a las personas lo que necesitan para disfrutar de una vida plena y saludable. La igualdad, en cambio, tiene como objetivo asegurarse de que todos obtengan las mismas cosas con el fin de que disfruten de una vida plena y saludable. Al igual que la equidad, la igualdad tiene como objetivo promover la imparcialidad y la justicia, pero solo puede funcionar si todos empiezan del mismo lugar y necesitan las mismas cosas.¹² La equidad requiere un esfuerzo integral y sistemático hacia corregir las injusticias históricas y actuales para garantizar que la igualdad sea posible en el futuro.

POBREZA DE TIEMPO: la falta de tiempo discrecional adecuado fuera de las horas de sueño y del trabajo remunerado o no remunerado para participar en actividades que construyen el capital social y humano.



» ANTECEDENTES

LO QUE SABEMOS



Cambio de carril se basa en un conjunto creciente de investigaciones internacionales sobre las relaciones entre género y movilidad. El estudio de 2018 de Metro *Entender como viajan las mujeres* fue un paso significativo para entender las diferencias de género en el propósito de viaje, modo, tiempo y experiencia en la región de Los Angeles. *Cambio de carril* fue diseñado para basarse en este trabajo, ampliar su alcance y presentar sus hallazgos con gran detalle.

El proceso de recolección de datos en *Cambio de carril* dio prioridad a la participación de mujeres de diferentes identidades interseccionales, incluyendo raza, etnia, ingresos y vecindario. El resultado de este estudio proporciona un entendimiento más profundo de como los patrones de viaje varían a través de diferentes subgrupos de mujeres y a través de diferentes vecindarios.

LO QUE SABEMOS

A pesar de los grandes avances en las últimas décadas, las mujeres continúan enfrentando desigualdades agudas que se derivan de su estatus socioeconómico en la sociedad. Las mujeres continúan siendo responsables de una mayor parte de los deberes domésticos y relacionados con el cuidado y son, abrumadoramente, víctimas de acoso y agresión sexual en comparación a los hombres. Las investigaciones existentes, incluyendo el reporte en 2018 de Metro, *Understanding How Women Travel* [Entender cómo viajan las mujeres], revela como esas desigualdades forman la experiencia y comportamiento de las mujeres en cuanto al transporte.

MODOS DE VIAJE Y PATRONES

Las necesidades de transporte de las mujeres son frecuentemente más complejas que una rutina de viaje al trabajo del punto A al punto B.

Modos de viaje

- Las mujeres son menos propensas a tener una licencia de conducir y acceso a un vehículo privado que los hombres.¹³
- Las mujeres son más propensas que los hombres a compartir vehículo o conseguir que un familiar o un amigo las lleve en su vehículo, si no tienen una licencia de conducir.

Viajes relacionados con el cuidado y la vivienda

- Las mujeres son más propensas a viajar con dependientes más jóvenes y mayores y la mayoría del tiempo cubren su pasaje o el costo del viaje.¹⁴
- Las mujeres son más propensas a viajar en representación de otros como hacer mandados para miembros de su comunidad, familia o vivienda.¹⁵

Viajes complejos

- Las mujeres son más propensas a realizar viajes cortos, repetitivos o enrevesados más cerca de su hogar que los hombres, quienes generalmente tienen patrones lineales entre el trabajo y el hogar.¹⁶
- Las mujeres son más propensas a realizar movilidad poligonal o a hacer múltiples paradas en un solo viaje.
- Las mujeres son más propensas a usar múltiples modos de transporte en un solo viaje, lo que significa que son más propensas a transferir y pasar más tiempo esperando en o caminando hacia las paradas o estaciones si utilizan el transporte público.¹⁷

Tiempo de viaje

- Las mujeres son más propensas que los hombres verse en la necesidad de viajar durante las horas de menor afluencia fuera de los tiempos tradicionales de viaje al trabajo, incluyendo temprano por la mañana, a mitad del día o tarde en la noche, tiempos con menos opciones de transporte.



DISEÑO

No solo los sistemas completos fallan en tomar en cuenta adecuadamente a las mujeres, sino que la infraestructura utilizada en esos sistemas da prioridad a la experiencia de los hombres.

Experiencia del usuario

- Debido a las responsabilidades de vivienda y cuidado, las mujeres son más propensas a viajar acompañadas de niños o con artículos como carritos de bebé o bolsas de compras, sin embargo, el diseño inaccesible y el plegado obligatorio del carrito del bebé antes de abordar el tránsito hace que el transporte sea inconveniente e ineficiente para estos usos.¹⁸
- La infraestructura del transporte, como las barras de seguridad, asas, rampas, encintados, altura de los asientos, tienden a ser diseñados usando el cuerpo de los hombres como la figura prototipo, haciéndolos menos efectivos para las mujeres.¹⁹
- La seguridad vehicular usa muñecos masculinos para pruebas de impacto, haciendo que las características de seguridad funcionen mejor para los hombres que para las mujeres.²⁰

SEGURIDAD

Las mujeres, las niñas y la comunidad LGBTQI+, sobre todo las personas de color, se enfrentan a grandes riesgos de seguridad cuando viajan.

Seguridad y percepciones de seguridad

- Las mujeres, las niñas y las minorías sexuales y de género tienen más probabilidades de sufrir violencia o acoso mientras viajan, especialmente al anochecer y en espacios con poca iluminación. Experiencias de violencia, acoso y miedo mientras viajan pueden variar basadas en otros factores como edad, raza y etnia.²¹ Por ejemplo, BIPOC, personas mayores y más jóvenes, y mujeres discapacitadas y personas LGBTQI+ pueden tener percepciones de miedo agudizadas mientras viajan, caminan hacia o de las paradas de transporte o esperan el bus o el tren.²²

- Los miedos y las experiencias de violencia y el acoso causan que las mujeres y las minorías sexuales y de género opten por otros modos de transporte privados como automóviles o compartir vehículos, cuando sea posible.²³ Sin embargo, esta opción no es accesible para mujeres de ingresos más bajos, estos grupos son menos propensos a tener acceso a automóviles privados o renta disponible para compartir vehículos, exponiéndolas más a la violencia y al acoso comparadas con las mujeres de ingresos más altos.
- Las comunidades BIPOC experimentan mayores índices de vigilancia policial, especialmente cuando viajan. Los usuarios de raza negra, en particular, reportan sentirse inseguros en la presencia de la policía.²⁴

ACCESO

Las mujeres y sus viviendas experimentan costos extra, financieros y de otros tipos, como resultado del sistema de transporte que no satisface sus necesidades.

Obstáculos para la movilidad

- A pesar de que los hombres y las mujeres en Los Angeles realizan el mismo número de viajes diarios en promedio, los patrones de viaje de las mujeres se inclinan hacia los extremos del espectro del viaje diario. Es decir, comparadas con los hombres, las mujeres son más propensas a hacer muchos viajes al día y también son más propensas a no realizar ningún viaje. Las mujeres en la categoría previa puede experimentar cargas de viaje desproporcionadas como costo, pobreza de tiempo, estrés o riesgos de seguridad. Las mujeres en este último grupo, aquellas que no realizan ningún viaje, puede estar más aisladas de las oportunidades.²⁵

Oportunidad de empleo

- Las opciones de movilidad inadecuadas limitan los tipos de trabajos disponibles para las mujeres. El transporte fiable es esencial para tener acceso a las escuelas y los centros de empleo, entonces las opciones de viaje



ineficientes o inflexibles limitan los tipos de trabajo que las mujeres buscan. Debido al tiempo que se requiere para viajar al trabajo y cumplir con las responsabilidades de la vivienda, las mujeres son más propensas a tomar trabajos de medio tiempo que ofrecen horarios flexibles o a trabajar más cerca de su hogar. Esto es especialmente cierto para las trabajadoras por hora o de bajos ingresos (quienes son desproporcionadamente BIPOC), para quienes el tiempo que pasan viajando al trabajo y por cuidado reduce las horas potenciales de ingresos y amplía la brecha salarial de género. Como resultado, en Los Angeles, como en muchas ciudades de Estados Unidos, los vehículos de un solo ocupante (single occupancy vehicles (SOVs, por sus siglas en inglés)) es actualmente el modo más eficiente y flexible de transporte que satisfacen las necesidades de viaje de las mujeres.²⁶

POBREZA DE TIEMPO

Pobreza de tiempo se refiere a falta de tiempo discrecional adecuado fuera de las horas de sueño y del trabajo remunerado y no remunerado para participar en actividades que construyen capital social y humano y es una métrica útil para el bienestar en general.²⁷

Complejidad de los viajes

- La complejidad de los viajes puede llevar a la pobreza del tiempo. Para las mujeres de bajos recursos y BIPOC, quienes son más propensas a depender del transporte público, los índices de pobreza son incluso más elevados.²⁸

Opciones de transporte inadecuadas

- Las mujeres de bajos ingresos y BIPOC son desproporcionadamente más propensas a experimentar pobreza de tiempo porque son más propensas que los hombres cisgénero y las mujeres de raza blanca y de ingresos más altos, a depender de modos de transporte que no sirven adecuadamente a sus patrones de viaje (como el transporte público) y son menos propensas a tener acceso a un automóvil privado. Por ejemplo, una madre trabajadora

con un viaje diario al trabajo de 90 minutos puede bajarse del autobús de la tarde antes de llegar a su casa para recoger a su hijo de la guardería, antes de que ella y su hijo vuelvan a caminar hasta la parada y esperen el autobús para volver a casa, añadiendo una hora extra a su viaje diario y triplicando su tarifa total de viaje.²⁹

IMPACTOS DEL COVID-19

Más recientemente, el COVID-19 ha intensificado y hecho más ampliamente perceptible muchas de esas desigualdades de movilidad relacionadas con el género.

Pérdida del empleo y aumento de los deberes de cuidado

- Las mujeres, especialmente las de bajos ingresos y BIPOC, han sufrido la mayor parte de pérdidas de empleos debido a las consecuencias económicas de la pandemia.³⁰ Los trabajadores esenciales, quienes en su mayoría son mujeres, que dependen del transporte público, enfrentan viajes diarios al trabajo más peligrosos y desafiantes debido a los recortes de servicio. Para las mujeres, el acceso inadecuado al cuidado infantil y las demandas del aprendizaje a distancia para los niños en su vivienda ha limitado aún más la movilidad y la oportunidad económica.³¹
- Fuera del trabajo pagado, el COVID-19 puede haber aumentado el tiempo que las mujeres dedican viajando por motivos de cuidado y viajando en representación de otros debido al papel de cuidadoras que suelen desempeñar las mujeres.



→ MÉTODOS

SELECCIÓN DEL VECINDARIO

FUENTES DE DATOS EXISTENTES

MÉTODOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS
CON PARTICIPACIÓN COMUNITARIA

LIMITACIONES DE LOS DATOS



Debido a que el sujeto de este estudio está basado en la equidad y el acceso, era primordial que nuestros métodos de investigación reflejaran ese sentido de equidad, haciendo partícipes a las mujeres en todas las partes del proceso de recolección de datos.

Además de analizar las fuentes de datos existentes, el equipo del proyecto recolectó datos originales relacionados a las necesidades, preferencias y experiencias de viaje de las mujeres. Todos los esfuerzos de recolección fueron inspirados en la investigación basada en la comunidad (CBR, por sus siglas en inglés), un enfoque participativo que coloca en parejas a los investigadores con los miembros de la comunidad a través de todas las fases del proceso de investigación. De acuerdo con esta metodología, los miembros de la comunidad están involucrados en cada aspecto del proceso de recolección de datos, ayudando a refinar los instrumentos de recolección, implementar nuevas estrategias de participación y conducir encuestas y entrevistas con los vecinos. Los hallazgos iniciales del análisis de datos fueron compartidos con los participantes del estudio para su retroalimentación.

SELECCIÓN DEL VECINDARIO

Cambio de carril establece un modelo basado en el análisis de los tres vecindarios, Sun Valley en San Fernando Valley, Watts en Central Los Angeles y Sawtelle en West Los Angeles. Debido a que el tamaño de la población, la densidad y las características demográficas de los vecindarios del

estudio son representativos de muchos vecindarios en Los Ángeles, el modelo del estudio provee una base importante para los futuros esfuerzos departamentales orientados a recolectar datos desglosados por género a escala de toda la ciudad.

El equipo del proyecto identificó esos vecindarios basado en sus diferencias a través de variables clave que afectan la movilidad de las mujeres, niñas y minorías de género. La selección de vecindarios también fue impulsada por el objetivo del equipo del proyecto de poner en primer plano las necesidades de los grupos más vulnerables y menos atendidos.

Por estas razones, el equipo del proyecto seleccionó los vecindarios usando los siguientes criterios:

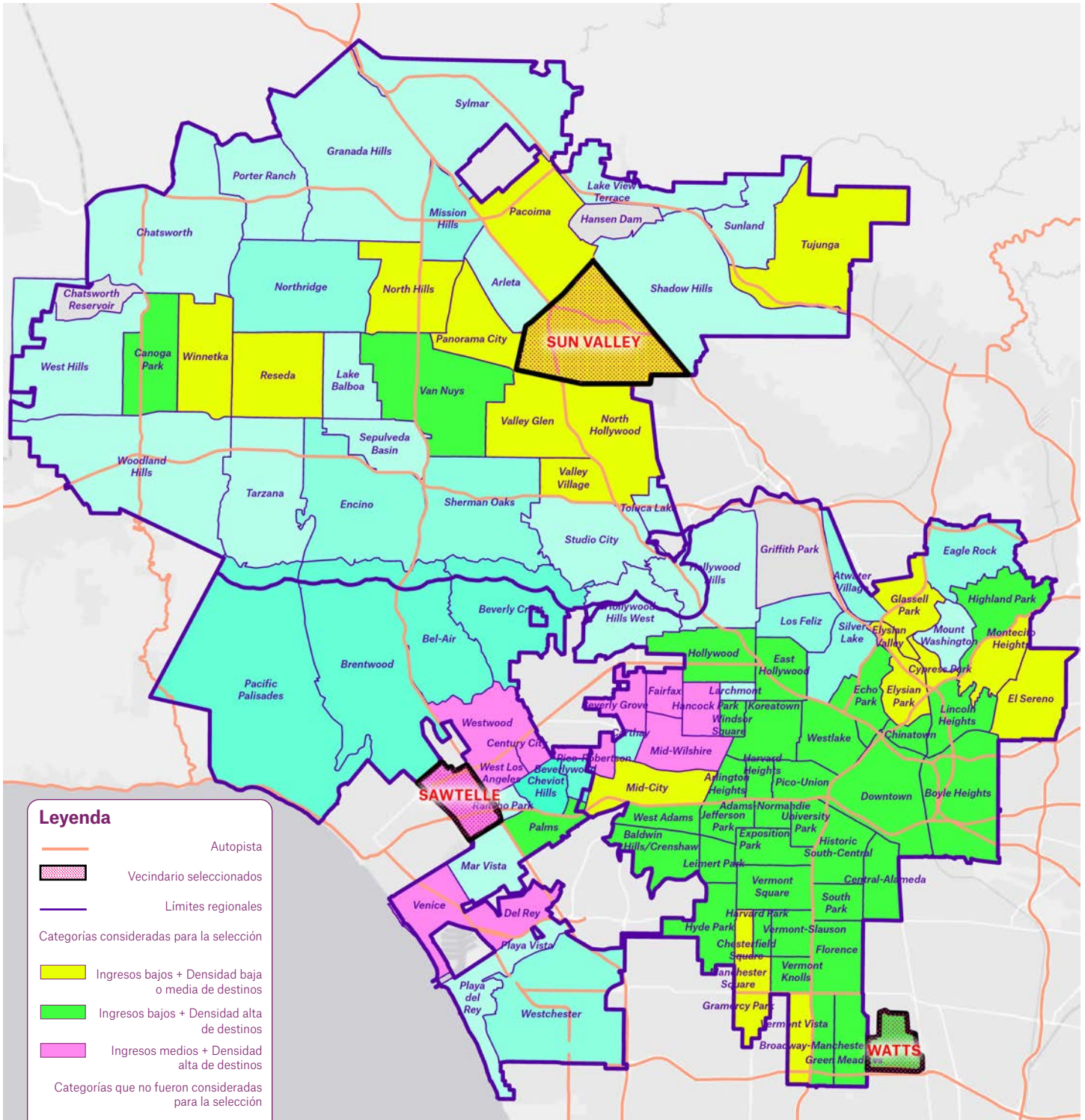
- 1. Distribución geográfica o regional a través de Los Angeles**—El equipo del proyecto seleccionó un vecindario de cada una de las tres grandes regiones generadas por la Comisión de Planeación del Área (Area Planning Commission (APC, por sus siglas en inglés)) de la siguiente manera: el Westside (equivalente a West Los Angeles APC), el Valley (combinando North Valley y South Valley APC) y Central City (de South Los Angeles y East Los Angeles APC).
- 2. Proximidad a los destinos a donde las mujeres, niñas y minorías de género viajan**—Muchos de esos destinos están al servicio de las viviendas, incluyendo las escuelas, los centros comerciales, guarderías, destinos médicos, oficinas de servicios sociales, oficinas de correos y más.

¿QUÉ ES LA INVESTIGACIÓN BASADA EN LA COMUNIDAD?

Los métodos de investigación de Cambio de carril están inspirados en el modelo de investigación basado en la comunidad (CBR), en donde investigadores profesionales se asocian con miembros de la comunidad. La CBR es la única que promueve la asociación entre los investigadores académicos y la comunidad y fomenta la transparencia entre los mismos durante todo el proceso de investigación. La CBR valida las múltiples fuentes de conocimiento y promueve distintos métodos de descubrimiento, entendiendo que la experiencia de los miembros de la comunidad tiene el mismo valor que la teoría o la experiencia profesional. La CBR hace partícipes a los afectados por el tema de investigación en la recopilación, el análisis y la difusión de datos, y tiene como objetivo lograr la justicia a través de la acción y el cambio social.³³ Uno de los objetivos de la CBR es contribuir en las herramientas y los datos que los miembros de la comunidad y las CBO tienen para defender sus prioridades y dar forma al futuro de sus comunidades.



Figure 1. Vecindario por región y categoría



Fuente: City of LA Geohub, LADOT



3. Ingresos—Los vecindarios de ingresos bajos y medios se definieron como aquellos con ingresos por hogar promedio de menos de \$46,290, \$76,036 y \$182,851, respectivamente. Para fijar estos umbrales de ingresos, el equipo de investigación dividió el ingreso por hogar promedio de todos los vecindarios de Los Angeles en nueve cuantiles iguales. Los tres cuantiles inferiores conforman la categoría de "ingresos bajos", los tres del medio "ingresos medios", y los tres superiores los "ingresos altos". Dentro de estos criterios primarios y utilizando una lente de equidad para priorizar los vecindarios BIPOC de bajos ingresos, el equipo del proyecto seleccionó vecindarios que se ajustan a las siguientes tres categorías: 1. Ingresos bajos y densidad alta de destinos, 2. Ingresos bajos y densidad baja de destinos, 3. Ingresos medios y densidad alta y destinos.

Esos criterios produjeron muchos vecindarios dentro de cada categoría. El equipo del proyecto refino la lista de vecindarios dentro de cada categoría al considerar la raza, etnia y acceso a automóviles, dando prioridad a la selección de vecindarios con proporciones altas de BIPOC y mujeres trabajadoras sin acceso a automóviles. El equipo del proyecto usó estos factores porque la data existente demostraba los desafíos interrelacionados que las mujeres, niñas y minorías de género y sexuales enfrentan, especialmente las mujeres de bajos ingresos y BIPOC, y las mujeres sin acceso a automóviles.³²

Los vecindarios resultantes del estudio fueron:

Sun Valley—Un vecindario con densidad baja de destinos y de ingresos bajos en la región de Valley.

Watts—Un vecindario con densidad alta de destinos y de ingresos bajos en la región de Central City.

Sawtelle—Un vecindario con densidad alta de destinos y de ingresos medios en la región de Westside.

Vea la Figura 1. Vecindario por región y mapa por categoría. Consulte el Apéndice C para

obtener más información sobre el proceso de clasificación y selección de vecindarios)

FUENTES DE DATOS EXISTENTES

Antes de recolectar datos nuevos, el equipo del proyecto analizó los conjuntos de datos disponibles de la ciudad de Los Angeles y otras fuentes, incluyendo LADOT, Metro, Trust for Public Land (TPL, por sus siglas en inglés), Agencia de Mantenimiento de la Vía Pública (Bureau of Street Services (BSS, por sus siglas en inglés)), Oficina de Ingeniería (Bureau of Engineering (BOE, por sus siglas en inglés)), Oficina del Alumbrado Público (Bureau of Street Lighting (BSL, por sus siglas en inglés)) y la Oficina del Censo Estados Unidos. Mientras algunos de estos conjuntos de datos incluyen información sobre el género, no todos se pueden desglosar por género a la escala de estudio por vecindario. Otros conjuntos de datos no incluyen los datos por género, pero ayudaron a analizar las condiciones del vecindario y el alcance del servicio de transporte relacionado a los otros vecindarios de Los Angeles. (Vea el Anexo B: reporte de condiciones existentes para obtener un análisis completo de las fuentes de datos existentes)

MÉTODOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS CON PARTICIPACIÓN COMUNITARIA

Datos con inclusión de género con un proceso con inclusión de género. Todos los esfuerzos de recolección de datos contaron con la participación y fueron liderados por miembros de la comunidad en los vecindarios del estudio. En Sun Valley, el equipo del proyecto se asoció con Pacoima Beautiful y en Watts, el equipo se asoció con Watts/Century Latino Organization. Estos grupos comunitarios fueron integrales para el proceso de entrenamiento y contratación de residentes del vecindario para completar encuestas y entrevistas de viaje con miembros de su comunidad. Aunque el equipo del proyecto buscó un socio CBO en Sawtelle, ningún socio potencial tenía la capacidad de servir en este

Métodos



MÉTODOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS



412 ENCUESTAS COMUNITARIAS



74 ENTREVISTAS SOBRE VIAJES



3 GRUPOS DE TRABAJO

papel debido a los impactos de la pandemia de COVID-19. KDI invitó a los residentes de Sawtelle a unirse al Grupo de trabajo del vecindario a través de la difusión a los negocios locales, el Consejo de Vecinos de West Los Angeles Sawtelle, las escuelas, iglesias y CBOs. Los miembros de los Grupos de trabajo—los cohortes de residentes de cada vecindario se asociaron con el equipo de investigación, quienes en su mayoría eran adultos que se identificaban como mujeres y variaban en edad, incluyendo algunas jóvenes estudiantes de secundaria. Los datos fueron recolectados entre julio y octubre de 2020.

GRUPOS DE TRABAJO—El equipo del proyecto se asoció con los residentes en los tres vecindarios de estudio para establecer los Grupos de trabajo. A través de la colaboración con estos grupos, comprendidos de 5 a 8 residentes de identidades de género, idiomas preferidos y edades diversas, el equipo del proyecto se aseguró que la recolección de datos se moldeara por la experiencia y el aporte de los miembros de la comunidad.

A lo largo de 12 reuniones, los miembros del Grupo de trabajo proporcionaron retroalimentación sobre los métodos de recolección de datos, ayudaron a desarrollar e implementar estrategias de participación, ofrecieron conocimientos sobre el contexto del vecindario y aprobaron los hallazgos para asegurarse de que estuvieran alineados con sus experiencias vividas y percepciones del vecindario. Las reuniones del Grupo de trabajo se realizaron en español e inglés, cuando procedía, y se le pagó a los miembros por su asistencia. Además, los miembros del Grupo de Trabajo lideraron los esfuerzos de recopilación de datos mediante la administración de encuestas telefónicas y entrevistas de viaje y alentaron a sus amigos, familiares y vecinos a participar en el estudio. El equipo de KDI se reunió con miembros del Grupo de Trabajo en Sun Valley y Watts para un taller en persona y una visita al sitio, respectivamente, pero las reuniones restantes en estos vecindarios y todas las reuniones en Sawtelle fueron virtuales debido a la pandemia de COVID-19.



ENCUESTA—El equipo del proyecto diseñó una encuesta para recolectar datos sobre la movilidad de los miembros de la comunidad: como se desplazaba la gente, sus experiencias al viajar, las dificultades que enfrentan y los desafíos que mejorarían la movilidad. Las preguntas cubrieron todos los modos de viaje, incluyendo conducir, transporte público, compartir vehículo, compartir viajes y modos activos. La encuesta fue diseñada durante el inicio de la pandemia de COVID-19, cuando los patrones de viaje eran muy diferentes para muchos y la incertidumbre de las respuestas de las personas era muy alta. El equipo del proyecto añadió preguntas sobre los impactos del COVID-19, incluyendo los cambios en el estado de empleo y los cambios potenciales en el uso de los modos de viaje, para entender mejor como la pandemia había afectado el viaje para diferentes grupos. (Ver el Apéndice A para la lista completa de preguntas de la encuesta.)

Los miembros de la comunidad que viven, trabajan, van a la escuela o pasan una cantidad significativa de tiempo en los vecindarios del estudio, fueron elegibles para participar en la encuesta. Cuatrocientos doce participantes completaron la encuesta: 178 de Sun Valley, 133 de Watts y 101 de Sawtelle. El equipo del proyecto sobremuestreó intencionalmente a las mujeres para encargarse de las brechas en los datos existentes. Como resultado, las mujeres la mayoría de voz a través de las muestras de datos: 82% en Watts, 72% en Sun Valley y 51% en Sawtelle. La encuesta requirió de cinco a diez minutos para completarse. Todos los encuestados recibieron una tarjeta de regalo de \$5 y entraron a un sorteo semanal de \$100.

Para proteger la salud y seguridad de los participantes, de los miembros del Grupo de trabajo y de la comunidad entera durante la pandemia de COVID-19, el equipo del proyecto desarrolló una estrategia de participación en encuestas a distancia, lo que incluyó la opción por teléfono para asegurarse que los miembros de la comunidad con conocimientos limitados de computación o acceso a Wi-Fi fueran capaces de participar.

La encuesta estaba disponible en cuatro idiomas: inglés, español, japonés y chino. Los participantes tenían la opción de tomar la encuesta por teléfono, en línea o por escrito en citas móviles presenciales y con distancia social. KDI y los socios CBO anunciaron la encuesta usando los siguientes métodos:

- Publicaciones en las redes sociales y envío de correos electrónicos masivos
- Presentaciones para los miembros de la comunidad
- Mensajes de texto para los residentes con el enlace de la encuesta
- La publicidad de boca en boca por los miembros del Grupo del trabajo (se les pago a los miembros del Grupo de trabajo por cada encuesta que se completo por el miembro de la comunidad que refirieron)

ENTREVISTA DE VIAJE—Las entrevistas de viaje son una herramienta de recolección de datos que se usa para entender los patrones de viaje de los individuos con mayor detalle que los datos derivados de las encuestas. Las entrevistas de viaje

UNA NOTA SOBRE SOLUCIONES DE SEGURIDAD PÚBLICA

La investigación existente ha documentado que la presencia policial no siempre mejora la seguridad pública, o percepciones de la misma, en vecindarios de ingresos bajos y BIPOC.³⁴ Como tal, los instrumentos de recolección de datos que se usaron en *Cambio de carril* fueron diseñados para entender las causas principales de las percepciones de seguridad y peligro, en lugar de avanzar únicamente en posibles

soluciones como el aumento de la presencia policial. Esta estrategia proporciona una base para desarrollar programas pilotos relacionados con la seguridad en colaboración con las comunidades que tienen un historial de exceso de vigilancia. También reconoce que una mayor presencia policial es una opción que se mantiene disponible, si es de interés para los miembros de la comunidad.



duraron aproximadamente de 30 a 40 minutos. Los participantes respondieron las preguntas sobre los siguientes temas:

- Características de la vivienda y demográficas
- Comportamiento de viaje al trabajo, supermercado, atención médica, cuidado infantil, educación y recreación.
- Viajes relacionados con el cuidado
- Modos de uso
- Caminabilidad del vecindario
- Los impactos de viaje y diferencias relacionadas a la pandemia de COVID-19
- Percepciones de y obstáculos para el transporte público
- Acceso a tecnología
- Viajes que no se realizaron debido a la dificultad del viaje

Debido a la extensión y complejidad de las preguntas, la entrevista de viaje proporciona una información matizada y ayuda a llenar las brechas en los datos existentes sobre el viaje por cuidado, los desplazamientos poligonales, la interseccionalidad, los costos de oportunidad de un sistema de transporte que no le da prioridad a las mujeres y los impactos de la pandemia del COVID-19. Ver el Apéndice A para la lista completa de preguntas sobre viajes.

En total, 74 participantes completaron las entrevistas sobre viajes. 19 en Sun Valley, 31 en Watts y 24 en Sawtelle. Los participantes de las entrevistas sobre viajes fueron reclutados de tres maneras principales: 1) Una pregunta de una encuesta que le pedía a los participantes que indicaran su interés en tomar la entrevista, 2) Reclutamiento por mensaje de texto por parte del equipo del proyecto y los socios CBO y 3) las invitaciones de los miembros del Grupo de trabajo que le pidieron a sus amigos y compañeros de la comunidad que participaran.

Los miembros del Grupo de trabajo, los empleados de LADOT y KDI dirigiendo las entrevistas sobre viajes por teléfono entre septiembre y noviembre de 2020. Se les compensó \$35 a los entrevistados por su participación.

LIMITACIONES DE LOS DATOS

Mientras este estudio recolectó una cantidad substancial de datos sobre los patrones, necesidades y preocupaciones de las mujeres y hombres en estos vecindarios seleccionados, los datos sí presentan algunas limitaciones. Mientras el equipo del proyecto recolectó una muestra de datos de calidad sobre los patrones y necesidades de viaje en función de género, especialmente en las comunidades BIPOC de bajos ingresos, la muestra es relativamente pequeña. Además, la muestra solo permite que el equipo del proyecto compare las respuestas entre las mujeres y los hombres y no es inclusivo con todas las identidades de género. Este tamaño de la muestra limita el análisis en dos maneras. Primero, fue difícil comparar y contrastar entre los subgrupos dentro del conjunto de datos. Por ejemplo, este reporte puede comparar los patrones entre el género y los vecindarios, pero fue un reto examinar el género, vecindario, edad y raza debido a las pequeñas submuestras. Segundo, el equipo de investigación usó el enfoque de muestreo por conveniencia lo que crea una muestra no aleatoria en esos vecindarios de estudio. Las limitaciones del tamaño de la muestra y el enfoque del muestro son que los resultados pueden ser difíciles de generalizar para toda la población de Los Angeles.

En el futuro, el Departamento puede aprovechar este trabajo asegurándose de que los proyectos cuenten con los recursos suficientes para recolectar una muestra lo suficientemente grande como para analizarla desde múltiples puntos de vista. El Departamento también podría considerar el reforzar sus esfuerzos recolección de datos en futuros estudios a través del establecimiento de un panel demográfico representativo de los miembros de la comunidad. (Vea el objetivo A en la sección Estrategias de implementación para conocer las estrategias para recopilar datos representativos).



ÁREAS DE INVESTIGACIÓN FUTURA

Los hallazgos de *Cambio de carril* subrayan la importancia de un estudio adicional incluyendo, pero sin limitarse a, los temas enumerados a continuación:

1. Los obstáculos para los viajes de recreación y lo que haría los viajes por ocio más fácil
2. Los viajes que no se realizaron por mujeres, debido a los costos de transporte inaccesible, ineficiente o inseguro
3. Las necesidades de las mujeres, preferencias e interés en las bicicletas, motonetas y otras opciones de micromovilidad.

4. Preferencias, necesidades y experiencias de viaje de la comunidad LGBTQI+

5. Preferencias, necesidades y experiencias de viaje de individuos BIPOC

Debido a que las mujeres de ingresos bajos en comunidades BIPOC experimentan el mayor impacto de las desigualdades de género, los estudios posteriores deberían centrarse más en estas comunidades.





CONDICIONES

» EXISTENTES

DATOS DEMOGRÁFICOS DEL VECINDARIO

OPCIONES DE TRANSPORTE EXISTENTES

Antes de recolectar los datos originales, el equipo del proyecto *Cambio de carril* analizó los datos existentes para entender las diferencias en los datos demográficos, el acceso a los servicios de transporte, seguridad vial e infraestructuras construidas en los tres vecindarios del estudio. Tomados juntos, esas fuentes revelan las desigualdades en el acceso a la movilidad relacionada al género.

Las fuentes de datos incluyen a Departamento de Transporte de la Ciudad de Los Angeles (LADOT, por sus siglas en inglés), Metro, Trust for Public Land (TPL, por sus siglas en inglés), Agencia de Mantenimiento de la Vía Pública (BSS, por sus siglas en inglés), Oficina de Ingeniería (BOE, por sus siglas en inglés), Oficina del Alumbrado Público (BSL, por sus siglas en inglés) y la Oficina del Censo de Estados Unidos. Las tablas 1-4 en el reporte de Condiciones existentes (Apéndice B) resumen los conjuntos de datos, incluyendo si los datos pueden desglosarse por género y área de estudio. Dado que ningún conjunto de datos consideró el área de estudio de forma que pudiera desglosarse por género (excepto por los datos del Censo), incluimos datos sin género relevantes. Los conjuntos de datos sin campos de género, como los que identifican instalaciones y servicios de transporte, permitieron que el equipo del proyecto evaluara qué tan bien servidas están las áreas de estudio en comparación con las demás o con los otros vecindarios.

Las condiciones resumidas en esta sección destacan la importancia de la interseccionalidad en la planificación de un transporte con inclusión de género. Por ejemplo, nuestro examen de Watts reveló una falta de infraestructura básica en las calles como los pasos peatonales e intersecciones señalizadas y asuntos de seguridad vial generalizados. Estas desigualdades son consistentes con los patrones relacionados con la raza y clase. De los tres vecindarios en este estudio, Watts tiene el porcentaje más alto de residentes de raza afroamericana e hispanos/Latinx, así como los ingresos medianos más bajos entre los géneros.

Se necesita una inversión conjunta a largo plazo, una que entienda el género, la raza y la clase como inextricablemente vinculadas, para conciliar las desigualdades que se destacan en este estudio.

DATOS DEMOGRÁFICOS DEL VECINDARIO

Los tres vecindarios estudiados se eligieron para representar una sección transversal demográficamente variada de Los Angeles. Como se mencionó anteriormente, se identificó a Sawtelle como un vecindario de ingresos medios, mientras Sun Valley y Watts fueron identificados como vecindarios de ingresos más bajos.

Sun Valley tiene el área, la población, el número de hogares y la población BIPOC más grandes, todos ellos muy por encima del promedio de los vecindarios de la ciudad. Sun Valley y Watts tienen poblaciones altas de hispanos/Latinx y Watts tiene una población de raza afroamericana alta y una población de raza blanca (no hispana/Latinx) baja. Ambos Watts y Sun Valley tienen un tamaño de hogar mayor que el promedio de la ciudad, y Watts tiene el índice de hogares con propietarias mujeres sin un esposo presente entre los vecindarios del estudio, a casi el doble del índice de la ciudad. En los tres vecindarios estudiados, el porcentaje de familias con propietarias mujeres y sin esposo era más alto que el de las familias con propietarios hombres y sin esposa.

El promedio de los ingresos personales es menor para las mujeres trabajadoras que para sus contrapartes masculinas en los tres vecindarios del estudio. Entre los participantes del estudio, los residentes de Watts tienen los ingresos personales más bajos para todos los trabajadores y los ingresos medianos más bajos por hogar. Generalmente, los hogares encabezados por mujeres sin esposo tenían un ingreso mediano más bajo que sus contrapartes masculinas, excepto en Sawtelle, donde el ingreso por hogar de los primeros era significativamente mayor que en el de los últimos.



PERFILES DEMOGRÁFICOS

	SAWTELLE	SUN VALLEY	WATTS	PROMEDIO POR VECINDARIO DE LOS ANGELES ¹⁰
POBLACIÓN	39,963	71,855	42,652	33,980
ÁREA (MILLA CUADRADA)	2.69	9.42	2.12	-
DENSIDAD DE LA POBLACIÓN (PERSONA/MILLA CUADRADA)	14,856	7,627	20,118	-
RAZA/ETNIA HISPANO/LATINO RAZA BLANCA RAZA AFROAMERICANA ASIÁTICO OTRO/DOS RAZAS MÁS				
HOGAR Y FAMILIAS				
NÚMERO DE HOGARES	18,470	19,234	9,681	1,344,402
TAMAÑO PROMEDIO DE HOGARES	2.3	3.7	4.4	2.88
NÚMERO DE HOGARES FAMILIARES	6,994 37.9%	14,572 75.8%	7,786 80.4%	890,543 66.2%
HOGARES ENCABEZADOS POR MUJERES	1,216 17.4%	3,409 23.4%	3,324 42.7%	214,473 24.1%
HOGARES ENCABEZADOS POR HOMBRES	574 8.2%	1,873 12.9%	952 12.2%	98,813 11.1%
EDAD PROMEDIO				
TODA LA POBLACIÓN	34.1	34.7	25.6	36.4
MUJERES	34.5	35.5	26.6	37.3
HOMBRES	33.7	34.3	24.3	35.4

Tabla 1. Perfiles demográficos generales

Fuente: Oficina del Censo de Estados Unidos



PERFILES ECONÓMICOS Y DE EMPLEO

	SAWTELLE	SUN VALLEY	WATTS	PROMEDIO POR VECINDARIO DE LOS ANGELES ¹¹
TRABAJADORES				
TOTAL DE TRABAJADORES	25,051	31,305	13,585	18,674
MUJERES TRABAJADORAS	11,313 45.2%	13,540 43.3%	5,965 43.9%	8,452 45.3%
INGRESOS PERSONALES PROMEDIO				
TODOS LOS TRABAJADORES	\$47,016	\$24,706	\$19,044	\$34,762
MUJERES TRABAJADORAS	\$44,664	\$21,974	\$16,417	\$29,910
HOMBRES TRABAJADORES	\$50,419	\$27,344	\$20,394	\$40,361
PROPORCIÓN ENTRE LOS INGRESOS DE LAS MUJERES Y DE LOS HOMBRES	0.89	0.80	0.80	0.74
INGRESOS POR HOGAR PROMEDIO				
TODOS LOS HOGARES	\$76,036	\$47,723	\$30,398	\$63,570
TODOS LOS HOGARES FAMILIARES	\$94,222	\$52,121	\$32,918	\$74,938
FAMILIA: MUJER ENCARGADA DEL HOGAR	\$70,037	\$45,264	\$23,419	\$46,255
FAMILIA: HOMBRE ENCARGADO DEL HOGAR	\$45,741	\$50,705	\$38,645	\$62,401

Tabla 2. Perfiles económicos y de empleo

Fuente: Oficina del Censo de Estados Unidos



Mientras que el ingreso promedio por hogar en Watts y Sun Valley está en el tercio más bajo de la ciudad, el ingreso por hogar promedio de Sun Valley es aproximadamente un 50% más alto que en Watts. Si se tiene en cuenta que el tamaño promedio de los hogares en Watts es mayor, esta desigualdad en los ingresos de los hogares resulta aún más sorprendente.

La Tabla 3 describe las características del viaje diario al trabajo y el transporte de los tres vecindarios del estudio. La duración del viaje diario en Sawtelle es menor que el promedio para los vecindarios en la ciudad y es ligeramente superior al promedio en Watts. A través de las tres áreas de estudio, no hay un patrón claro de un género que tenga un viaje diario más largo de manera sistemática. Sin embargo, la manera en que el "viaje diario al trabajo" se define puede excluir componentes relacionados con el viaje o esenciales para el viaje, como dejar a los niños en la guardería.

A través de las tres áreas de estudio, las mujeres conducen y utilizan el transporte público para ir a trabajar en índices superiores al promedio de sus respectivas áreas de estudio y son menos propensas a caminar o usar bicicleta para ir al trabajo. Estos índices son consistentes con la literatura existente que muestra una modesta brecha de género en relación a caminar y una brecha de género más grande y persistente en cuanto al ciclismo. Además, Watts tiene un porcentaje de uso del transporte público superior al promedio de la ciudad. Watts tiene el porcentaje más grande de hogares sin automóviles (18.3%), el doble y el triple que Sawtelle y Sun Valley, respectivamente. Watts también tiene el porcentaje más grande de mujeres trabajadoras que viven en hogares sin automóviles. Sun Valley, el vecindario de estudio seleccionado para representar las áreas con menor densidad de destinos, tiene el porcentaje más bajo de hogares sin automóviles y de mujeres trabajadoras que viven en hogares sin automóviles.

OPCIONES DE TRANSPORTE EXISTENTES

SERVICIOS Y MODOS DE TRANSPORTE

Los vecindarios del estudio varían en su acceso a distintos modos de viaje. Todos los vecindarios del estudio cuentan con rutas de autobús de Metro, pero Sawtelle y Watts cuentan con una mayor variedad de modos de transporte que Sun Valley. Esto es algo esperado porque la densidad de destinos es mayor en Sawtelle y Watts que en Sun Valley. Watts es el único vecindario del estudio con una ruta del Downtown Area Short Hop (DASH, por sus siglas en inglés), una parada de tren ligero del Metro (en la Línea A del Metro, también conocida como la Línea Azul) y el autobús rápido cercano. Sawtelle, el vecindario del estudio con los ingresos más altos, cuenta con varios servicios de Metro, incluyendo una parada de tren ligero de Metro cerca de la línea Expo, la línea del Big Blue Bus de la ciudad de Santa Monica y una línea de autobús cerca de Culver City. Aunque hay varias líneas de Metro en Sun Valley, cada una da servicio a un área geográfica mucho mayor que en Sawtelle y Watts (Sun Valley tiene casi el doble de tamaño que los otros dos vecindarios del estudio).

CityRide ofrece un servicio de transporte y taxi subvencionado para los usuarios calificados en toda la ciudad, pero su uso no es uniforme en los vecindarios del estudio: el uso en Watts y Sawtelle es aproximadamente 3 y 3.5 veces mayor que en Sun Valley, respectivamente. No hay estaciones de bicicletas compartidas en ninguno de los vecindarios del estudio, aunque hay estaciones cerca de Sawtelle. Aunque la ubicación de las opciones de micromovilidad sin anclaje, como las bicicletas eléctricas y las motonetas, varía, en general se concentran en el centro de la ciudad y en los vecindarios del oeste, incluido Sawtelle, y no están disponibles en Watts y Sun Valley. En toda la ciudad, los modos sin anclaje representan un porcentaje muy pequeño de todos los viajes y el uso actual de estos modos sin anclaje está basado en el género: el 64% de los usuarios se identifican como hombres.



PERFILES DE TRANSPORTE

	SAWTELLE	SUN VALLEY	WATTS	PROMEDIO POR VECINDARIO DE LOS ANGELES ¹²
DURACIÓN PROMEDIO DEL VIAJE DIARIO (MINUTOS)				
TODOS LOS TRABAJADORES	24.5	29.6	34.9	30.6
MUJERES TRABAJADORAS	23.9	30.8	33.1	30.2
PORCENTAJE DEL MODO DE VIAJE AL TRABAJO				
MUJERES VEHÍCULO TRANSPORTE PÚBLICO CAMINA BICICLETA OTRO TRABAJA EN CASA				
TOTAL VEHÍCULO TRANSPORTE PÚBLICO CAMINA BICICLETA OTRO TRABAJA EN CASA				
ACCESO A AUTOMÓVIL POR HOGAR				
HOGARES SIN AUTOMÓVILES ¹³	1,657 9.0%	1,1179 6.1%	1,174 18.3%	1,633 13.8%
MUJERES TRABAJADORAS DE HOGARES SIN AUTOMÓVILES ¹⁴	520 4.6%	515 3.8%	594 10.0%	373 5.9%

Fuente: Oficina del Censo de Estados Unidos

Tabla 3. Perfiles de transporte

AMBIENTE CONSTRUIDO

El estudio también considera las diferencias respectivas en los ambientes construidos (las características arquitectónicas, infraestructurales y físicas del lugar). Estas características afectan como los residentes experimentan la movilidad. Sawtelle y Watts se componen en gran medida de un desarrollo compacto y denso, mientras que Sun Valley se caracteriza por un desarrollo de menor densidad. Teniendo en cuenta estos patrones de desarrollo, algunas características del ambiente en los tres vecindarios demuestran un patrón claro de desigualdad en la planificación.

De los tres vecindarios, Watts, por ejemplo, tiene una densidad de intersecciones superior al promedio, pero la densidad más baja de señales de tráfico, lo que crea un paisaje peligroso para los peatones (véase la Tabla 6. Infraestructura del transporte). Esta comparación relativa incluye principalmente al más suburbano Sun Valley, donde uno podría esperar una menor densidad de intersecciones señalizadas que en un vecindario más denso como Watts. En Watts, solo una de cada 33 intersecciones está señalizada en comparación con aproximadamente 1 de cada 10 en Sawtelle. Además, mientras Watts y Sawtelle comparten patrones de densidad similares y desarrollo compacto, la densidad de pasos peatonales por milla cuadrada en Watts es un poco más de la mitad que en Sawtelle.³⁵ En conjunto, los patrones de señalización y las instalaciones de cruce demuestran que Watts está desatendido en cuanto a la infraestructura básica necesaria para cruzar la calle de manera segura.

La densidad de los servicios de autobús, medida por la presencia de servicios como bancas o casetas de autobús, también es mucho menor en Watts que en Sawtelle. Es incluso más bajo que en Sun Valley, a pesar de que Watts tiene más servicios de tren ligero, autobús local y servicio de autobús DASH. El alumbrado público, una característica esencial de un ambiente seguro y accesible para los peatones, también varía según el vecindario. Watts y Sawtelle tienen una densidad de alumbrado público similar,³⁶

"No es seguro cruzar el puente [para acceder a la estación de la Línea A del Metro] después de las 4 p. m. debido a la iluminación mínima"

(Mujer participante de Watts)

los residentes de Watts han reportado una iluminación inadecuada, señalando que las luces puede tener poca potencia o estar atenuadas.

Sun Valley tiene más infraestructura para bicicletas que los otros vecindarios del estudio,³⁷ aunque muchos de los carriles para bicicletas en la calle de Sun Valley se encuentran en La Tuna Canyon Road, que se usa principalmente para acceder a senderos recreativos. Como tal, esta infraestructura puede no servir adecuadamente a aquellos que dependen de las bicicletas para viajar todos los días a su trabajo, educación, por compras o cuidado. Para todos los vecindarios, el tipo de instalaciones de bicicletas es solo uno de los muchos factores importantes a considerar, incluyendo la comodidad, la utilidad y el alcance para la cual la instalación es adecuada para el contexto local.

Además, se ha demostrado que las necesidades y preferencias de viaje de las mujeres difieren de las de los hombres. La investigación ha demostrado que las mujeres tienen preocupaciones más grandes sobre la seguridad personal mientras usan bicicleta, especialmente cuando la usan en transporte mixto o en ciclovías integradas.³⁸ Las mujeres también encuentran más acoso callejero e interacciones no deseadas mientras usan bicicleta³⁹ y los conductores



Tabla 4. Matriz de las áreas de servicio del transporte existente y la presencia de infraestructura por área de estudio



Fuente: City of LA Geohub, LADOT, LA Metro, Agencia de Mantenimiento de la Vía Pública, Oficina de Ingeniería, Big Blue Bus

SERVICIOS DE TRANSPORTE EXISTENTES

	SAWTELLE	SUN VALLEY	WATTS	PROMEDIO POR VECINDARIO DE LOS ANGELES ⁵⁰
TOTAL DE MILLAS CUADRADAS	2.69	9.42	2.12	
DISTRITOS CON ESTACIONAMIENTO PREFERENCIAL (/POR MILLA CUADRADA)	0.3	—	—	0.11
ESTACIONES DE BIKE SHARE [Bicicletas de uso compartido]	—	—	—	1.1
PARADAS DE DASH	—	—	46	14.4
RUTAS DE DASH	—	—	2	1.7
RUTAS DEL TREN LIGERO ⁵¹	—	—	1	0.3
PARADAS DEL TREN LIGERO	—	—	1	1.2
LÍNEAS DEL AUTOBÚS RÁPIDO ⁵²	4	1	—	2.2
PARADAS DEL AUTOBÚS RÁPIDO	11	10	—	7.6
LÍNEAS DEL AUTOBÚS LOCAL ⁵³	3	10	6	5.8
PARADAS DEL AUTOBÚS LOCAL ⁵⁴	28	168	65	65.8
LUGARES DE CONTEO DE PEATONES/BICICLETAS 2009-17	2	1	4	1.4
LUGARES DE CONTEO DE PEATONES/BICICLETAS 2019	1	—	—	0.5
CITYRIDE	478	666	363	-

Fuente: Los Angeles Times - Mapping L.A., City of Los Angeles GeoHub, LADOT, Agencia de Mantenimiento de la Vía Pública, Big Blue Bus

Tabla 5. Servicios de transporte existentes



invaden más a las ciclistas a quienes suponen mujeres que a los ciclistas a quienes suponen hombres.⁴⁰

SEGURIDAD VIAL

Los datos de colisiones viales incluye información sobre el género de la víctima y la gravedad de la lesión (el campo de género de este conjunto de datos es el sexo percibido por el oficial, lo cual puede no reflejar con exactitud la identidad de género de la víctima). A pesar de que la mayoría de las víctimas mortales o gravemente heridas (killed or seriously injured (KSI, por sus siglas en inglés)) de la violencia vial en los tres vecindarios de estudio tienen un cuerpo masculino, el número de víctimas con cuerpo femenino y niños del KDI estaba por encima del promedio de toda la ciudad en los tres vecindarios. En Watts, el porcentaje de víctimas KSI con cuerpo femenino (43.2%) estaba considerablemente por encima del promedio del vecindario (29.4%). Watts también registró porcentajes relativamente altos de víctimas KSI menores de 18 años, más del doble de los índices en Sawtelle, Sun Valley y el promedio del vecindario.

En la medida en que las necesidades de viaje de las mujeres implican tiempo extra de viaje en general o tiempo extra como usuaria vulnerable de la carretera, su género puede estar asociado a un riesgo elevado de lesiones o muerte en un accidente. Además, una vez que se produce un accidente, las investigaciones sugieren que las personas con cuerpo femenino tienen más probabilidades de morir o resultar gravemente heridas que quienes tienen un tipo de cuerpo "masculino promedio", que es el tipo de cuerpo que los fabricantes de automóviles utilizan para diseñar los elementos de seguridad.⁴¹

Las personas BIPOC y las personas de bajos ingresos son más propensas a ser víctimas de violencia vial de manera desproporcionada.⁴² Esto se debe a la falta de inversión pública, lo que resulta en infraestructura inadecuada como los pasos peatonales, el alumbrado y el mal mantenimiento, acceso inadecuado a la atención

médica y cuidado médico con prejuicios, vigilancia y aplicación de la ley con prejuicios raciales, y menor acceso a vehículos más nuevos y seguros, entre otros factores.⁴³

Cuando se superponen los corredores prioritarios de Visión Cero de la ciudad con los datos de KSI en los vecindarios del estudio, los corredores prioritarios de Visión Cero parecen alinearse más con las ubicaciones de los incidentes de KSI que involucran a víctimas de cuerpo masculino. Sin embargo, esto no es una sorpresa, dado el número relativamente mayor de víctimas de KSI con cuerpo masculino. Además, los niños constituyen un porcentaje mayor de víctimas de KSI en Watts que el promedio en toda la ciudad. Esto refleja las anécdotas que las partes interesadas en el vecindario compartieron sobre niños que morían o eran gravemente heridos cerca de las escuelas. La Figura 3 muestra un mapa de calor de dónde ocurren las colisiones de KSI con niños, superpuesto con puntos escolares.

Veintiocho vecindarios a través de la ciudad tienen al menos un corredor de prioridad de Visión Cero. En promedio, estos vecindarios tienen ocho segmentos de la Red de alta peligrosidad identificados dentro de sus límites. Había 15 vecindarios que tenían más de ocho segmentos en la Red de alta peligrosidad y ningún corredor prioritario, incluyendo Sun Valley.



INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE

	SAWTELLE	SUN VALLEY	WATTS	PROMEDIO POR VECINDARIO DE LOS ANGELES ⁵⁵
DENSIDAD DE INTERSECCIONES (/POR MILLA CUADRADA)	284.0	195.5	278.1	187.8
DENSIDAD DE SEÑALES (/POR MILLA CUADRADA)	27.5	9.0	8.5	11.0
PROPORCIÓN DE SEÑALES A INTERSECCIONES	0.10	0.05	0.03	0.06
DENSIDAD DEL ALUMBRADO PÚBLICO (/MILLA CUADRADA) ⁵⁶	786.9	346.5	801.9	644.5
ÍNDICE DE CAMINABILIDAD ⁵⁷	0.86	-2.3	-0.3	-0.96
PROPORCIÓN ENTRE BANCAS/CAJETAS DE AUTOBÚS Y PARADAS	3.97	0.69	0.22	0.76
DENSIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA DE AUTOBUSES	57.6	13.1	11.3	16.5

Fuente: City of LA Geohub, Oficina de Ingeniería, LADOT, Oficina del Alumbrado Público, Agencia de Mantenimiento de la Vía Pública,

Tabla 6. Infraestructura y variables geográficas

SEGURIDAD VIAL

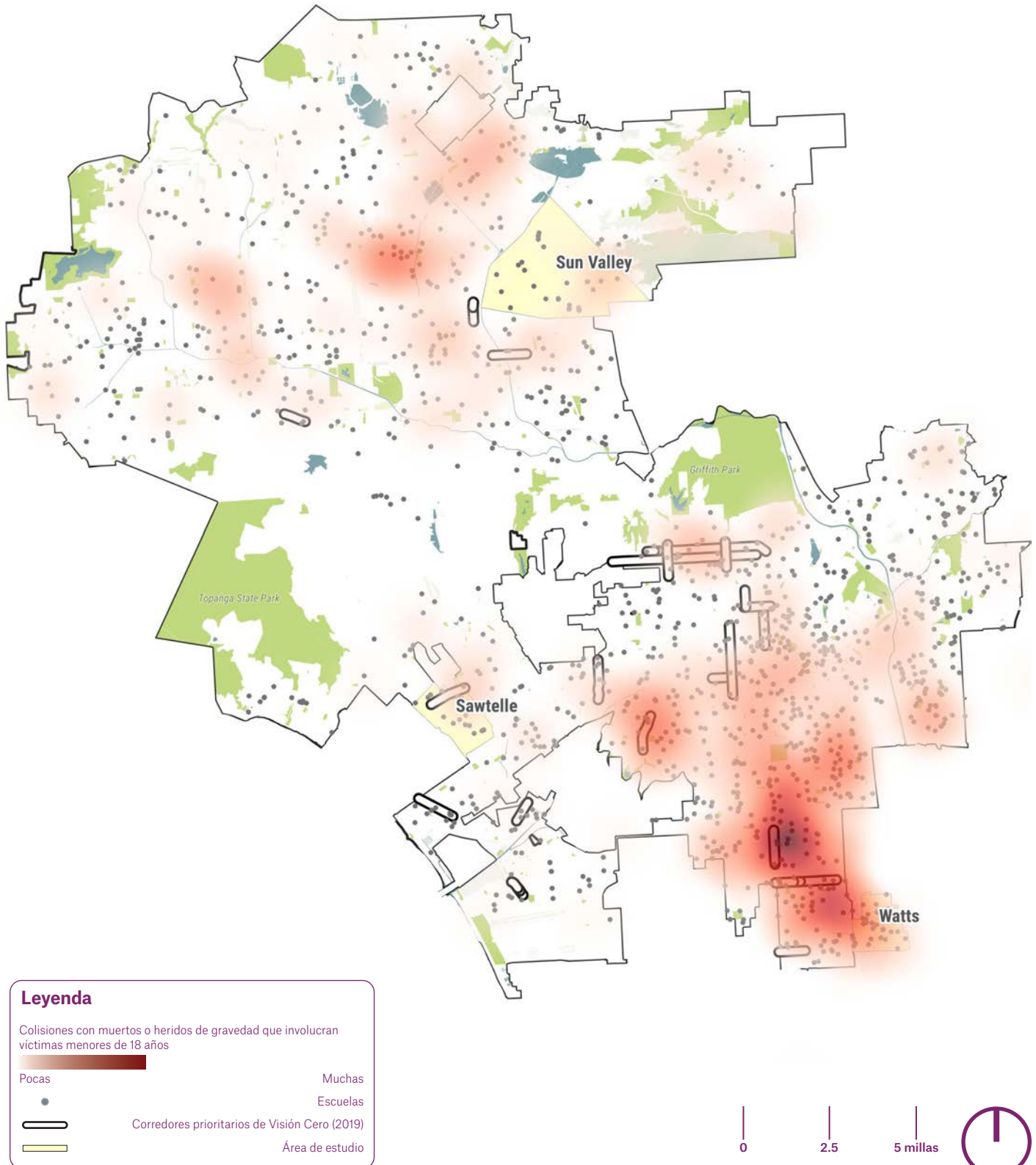
	SAWTELLE	SUN VALLEY	WATTS	PROMEDIO POR VECINDARIO DE LOS ANGELES ⁵⁸
VÍCTIMAS KSI FEMENINAS	18	31	19	12.7
TOTAL KSI	60	112	44	43.2
% DE VÍCTIMAS KSI FEMENINAS	30.0%	27.7%	43.2%	29.4%
NIÑOS KSI ⁵⁹	3	7	6	2.9
% DE NIÑOS VICTIMAS KSI	5.0%	6.3%	13.6%	6.7%
CORREDORES PRIORITARIOS DE VISIÓN CERO	1	0	0	0.4
MEJORAS DE VISIÓN CERO ⁶⁰	3	2	3	25.9
CORREDORES DE LA RED DE ALTA PELIGROSIDAD	10	12	6	5.7

Fuente: City of LA Geohub, LADOT

Tabla 7. Colisiones con víctimas mortales o heridos de gravedad y esfuerzos de seguridad



Figura 2. Colisiones viales—víctimas menores de 18



Fuente: City of LA Geohub, LADOT, Sistema Integrado de Registros de Tráfico Estatal (Statewide Integrated Traffic Records System (SWITRS, por sus siglas en inglés))

HALLAZGOS

HALLAZGOS POR GÉNERO

HALLAZGOS POR VECINDARIO

HALLAZGOS DE LA PANDEMIA DE COVID-19

LET'S IMPROVE
TRANSPORTATION
IN YOUR
NEIGHBORHOOD!

SIGN-UP HERE TO BE PART OF
A TRANSPORTATION STUDY

INSCRIBETE AQUI PARA SER PARTE
DE UN ESTUDIO DE TRANSPORTE

MEJOREMOS EL

Esta sección describe los hallazgos que resultaron de la recolección de datos. Los hallazgos se dividen en tres secciones: 1) hallazgos por género, 2) hallazgos por vecindario y 3) hallazgos relacionados con la pandemia COVID-19. Cada sección incluye una lista completa de hallazgos estadísticamente significativos y le sigue una discusión de las implicaciones de esos hallazgos.

En conjunto, los siguientes hallazgos demuestran el rol crítico del ingreso al determinar la capacidad de las mujeres para superar los desafíos de

transporte basados en el género. Las mujeres con ingresos más altos pueden superar los problemas de viaje basados en el género pagando por mejores opciones de transporte o viviendo en vecindarios con más servicios y opciones de movilidad, mientras que las mujeres con ingresos más bajos se ven atrapadas dependiendo de sistemas que no toman en cuenta sus necesidades y, como resultado, soportan mayores cargas de viaje como el costo, la pobreza de tiempo, el estrés, los riesgos de seguridad o el acceso limitado a las oportunidades económicas.

¿CON QUIÉN HABLAMOS?

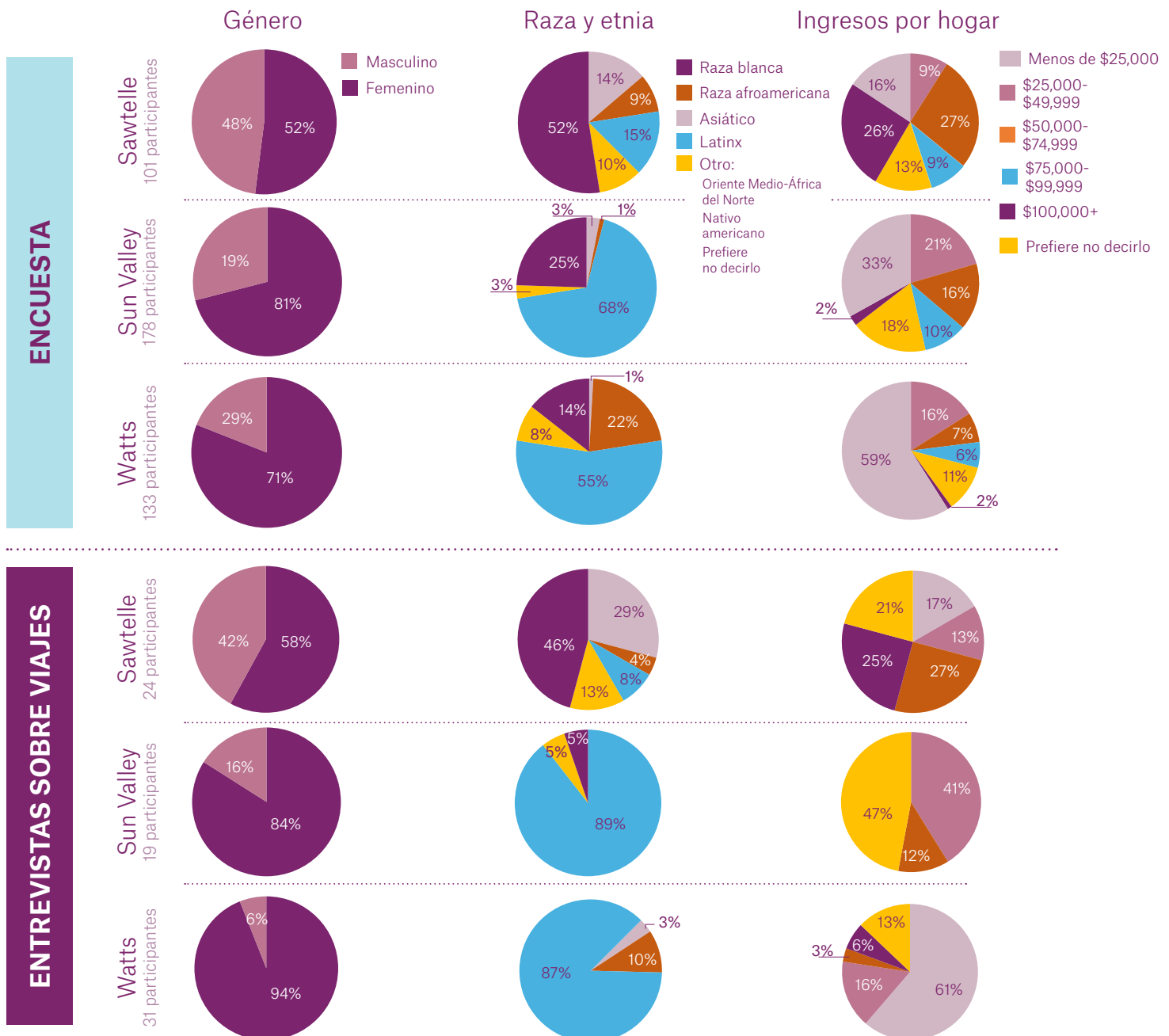


Figura 3. Datos demográficos de los encuestados

HALLAZGOS POR GÉNERO

Los hallazgos basados en el género en esta sección refuerza el conocimiento existente sobre las diferencias en la movilidad de las mujeres comparada con la de los hombres. (Vea el capítulo de antecedentes para obtener una lista de diferencias). Sin embargo, debido a que la recolección de datos coincidió con la pandemia de COVID-19, ellos también revelaron el impacto compuesto del estado socioeconómico en la movilidad y el acceso a la oportunidad en caso de emergencia. Las mujeres, que suelen ser trabajadoras esenciales y más responsables por las tareas de cuidado y relacionadas con el hogar, perdieron sus trabajos o dejaron el ámbito laboral para cuidar a otras personas en índices más altos que los hombres.⁶¹

PATRONES DE VIAJE

Las mujeres son más propensas que los hombres a usar múltiples modos en un día y a realizar movilidad poligonal durante los viajes que no incluyen los viajes diarios.⁶² Las mujeres encuestadas en Watts y Sun Valley son más propensas a ser responsables por los mandados del hogar como las compras al supermercado, mientras los hombres encuestados en Sawtelle son más propensos a ser responsables por esos mandados. En los tres vecindarios, las mujeres son más propensas que los hombres a realizar viajes al supermercado de más de 45 minutos: 6% (Sawtelle), 9% (Sun Valley) y 17% (Watts) de las mujeres encuestadas viajaron por más de 45 minutos al supermercado, comparadas con el 0% (Sawtelle), 4% (Sun Valley) y 9% (Watts) de los hombres encuestados.⁶³ En Watts y Sun Valley, la duración del tiempo de viaje al supermercado está ligado al acceso al automóvil, con aquellos que habitan en hogares sin automóviles siendo más propensos a viajar por más de 45 minutos al supermercado.

USO DE LOS MODOS

El uso de los modos de transporte activo: ciclismo, andar en monopatín y en patineta,

difiere entre hombres y mujeres. Los hombres, antes y durante la pandemia, son más propensos que las mujeres a usar modos activos. Antes de la pandemia, el 63% de los hombres y 24% de las mujeres a través de todos los vecindarios usaban modos activos por dos o más días a la semana. Durante la pandemia, el uso disminuyó al 54% de hombres y al 23% de mujeres. El uso de modos activos cambió menos para las mujeres durante la pandemia que para los hombres, aumentando ligeramente para las mujeres en Watts y en Sun Valley, mientras en Sawtelle se redujo entre las mujeres. Esto está en consonancia con la Revisión del Dockless Vehicle Pilot Program [Programa Piloto de Vehículos sin Anclaje] 2019-2020 de LADOT, que encontró un mayor porcentaje de participantes que se identificaron como hombres (64%) que como mujeres.⁶⁴ Los participantes también eran más jóvenes y más ricos que la población general.⁶⁵

Las mujeres y los hombres conducen en cantidades similares a través de todos los vecindarios. El uso de transporte público por género difiere por vecindario. Antes de la pandemia, las mujeres usaban el transporte público con más frecuencia (definido por los viajes a la semana) que los hombres en Sun Valley, pero los hombres usaban el transporte público con más frecuencia que las mujeres en Watts y Sawtelle.

OBSTÁCULOS PARA VIAJAR

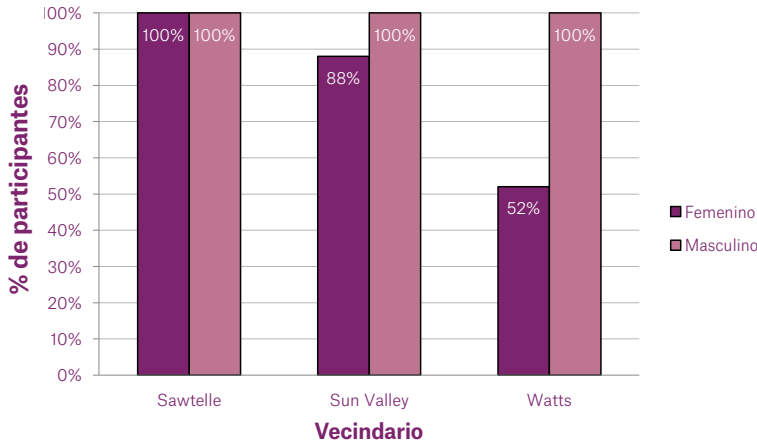
Para la mayoría de modos de transporte, las mujeres enfrentaban varios obstáculos, incluyendo los riesgos de seguridad, ambientes de paseo deficientes, menos acceso a las licencias de conducir, costos altos y la falta de eficiencia en el transporte como los largos tiempos de viaje y la poca frecuencia del servicio. Estos obstáculos evitan que hagan viajes, haciendo que su movilidad sea menor que la de los hombres.

Las mujeres también son más propensas que los hombres a preocuparse por su seguridad cuando utilizan el transporte público. Además de las desigualdades de género, hay desigualdades raciales en las



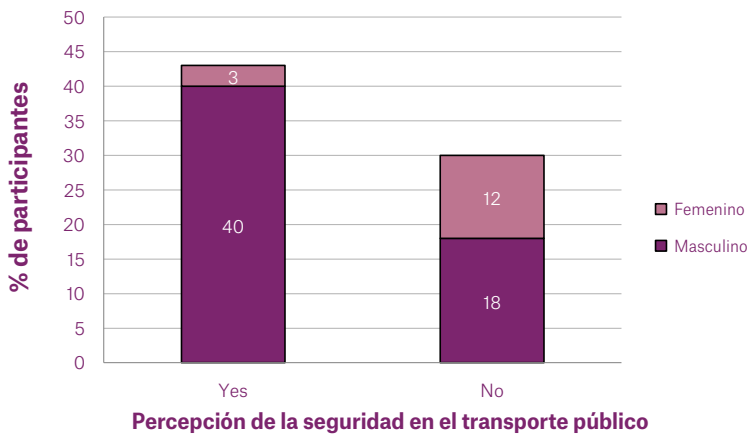
OBSTÁCULOS PARA VIAJAR

¿Tiene un teléfono inteligente?



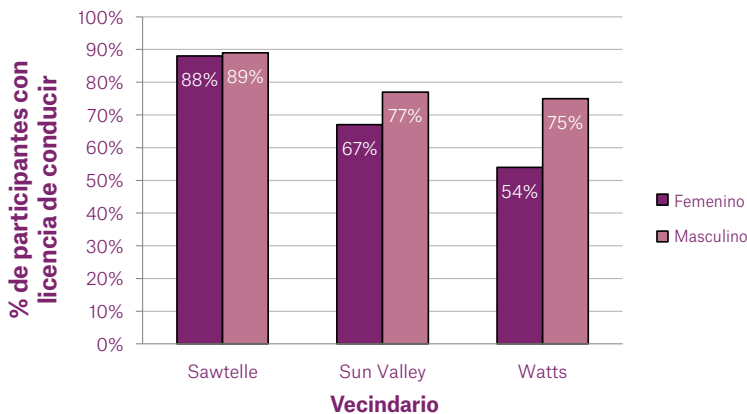
Las mujeres desempleadas eran más propensas a carecer de acceso a Internet.

¿Alguna vez ha temido por su seguridad en el transporte público?



*"Me da miedo estar afuera en la noche.
Tomo el 169 y solo pasa una vez cada hora.
Intento tomarlo antes de que oscurezca, porque me da miedo salir de noche."
(Mujer participante de Sun Valley)*

¿Tiene una licencia de conducir?



El porcentaje de hogares sin vehículos es el más alto en Watts (22%), menor en Sawtelle (11%) y el más bajo en Sun valley, pero Sun Valley también tiene el porcentaje más alto de hogares con menos automóviles que adultos (56%)

Figura 4-6. Obstáculos para viajar



Las mujeres son más propensas a realizar viajes más largos al supermercado

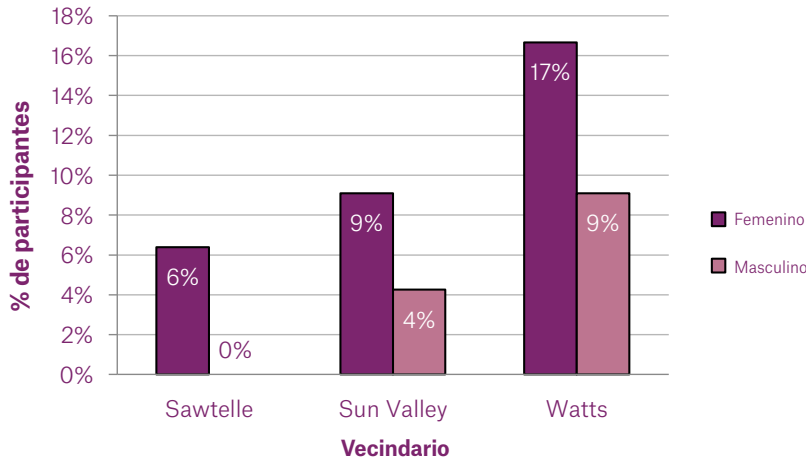


Figura 7. Tiempo de camino hacia el supermercado mayor de 45 minutos

"Las mujeres tienen mucha más responsabilidad en el hogar..."

Las mujeres siempre tienen que moverse más, tienen que ir a los supermercados, visitas médicas, tienen que hacer más.

No puedo conducir así que tengo que tomar el autobús."

(Mujer participante de Sun Valley)

percepciones de seguridad al esperar el transporte, usarlo y al caminar.⁶⁶ Los encuestados que se identifican como Latinx, afroamericanos o asiáticos, son más propensos a sentirse inseguros que aquellos que se identifican como caucásico u otro. Además, las mujeres son más propensas que los hombres a reportar el transporte como un obstáculo para los viajes de recreación, lo que lleva a que las mujeres hagan menos viajes por recreación.

El porcentaje de mujeres participantes con permiso de conducir es menor en comparación con el de los hombres. El 65% de mujeres encuestadas poseen una licencia en comparación con el 82% de hombres encuestados. Las desigualdades de género en la obtención de licencias varían por vecindario. La desigualdad es mayor en Watts, donde el 54% de las mujeres encuestadas tienen licencia, comparado con el 75% de los hombres encuestados. En Sun Valley, el 67% de las mujeres encuestadas tienen licencia, comparado con el 77% de los hombres. La desigualdad de género en la obtención de licencia es menor en Sawtelle, donde el 88% y 89% de mujeres y hombres tienen licencias, respectivamente. Aunque este estudio no recogió datos sobre el uso actual de vehículos compartidos, la falta de licencia para conducir puede ser una barrera para utilizar los servicios de vehículos compartidos y otros que requieren una licencia de conducir, especialmente para las mujeres de Watts

y Sun Valley, donde las participantes eran menos propensas a tener una licencia de conducir.

"Hay un mercado nuevo que vende frutas y verduras más baratas, pero está más lejos y el sistema de transporte no llega hasta ahí. En mi bicicleta, no puedo llevar todas las cosas y no siempre puedo esperar a que mi esposo llegue a casa para que me lleve."(Mujer participante de Watts)

En los tres vecindarios del estudio, el precio parece ser una gran consideración en la decisión de usar los servicios de ride-hailing [transporte privado]. El 69% de los hombres y las mujeres encuestados coinciden en que "el uso de Lyft/Uber/Taxis es caro". Mientras los hombres y las mujeres en Watts y Sun Valley tenían la misma probabilidad de encontrar estos modos caros, los hombres en Sawtelle tenían más probabilidades que las mujeres de encontrarlos caros. Asimismo, el 50% de los encuestados está de acuerdo con las declaraciones "Camino a los lugares para ahorrar dinero" y "Tomo el transporte público para ahorrar dinero", siendo los residentes de Watts los que más probabilidades tienen de estar de acuerdo. En los tres vecindarios en los que se realizó el estudio, los hombres eran más propensos que las mujeres a caminar y usar el transporte público para ahorrar dinero.

¿QUÉ TIPOS DE VIAJES NO REALIZA DEBIDO A QUE VIAJAR ES MUY DIFÍCIL?

"Para una organización espiritual, se tarda una hora en llegar, así que no voy"

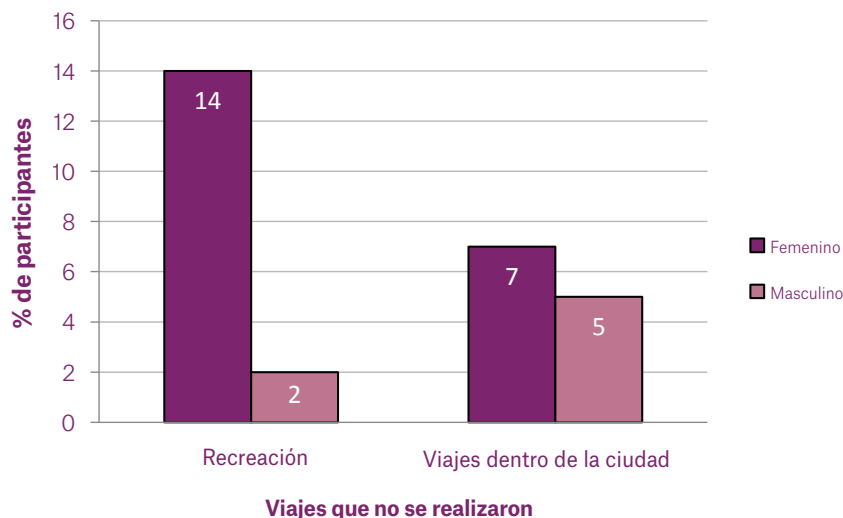
"Me gustaría visitar a mis familiares"

"Me gustaría ir a la playa, pero está muy lejos"

"No visito a mis hijos porque no puedo conducir"

"A las playas, el zoológico y las montañas"

¿Qué viajes no realiza porque viajar es muy difícil?



"Sería excelente si hubiera un transporte que fuera a las montañas y a las playas para que las personas pudieran ir a disfrutarlas con sus familias."

(Mujer participante de Watts)

Figura 8. Viajes que no se realizaron



ACCESO A INTERNET

El Internet se ha convertido en una herramienta central para el wayfinding [encontrar el camino] y usar el transporte público. En consecuencia, el acceso de una persona a los teléfonos inteligentes y a Internet es un determinante clave de su acceso relativo a la movilidad. La mayoría de los participantes en las entrevistas sobre viajes tenían acceso a un teléfono inteligente, a una computadora y a Internet en casa, pero había diferencias significativas según el género. Por ejemplo, 0/15 hombres (0%) carecían de un teléfono inteligente en comparación de 16/43 mujeres (37%), y 1/15 hombres (7%) no tenían una computadora en casa en comparación de 18/59 mujeres (31%). Las mujeres desempleadas eran más propensas a carecer de acceso a Internet.

"A veces no hay suficiente información para realizar el viaje, especialmente sobre el transporte público"

(Mujer participante de Sun Valley)

INFERENCIAS DE LOS HALLAZGOS POR GÉNERO

Los patrones de viaje basados en el género que se descubrieron en este estudio reflejan los hallazgos de los estudios previos.⁶⁷ Esta información demuestra que, en comparación a los hombres, las mujeres tienen patrones de viaje más complicados y una mayor preocupación por la seguridad personal, lo que lleva a una mayor dependencia de los automóviles. Las mujeres de bajos ingresos que viven en vecindarios de baja densidad también dependen de los automóviles para llegar a los destinos ubicados más allá de la distancia a pie. La falta de acceso a los automóviles o la falta de permiso de conducir pueden contribuir a una menor movilidad o a viajes largos y costosos para las mujeres de bajos ingresos en los vecindarios de baja densidad en comparación con los hombres y las mujeres con ingresos más altos en estos vecindarios.

En Sawtelle, donde la mayoría de los encuestados tenían licencia, hay poca o ninguna diferencia entre los géneros en cuanto a los índices de licencias para conducir. Las mujeres de Sun Valley y Watts

tuvieron los índices más bajos de obtención de licencias en comparación con sus contrapartes masculinas. Es probable que las características socioeconómicas y de ciudadanía de los encuestados también afecten a la obtención de la licencia.

La mayoría de los participantes utilizaron automóviles para llegar a los destinos recreativos, y es probable que el menor acceso de las mujeres a los automóviles y a las licencias de conducir limite su capacidad para realizar este tipo de viajes. El acceso limitado a destinos sociales y recreativos como los parques y la playa puede afectar negativamente la calidad de vida en general y contribuir al aislamiento social entre las mujeres y las personas dependientes que viajan con ellas, como los niños y los adultos mayores.⁶⁸

HALLAZGOS POR VECINDARIO

Las mujeres de los tres vecindarios estudiados tienen diferentes patrones de viaje y se enfrentan a distintos desafíos relacionados con las características demográficas y del ambiente construido de sus vecindarios. Lo más significativo es que las encuestadas en la mayoría de los vecindarios estudiados de bajos ingresos de Watts y Sun Valley, utilizan menos modos de transporte, tienen menos probabilidades de tener acceso a un automóvil y a una licencia de conducir, y recorren distancias más largas para llegar a sus destinos diarios en comparación con las mujeres del vecindario de Sawtelle con ingresos más altos.

¿Cuántos automóviles tienen, alquilan o están disponibles para el uso habitual de las personas que viven actualmente en su hogar?

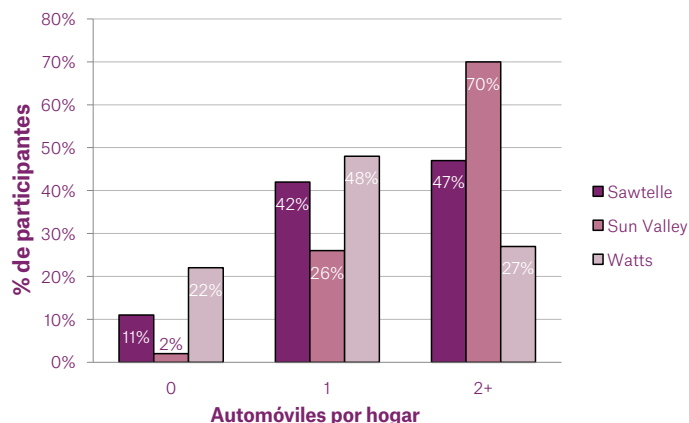
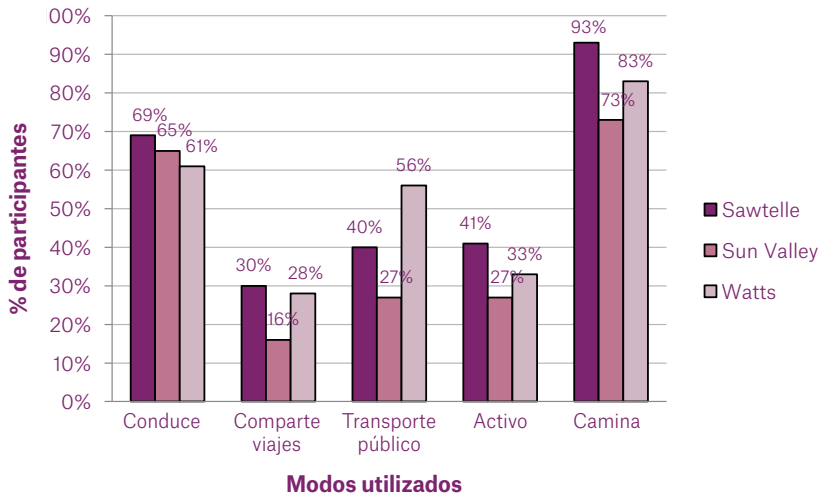


Figura 9. Acceso a automóviles por hogar



¿Con qué frecuencia usa diferentes modos de viaje?



Los encuestados en Sawtelle usan una mayor variedad de modos de viaje que los residentes de Watts y Sun Valley.

Figura 10. Modo que se usó al menos 2 días por semana

PATRONES DE VIAJE

Los encuestados en los tres vecindarios tenían perfiles de viaje diferentes. Los encuestados en Sawtelle, el cual es más un vecindario de uso mixto que los otros dos, usan una mayor variedad de modos de viaje, incluyendo conducir, caminar, andar en bicicleta y en monopatín, que los residentes de Watts y Sun Valley. Los residentes de Sawtelle también son más propensos a usar modos activos que los encuestados en los otros vecindarios estudiados. Mientras los residentes de Sun Valley eran los que menos caminaban, los residentes de Watts eran los que menos conducían y los que más usaban el transporte público. Los tiempos de viaje también variaban por vecindario, con un gran porcentaje de los residentes de Watts y Sun Valley que iban al trabajo entre la medianoche y las 6:00 a.m.⁶⁹ Este es el caso de tanto los hombres como las mujeres en estos vecindarios.

Las diferencias de viaje en los vecindarios están vinculadas a una combinación de características relacionadas con la forma urbana (por ejemplo, la densidad, los tipos de uso del suelo, la proximidad a los centros de empleo) y las características socioeconómicas de los residentes (por ejemplo, los ingresos, la raza/etnia). En Watts, donde los

residentes tienen ingresos bajos o muy bajos, los hogares tienen los niveles más bajos de propiedad de automóviles y acceso a licencias de conducir. Esto se representa en la muestra del estudio y en los datos demográficos de la comunidad en la Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense. Además de las características socioeconómicas, las diferencias en el uso del suelo en el vecindario y los patrones de desarrollo estaban ligados a la capacidad de acceder a los destinos diarios. En Sawtelle, los encuestados eran más propensos a encontrar todos sus destinos diarios dentro de su vecindario que los residentes de Watts y Sun Valley. Tanto en Watts como en Sun Valley, las mujeres tenían menos probabilidades que los hombres a poder acceder a sus destinos diarios dentro de su vecindario.

"[La comunidad de Watts] realmente necesita trabajar y realizar actividades fuera del vecindario."

(Mujer participante de Watts)

"La comunidad... tiene que ir al trabajo y al mercado. Los buses están llenos en la mañana."

(Mujer participante de Watts)



Las mujeres enfrentan obstáculos para caminar y tomar el transporte público, especialmente en vecindarios de bajos ingresos.

Las percepciones del ambiente para caminar en general y el espacio público varían por vecindario, pero el entorno deficiente para caminar es el obstáculo más grande para viajar para los hombres y las mujeres a través de los tres vecindarios estudiados. Los encuestados en Watts y Sun Valley son más propensos a reportar percepciones de peligro por la noche, miedo a la delincuencia y el mal estado de las aceras como obstáculos para caminar que los encuestados en Sawtelle. Además, los residentes de Sun Valley son más propensos que los residentes de Sawtelle a reportar una falta de destinos cerca como un obstáculo.

"Es difícil porque las aceras no se adaptan a la silla de ruedas de mi hijo y las aceras no tienen rampas."

(Mujer participante de Watts)

"En algunas calles suelen faltar aceras, por lo que es peligroso caminar hasta las paradas. En las paradas de autobús no hay protección por parte de los agentes de seguridad".

(Mujer participante de Sun Valley)

Entre los los tres vecindarios, los tiempos de viaje y espera largos e impredecibles también eran obstáculos comunes para usar el transporte público. Los residentes de Watts también identificaron comúnmente las paradas lejanas y el servicio indirecto como obstáculos, mientras que los residentes de Sun Valley identificaron comúnmente la falta de servicios en las paradas de autobús como un obstáculo. Estos hallazgos se alinean con la investigación previa que demuestra que la frecuencia del servicio y los tiempos de viaje como grandes obstáculos para usar el transporte público.⁷⁰ La frecuencia del servicio en las líneas del autobús de Metro es especialmente bajo en Sun Valley y mientras las líneas con servicio frecuente tienen rutas cerca de Watts, no hay muchas líneas que atiendan directamente al vecindario. Las líneas del autobús de Metro que sirven a Sawtelle tienen la mayor frecuencia de

¿CUÁLES SON LOS DESAFÍOS DE USAR EL TRANSPORTE PÚBLICO?

"Hace mucho calor mientras estoy esperando"

"Cuando llueve o hay mucho sol, no hay estructuras con sombra"

"Los tiempos de espera son largos"

"Las paradas están lejos"

"Caminar hasta la parada"

"Lleva mucho más tiempo"

"Se debe planificar apropiadamente el día"

"Hay que trasladarse"

"No se puede llevar [una] bicicleta... por la capacidad e infraestructura del sistema de transporte"

"Estoy trabajando como voluntario... pero llegar allí es una pesadilla en el transporte público... una vez tardó más de 3 horas... el tiempo es el problema más grande y la frecuencia... [y] no hay sombra en las paradas de autobús."



servicio y también cuenta con las líneas del Big Blue Bus y el autobús de Culver City. El plan de autobuses NextGen de Metro tiene como objetivo aumentar la frecuencia de los autobuses y la fiabilidad del servicio.

INFERENCIAS DE LOS HALLAZGOS POR VECINDARIO

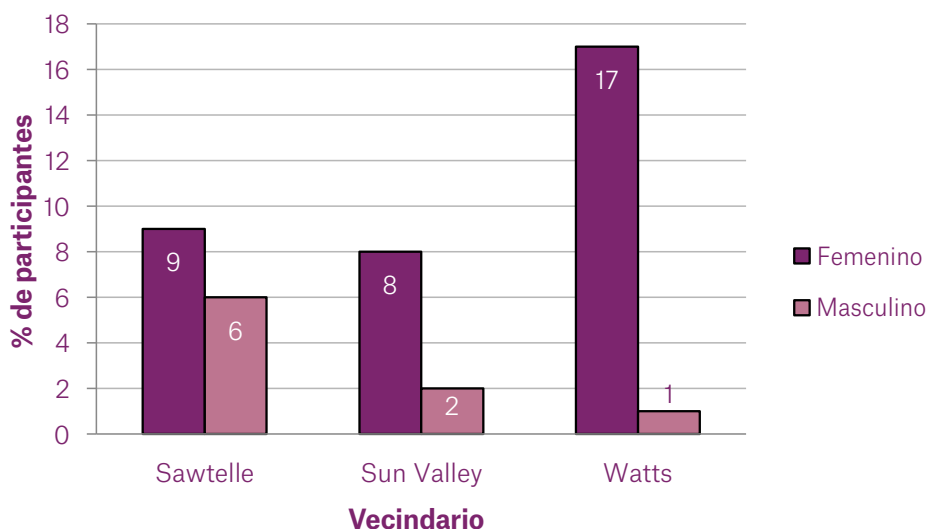
Los datos no indican por qué la gente solo usa modos específicos o si su uso refleja sus preferencias o limitaciones. Sin embargo, dadas las diferencias de viaje claras entre los tres vecindarios, los datos sugieren que las soluciones para las necesidades de movilidad de las mujeres deben ser apropiadas para el vecindario. Los vecindarios de bajos ingresos y de densidad baja y media requerirán intervenciones de transporte diferentes que las áreas de mayor densidad.

El comportamiento de viaje de los encuestados en Sawtelle, por ejemplo, demuestra que la mejora de la movilidad a través de más modos de transporte es más fácil cuando los destinos están más cerca entre sí; cuando los viajeros están más familiarizados y más cómodos con los servicios de transporte; cuando los residentes tienen los recursos financieros para usar los servicios basados en la tecnología; y cuando hay un amplio acceso a las licencias de conducir.

Los tipos de intervenciones necesarias en las áreas de densidad medias y bajas probablemente deberían dirigirse a la capacidad de recorrer largas distancias que las que se recorren fácilmente caminando, en patineta o en bicicleta. Esto también puede ser cierto en vecindarios con alta densidad de destinos, pero en los que los residentes aún tienen que viajar fuera de su vecindario para llegar a los lugares de trabajo y a ciertos tipos de destinos, como los comercios o los destinos culturales o de entretenimiento.

Sin mejorar la accesibilidad de destinos cercanos a comunidades como Watts y Sun Valley a través de esfuerzos de planificación, diseño y desarrollo del uso del camino, la utilidad de las caminatas y el ciclismo estarán limitadas, independientemente de qué tan seguras sean las calles. De la misma manera, hasta que los modos públicos y activos atiendan mejor a las necesidades de viaje de las mujeres, el viaje en automóvil seguirá siendo la forma más eficiente de satisfacer las necesidades de viaje de las mujeres, especialmente en las comunidades de bajos ingresos y BIPOC afectadas por la desinversión histórica en el transporte público y el ambiente peatonal. Las posibles intervenciones también deben reconocer los obstáculos de costo usando servicios de ride-hailing [transporte privado] entre las personas de bajos ingresos.⁷¹

¿Cree que su vecindario tiene todos sus destinos diarios a una distancia razonable a pie?



"Realmente necesitamos trabajar, realizar las compras y actividades fuera del vecindario."

(Mujer participante de Watts)

Figura 11. Destinos diarios cerca de la vivienda

La investigación adicional en South Los Angeles descubrió los precios fluctuantes en los modelos basados en la demanda que algunos servicios de viajes compartidos y micromovilidad utilizan, como el uso de bicicletas y patinetas compartidas es un obstáculo de uso entre las madres.⁷²

HALLAZGOS DE LA PANDEMIA POR COVID-19

La pandemia afectó los patrones de viaje en los tres vecindarios estudiados, pero los cambios fueron menos pronunciados en los vecindarios estudiados de bajos ingresos. A pesar de que el uso de transporte público disminuyó en los tres vecindarios, fue en Watts donde disminuyó menos. A través de los tres vecindarios, los encuestados en Sawtelle experimentaron el mayor aumento en caminatas durante el COVID. Los encuestados en Watts caminaron menos durante la pandemia que antes.

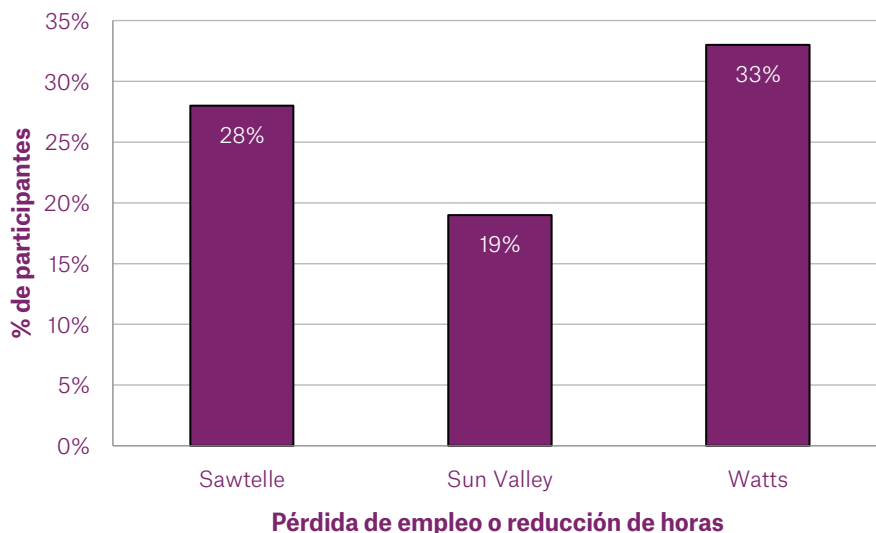
A través de los tres vecindarios, los encuestados de Watts sufrieron la mayor pérdida de empleos como resultado de la pandemia de COVID-19. Sin embargo, en general, el uso del transporte no cambió para la mayoría de los encuestados en Watts que perdieron su empleo. Entre el grupo

relativamente pequeño de nuevos desempleados de Watts para los que el uso del transporte público sí cambió, era más probable que el número de usuarios aumentara.

Los cambios de empleo relacionados con la pandemia afectaron más a las mujeres que a los hombres. El 29% de mujeres participantes en la encuesta perdieron su empleo o su horario de trabajo disminuyó en comparación con el 18% de los hombres participantes en la encuesta. A nivel nacional, un estudio de la University of Minnesota (Universidad de Minnesota) descubrió que el empleo femenino disminuyó de manera más drástica que el masculino en general durante la pandemia (2.2% en comparación a 1.6%), especialmente entre las madres.⁷³

El desempleo debido al COVID también se mantiene más pronunciado para los hombres y mujeres afroamericanos comparados con las personas de raza blanca con edad para trabajar. Los datos de empleo a nivel estatal para California durante la pandemia demuestran una tendencia similar, con el 19% de mujeres desempleadas o con poco empleo, en comparación con el 16% de los hombres.⁷⁴ A pesar del ligero aumento de empleo en el verano de 2020, la participación de las mujeres en la población activa se estancó en el otoño.⁷⁵

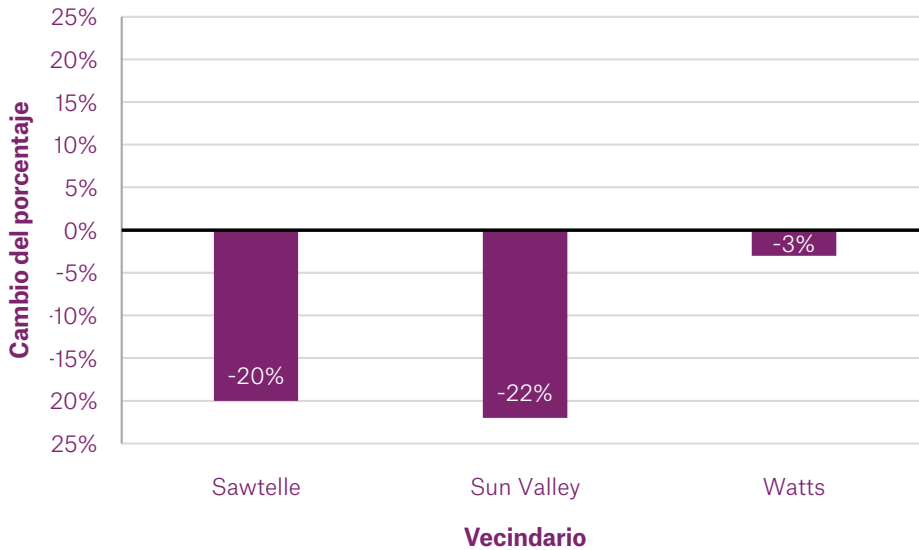
¿Perdió su empleo o su horario de trabajo disminuyó durante la pandemia por COVID-19?



Los encuestados en Watts fueron más propensos a experimentar una pérdida o reducción de empleo durante la pandemia.

Figura 12. Pérdida de empleo o reducción de horario durante la pandemia por COVID-19

Cambio en el uso del transporte público desde antes de la pandemia



"Tenemos otras responsabilidades que en otras comunidades. A veces solo hay una persona que se gana el pan en la familia, así que tienen que seguir haciendo viajes"

(Mujer participante de Watts)

Figura 13. Cambio en el uso del transporte público desde antes de la pandemia por COVID-19

INFERENCIAS DE LOS HALLAZGOS DE LA PANDEMIA POR COVID-19

A pesar de que la pandemia por COVID-19 ha afectado los patrones de viaje a través de los tres vecindarios estudiados, sus efectos han sido desiguales. El uso del transporte público en Watts es el que menos ha cambiado entre los encuestados de los tres vecindarios, mientras que el caminar ha disminuido en Watts durante la pandemia. Esto es consistente con la investigación realizada en Chicago, que descubrió que la disminución del número de usuarios del transporte público es más baja entre las comunidades de bajos ingresos y BIPOC, que trabajan de forma desproporcionada como trabajadores esenciales y no pueden trabajar desde casa durante la pandemia.⁷⁶

La pérdida de empleo entre las mujeres durante la pandemia también pudo exacerbarse por las demandas de aprendizaje remoto y responsabilidades de cuidado infantil que las madres asumen a menudo.⁷⁷ De los tres vecindarios estudiados, los encuestados en Watts sufrieron las mayores pérdidas de empleo

relacionadas con la pandemia. A pesar de las pérdidas de empleo, el uso del transporte entre la mayoría de los residentes de Watts que perdieron su empleo se mantuvo sin cambios. Aunque no recopilamos datos sobre por qué los residentes de Watts que perdieron su empleo continuaron usando el transporte público, puede estar relacionado con los bajos niveles de acceso y propiedad de automóviles y el número limitado de destinos diarios en el vecindario, lo que obliga a los residentes a usar el transporte para ir de compras y otros destinos diarios no relacionados con el empleo. Los encuestados en Sawtelle caminaron más durante la pandemia, pero este aumento de caminatas no ocurrió en los otros dos vecindarios. Esto es probablemente atribuible a que hay menos destinos que son accesibles a pie y las diferentes percepciones de seguridad y comodidad al caminar en Watts y Sun Valley en comparación con Sawtelle.



» RECOMENDACIONES

INTRODUCCIÓN

COMPROMISOS CLAVE

PASOS FUNDAMENTALES

ESTRATEGIAS DE IMPLEMENTACIÓN



INTRODUCCIÓN

Las recomendaciones en esta sección proporcionan una guía sobre como hacer que el sistema de transporte de la ciudad sea más equitativo. Se presenta en tres partes:

- 1 Compromisos clave:** los principios fundamentales para guiar un cambio sistemático hacia una planificación con inclusión de género a través del Departamento de Transporte de Los Angeles (LADOT, por sus siglas en inglés).
- 2 Pasos fundamentales:** las acciones iniciales que preparan el escenario para el trabajo posterior dirigido a la realización de cambios prácticos, integrales y factibles para hacer más equitativo el sistema de transporte de Los Angeles.
- 3 Estrategias de implementación:** un conjunto de acciones específicas a través de las cuatro áreas de interés: datos, infraestructura, servicios y programas. En conjunto, estas acciones empezarán a hacer que todos los aspectos de las operaciones del LADOT sean más inclusivos en relación al género.



1 COMPROMISOS CLAVE

Debido a que regresar a la normalidad ha resultado en desigualdades en el transporte relacionadas al género, el LADOT debe adoptar un enfoque innovador para construir un sistema de transporte con verdadera inclusión de género. Para asegurarse que todas las partes de la vida del proyecto sean inclusivas en cuanto al género, los compromisos con **los procesos participativos, la integración intersectorial, las asociaciones comunitarias con recursos, la inversión continua, y la construcción de conocimiento** deben guiar todos los proyectos del LADOT desde el diseño hasta la evaluación. Estos compromisos establecen el trabajo preliminar que se necesita para alcanzar los objetivos fijados en las estrategias de implementación.

PROCESOS PARTICIPATIVOS

Los procesos con inclusión de género establecen las prioridades de las mujeres, las niñas y las minorías sexuales y de género para asegurarse de que los proyectos y programas estén diseñados adecuadamente para abordar los desafíos más urgentes de los residentes. La inclusión de género significa integrar activamente las voces de las mujeres, las niñas y las minorías sexuales y de género a través de todos los procesos críticos de toma de decisiones del LADOT. El LADOT y sus socios deben comprometerse a respetar, buscar y valorar el conocimiento comunitario con la misma prioridad que los conocimientos técnicos.

INTEGRACIÓN INTERSECTORIAL

Debido a que la desigualdad de género es un problema de carácter transversal, los enfoques de transporte con inclusión de género deben integrar toda la gama de sectores para abordar las causas principales. Múltiples agencias proporcionan la infraestructura y los servicios que las mujeres utilizan en un solo viaje, por lo que el LADOT debe comprometerse a colaborar con las agencias relacionadas con el transporte a nivel de la ciudad, el condado y la región para abordar las desigualdades de género en todo el sistema de transporte. Además, el LADOT debe forjar asociaciones a través de silos disciplinarios porque la movilidad de las mujeres se ve afectada por la vivienda, uso del suelo y la planificación de la ciudad.

ASOCIACIONES COMUNITARIAS CON RECURSOS

Para desarrollar soluciones con inclusión de género y que sean apropiadas para las comunidades más beneficiadas, los proyectos y programas del LADOT deben diseñarse, implementarse y evaluarse a través de asociaciones financiadas a largo plazo con las CBO que atienden a las mujeres, niñas y minorías sexuales y de género.

INVERSIÓN CONTINUA

Para hacer que el sistema del LADOT sea verdaderamente equitativo en relación al género, los cambios tendrán que ser más que ajustes o complementos para los presupuestos y operaciones existentes. Una remodelación fundamental de los procesos será necesaria. La planificación y el diseño del transporte con inclusión de género exigen y requieren un compromiso organizativo con los recursos humanos y financieros adicionales y dedicados, desde el desarrollo del proyecto hasta su entrega y a través del mantenimiento y las operaciones.



ENTREGA EQUITATIVA

Las desigualdades urbanas son resultado de las generaciones de injusticia y desinversión. Por lo tanto, para avanzar hacia una mayor equidad, el LADOT debe considerar primero las inversiones en aquellos vecindarios que durante mucho tiempo han sido ignorados por la financiación pública: las comunidades BIPOC de bajos ingresos. Para hacer esto, el Departamento y sus compañeros deben cambiar prácticas, cuando sea necesario, y comprometerse a invertir en las comunidades con mayores necesidades, en lugar de las que tienen más voz.

CONSTRUCCIÓN DE CONOCIMIENTO

Para garantizar que el LADOT y sus socios sigan perfeccionando las mejores prácticas para la planificación del transporte con inclusión de género, todos los proyectos del LADOT deben evaluarse con un riguroso sistema de monitoreo, evaluación, rendición de cuentas y aprendizaje (monitoring, evaluation, accountability, and learning (MEAL, por sus siglas en inglés)) basado en los indicadores desglosados por género. El sistema de MEAL deberá desarrollarse e implementarse en asociación con las CBO que atienden a las mujeres, niñas y minorías de género y sexuales. Este proceso dará lugar a proyectos que respondan mejor a las necesidades de la comunidad local.



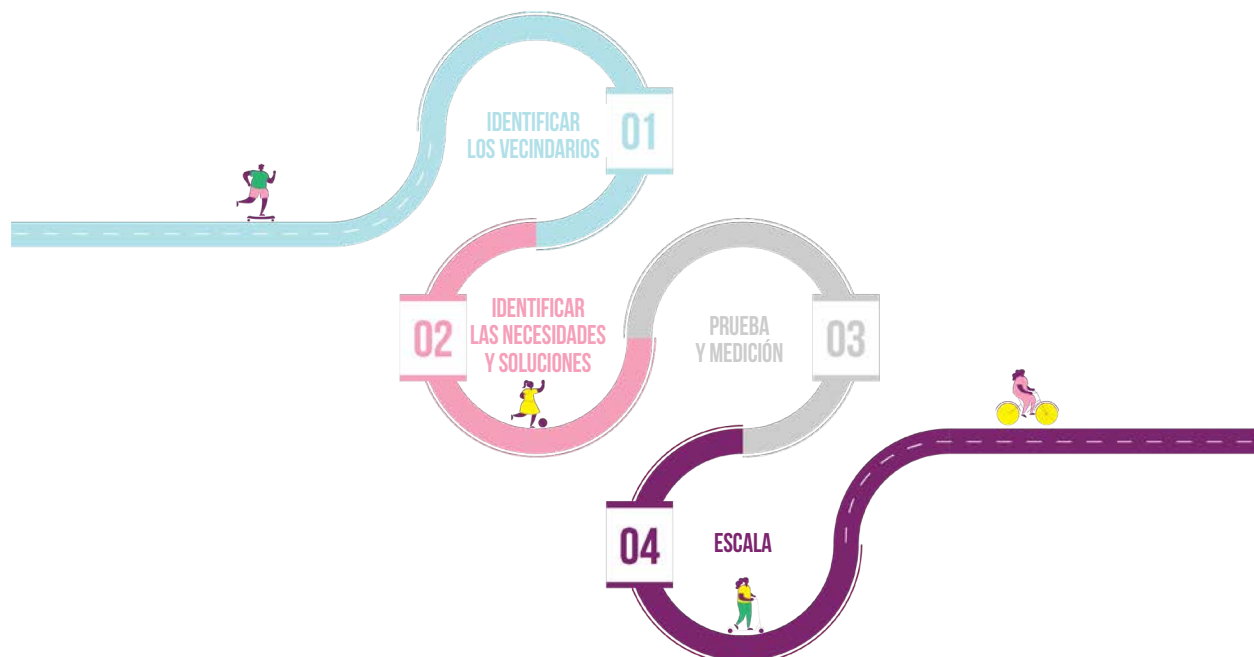
GUÍA DE RUTAS PARA LA IMPLEMENTACIÓN EQUITATIVA EN TODA LA CIUDAD

Por generaciones, las comunidades de color de bajos ingresos en todo Estados Unidos, como cuestión de política, han recibido recursos desproporcionados, lo que ha generado desigualdades no solo en las opciones de transporte, sino también en la vivienda, el espacio público, la educación y el empleo. Los datos recopilados en este estudio confirman la conclusión de que Los Ángeles no ha sido inmune a esta tendencia nacional. Las comunidades de bajos ingresos de Watts y Sun Valley, por ejemplo, experimentan marcadas desigualdades en los activos públicos: menos cruces peatonales, intersecciones señalizadas limitadas y servicios de autobús escasos, en comparación con el vecindario de mayores ingresos de Sawtelle. Esta sección describe una hoja de ruta de implementación para revertir esta tendencia, asegurando que el transporte sea equitativo en términos de género y satisfaga las necesidades de todos los Angelinos.

Para hacer esto de manera efectiva, cualquier plan debe priorizar los recursos en comunidades de color de bajos ingresos, las cuales han estado sujetas a generaciones de desinversión. Al realizar mejoras muy necesarias en las comunidades que más lo necesitan, el LADOT puede cumplir simultáneamente varios objetivos: mejoras y equidad de género en la infraestructura y servicios.

Al abordar la equidad de género en vecindarios que ya están bien atendidos por las opciones de transporte e infraestructuras de calidad, el LADOT se arriesgaría a malgastar recursos, a profundizar las divisiones existentes e inhibir a los residentes en comunidades con necesidades altas de acceder a los beneficios de este estudio. Por ejemplo, un programa para toda la ciudad destinado a aumentar las caminatas y el ciclismo puede tener una eficacia limitada en las comunidades BIPOC de bajos recursos, las cuales han sido ignoradas durante mucho tiempo por las inversiones en infraestructuras, dando como resultado vecindarios que carecen de las características básicas, pasos peatonales y carriles destinados a las bicicletas, para hacer un programa de este tipo seguro y eficaz.

Una vez que los vecindarios con necesidades altas sean más equitativos, el LADOT puede implementar las iniciativas de equidad de género a través de toda la ciudad.



2 PASOS FUNDAMENTALES

Para que el Departamento pueda poner en marcha cualquier proyecto o plan, hay que tomar ciertas medidas iniciales para garantizar resultados integrales, impactantes y equitativos.

Si no se toman estas medidas, se corre el riesgo de crear proyectos fragmentados que no están alineados con la forma de viajar de las mujeres. Un enfoque desorganizado también deja a los planificadores adivinando las necesidades de los usuarios, en lugar de conocerlas de primera mano, lo que retrasa aún más a nuestra ciudad para lograr la paridad de género, racial, económica y medioambiental para todos los habitantes de Los Angeles. Estos pasos están destinados a transformar la forma en que el Departamento trabaja de adentro hacia afuera, enfocándose en los estándares y procesos internos:

Recopilar datos sobre el género o género percibido, raza/etnia y otras identidades interrelacionadas como el ingreso, la capacidad y la edad en todos los esfuerzos de recolección de datos, incluyendo los esfuerzos para monitorear el número de usuarios, la experiencia de los usuarios, la evaluación del servicio y del programa, y los conteos de bicicletas y peatones. Los esfuerzos de recolección de datos deberían incluir los datos cualitativos como las historias y narraciones de los miembros de la comunidad.

Convocar a los representantes de las agencias gubernamentales enfocadas en la construcción del ambiente en un grupo de trabajo de equidad de género para coordinar los proyectos, servicios y programas que tienen un impacto en el ambiente construido y el sistema de transporte.

Los departamentos esenciales para el grupo de trabajo incluyen, pero no se limitan a:

- Agencia de Mantenimiento de la Vía Pública (BSS, por sus siglas en inglés)
- Oficina del Alumbrado Público (BSL, por sus siglas en inglés)
- Oficina de Ingeniería (BOE, por sus siglas en inglés)
- Planificación de la Ciudad
- Metro
- Recreación y parques (Recreation and Parks (RAP, por sus siglas en inglés))

Crear procesos participativos para poner en funcionamiento el compromiso del Departamento de compartir el poder de decisión con las mujeres, las niñas y las minorías de género, específicamente con las mujeres BIPOC de bajos ingresos, para todos los esfuerzos de planificación y diseño. Desarrollar recursos internos como un sistema, manual u otras guías para ayudar al personal a ejecutar procesos participativos. Para seguir apoyando este proceso, establecer y proveer recursos a asociaciones duraderas con los CBO y los residentes que se mantienen de forma continua, no solo cuando los proyectos se llevan a cabo.

Desarrollar un sistema de prioridades de proyectos basados en la equidad de género y racial que oriente al personal sobre dónde enfocar las inversiones de capital y los recursos. Como parte del sistema, desarrollar un conjunto de criterios de equidad y una metodología para evaluar esos criterios.

Establecer nuevas normas y directrices de diseño y servicio que se adapten a las formas en que las mujeres BIPOC de bajos ingresos, las niñas y las minorías de género viajan y mejorar la seguridad mientras viajan. Esta guía debería establecer normas para una serie de factores, incluyendo pero no limitado a la anchura de las aceras, la frecuencia del transporte, la prevalencia de las paradas/estaciones, la visibilidad nocturna y el diseño de la flota/vehículos.



CÓMO LEER LAS ESTRATEGIAS DE IMPLEMENTACIÓN

La sección de estrategias de implementación contiene nueve objetivos a través de cuatro categorías. Cada objetivo está apoyado por los elementos de acción para crear un sistema de transporte con inclusión de género.

1. **Cerrar la brecha de datos** describe las maneras de realizar mejores decisiones con los datos.
2. **La infraestructura inclusiva** describe como el ambiente construido debe informar sobre las decisiones de transporte y como se puede mejorar el ambiente construido para aumentar la movilidad de las mujeres.
3. **Los servicios** ofrecen una guía sobre cómo mejorar los servicios de LADOT existentes y añadir opciones nuevas que satisfacen de mejor manera las necesidades de las mujeres.

4. **Los programas** ofrecen ideas sobre como las iniciativas públicas pueden trabajar junto a la infraestructura y las opciones de modo para aumentar la movilidad de las mujeres, especialmente de las mujeres BIPOC de ingresos bajos.

Dentro de cada categoría, hay una lista de objetivos de alto nivel y las actividades subsiguientes que ayudan a alcanzar ese objetivo. Algunas de las estrategias de implementación no entran directamente en la jurisdicción del LADOT. Sugerimos agencias y organizaciones con quienes el LADOT puede asociarse para estas estrategias (ver página 57). Estas estrategias incluyen asociaciones con algunas de las agencias externas o las CBO para ayudar a los habitantes de Los Angeles a darle un mejor uso al sistema del LADOT.



MATRIZ DE RESPONSABILIDAD

Este diagrama presenta las distintas entidades que servirán para alcanzar los objetivos establecidos. Esta no es una lista exhaustiva, sino más bien un punto de partida de las principales partes interesadas.

AGENCIAS ASOCIADAS

	BBS	BBL	BOE	GSD	OFICINA DEL ALCALDE	311	PLANIFICACIÓN DE LA CIUDAD	HACLA	LAUSD	RECREACIÓN Y PARQUES	METRO	CBOs
A Construir un repositorio de datos que incluya los patrones y desafíos de las mujeres, las personas de bajos ingresos y BIPOC para informar sobre la infraestructura de transporte, el servicio y las decisiones del programa	●	●	●	●	●	●						●
B Adaptar las soluciones del transporte al ambiente construido	●	●	●	●	●	●	●	●				●
C Desarrollar un ambiente de transporte seguro, conveniente y cómodo, empezando en las comunidades BIPOC de bajos recursos.	●	●	●	●								●
D Mejorar la eficiencia de los viajes relacionados con el cuidado y la recreación sin automóvil	●	●			●				●	●		●
E Alinear los servicios de transporte con la forma y el momento en que viajan las mujeres											●	
F Desarrollar nuevas opciones de servicio para apoyar las formas en que las mujeres viajan					●			●	●			●
G Apoyar la movilidad poligonal y los viajes multimodales					●						●	●
H Implementar programas para mejorar la seguridad mientras se viaja									●		●	●
I Priorizar las experiencias, perspectivas y necesidades de las comunidades de bajos ingresos y BIPOC, especialmente de las mujeres, mientras se desarrollan soluciones de movilidad					●				●		●	●

OBJETIVOS

Categorías

- Cerrar la brecha
- Infraestructura inclusiva
- Cambios del servicio
- Programas

RESUMEN DE LOS SOCIOS

- **311:** El centro de llamadas 311 conecta a las personas con servicios de la ciudad que no son de emergencia y brinda información sobre la ciudad. Los angelinos también pueden usar la aplicación MyLA311 para solicitar servicios que no sean de emergencia, como reparación de baches, recolección de grandes artículos y más.
- **Agencia de Mantenimiento de la Vía Pública (BSS):** mantiene, repara, repavimenta y limpia las calles, los callejones, los puentes, los túneles, los túneles peatonales y las estructuras relacionadas. La BSS también supervisa los servicios de diseño y de gestión de construcción para los proyectos de paisaje urbano.
- **Oficina del Alumbrado Público (BSL):** proporciona la ingeniería, el diseño, la construcción, el mantenimiento y la reparación del Sistema de alumbrado público de la Ciudad, incluyendo el mantenimiento de la iluminación en las vías y las aceras para la seguridad vehicular y peatonal, la estimación de los costos para las nuevas instalaciones y la evaluación del mantenimiento.
- **Oficina de Ingeniería (BOE):** es responsable del diseño y la construcción de proyectos de obras públicas y del desarrollo privado que afecta el paso público de la ciudad, así como de la revisión de las características y los estándares de ingeniería de todas las subdivisiones y tramos, la expedición de permisos para trabajar, encuestas y más.
- **Planificación de la Ciudad:** Crea e implementa planes, políticas y programas que hacen realidad una visión de Los Angeles como una colección de vecindarios saludables y sostenibles, cada uno con un claro sentido del lugar, basado en el fundamento de movilidad, vitalidad económica y calidad mejorada de vida para todos los residentes.
- **Organizaciones basadas en la comunidad (CBOs):** Una organización sin fines de lucro que representa una comunidad o segmento de una comunidad y proporciona recursos y servicios para la misma.
- **Departamento de Servicios Generales (GSD):** Brinda servicios de apoyo centralizados a los departamentos de la ciudad, los funcionarios electos, y las organizaciones no municipales, incluyendo la compra, gestión de materiales y el almacenamiento, los servicios de correo y mensajería, el mantenimiento y reparación de la flota de vehículos y helicópteros de la ciudad; pruebas de suelos, asfalto y materiales de construcción; la construcción y mantenimiento de edificios que son propiedad de la ciudad; el alquiler y gestión de propiedades, servicios de custodia, reciclaje y mudanza, seguridad; los servicios de estacionamiento para las instalaciones de la ciudad; y la coordinación de y apoyo logístico para eventos especiales
- **Autoridad de Vivienda de la Ciudad de Los Angeles (HACLA):** Proveedor de viviendas asequibles y asistencia para la renta de hogares de bajos ingresos, así como programas de desarrollo económico, empleo, educación y sociales.
- **Autoridad de Transporte Metropolitano del Condado de Los Ángeles (Metro):** Presta servicios de planificación del transporte regional y opera servicios de trenes y autobús en todo el condado de Los Ángeles.
- **Distrito Escolar Unificado de Los Ángeles (LAUSD):** Distrito escolar público que brinda servicios educativos K-12 dentro de la ciudad de Los Ángeles y en todo o parte de 31 ciudades y comunidades no incorporadas en el sur de California.
- **Oficina del Alcalde:** El alcalde y su equipo lideran y establecen prioridades estratégicas para todos los departamentos e iniciativas clave de la ciudad. Como oficina que supervisa todos los departamentos y define el presupuesto anual de la Ciudad, es un socio esencial para todos los objetivos. Se recomienda el apoyo y la coordinación ejecutiva para implementar objetivos en los que la Alcaldía figure como socio.
- **Recreación y parques:** Opera y mantiene más de 420 parques en más de 15,000 acres áreas verdes, así como 184 centros recreativos, 2 guarderías con licencia estatal y 31 centros para adultos mayores. Otras instalaciones departamentales incluyen los campos de golf, las áreas de juego, los campos deportivos, las piscinas, las rutas de senderismo, las playas, los museos, los sitios históricos.





CERRAR LA BRECHA DE DATOS

Objetivo A: informar sobre la infraestructura del transporte, el servicio y las decisiones del programa, recopilar datos sobre los patrones y desafíos que enfrentan las mujeres, las personas de bajos ingresos y BIPOC.

SOCIOS: BSS, BSL, BOE, GSD, OFICINA DEL ALCALDE, 311, CBOs

1. Adaptar los datos actuales y establecer esfuerzos de recolección de datos nuevos para asegurar la inclusión de género o la percepción del género, raza/etnia y otras categorías interseccionales como los ingresos, capacidad y edad.
2. Recolectar datos sobre la calidad de la infraestructura usando los esfuerzos de recolección de datos de LADOT, sensores, y, cuando sea relevante, reporteros comunitarios remunerados y auditorías a pie en el vecindario para establecer y medir los datos con respecto a los puntos de referencia establecidos, especialmente en las rutas que las mujeres, niñas y minorías de género utilizan más. LADOT y las agencias asociadas deben considerar una campaña de educación pública dentro de los vecindarios de bajos ingresos para aumentar el uso y accesibilidad del 311 para informar de las necesidades de mantenimiento de las infraestructuras. Como mínimo, los datos deben medir:
 - i. La calidad y el ancho de la acera
 - ii. El porcentaje de bordillos con rebajes de bordillos accesibles
 - iii. La intensidad y la distancia entre el alumbrado
 - iv. La accesibilidad de la salida de la acera, incluyendo cualquier obstáculo de la infraestructura de micromovilidad o escombros
 - v. La seguridad al cruzar la calle, incluyendo el ancho del paso peatonal y el tiempo y la velocidad del tráfico en la calle
 - vi. El mantenimiento de las aceras y los bordillos
 - vii. Los árboles en la calle



- viii. La limpieza de las calles
 - ix. El mobiliario y asientos urbanos
 - x. El arte público a lo largo de las rutas
 - xi. El número de millas de la red peatonal conectada
3. Involucrar a las Organizaciones basadas en la comunidad (CBO, por sus siglas en inglés) que participan en la defensa de género, raza, sexualidad, edad y discapacidad para identificar problemas principales y preocupaciones específicas. Los posibles métodos para mejorar la inclusión de las mujeres, las minorías de género, los residentes de bajos ingresos y BIPOC pueden incluir:
- i. Realizar auditorías a pie con mujeres de distintas identidades raciales, edades y capacidades.
 - ii. Colocar encuestas en papel, disponibles en varios idiomas, en los lugares de trabajo e instituciones comunitarias.
 - iii. Llevar a cabo encuestas, diarios de viajes y entrevistas para las anclas comunitarias, como las escuelas, iglesias, guarderías y lavanderías, incluyendo preguntas relevantes para los viajes de las mujeres, como el acoso sexual en los entornos del transporte.
 - iv. Llevar a cabo un análisis de datos basados en la estación de transporte usando el conteo del público, encuestas, etc., especialmente durante las horas de menor afluencia.
 - v. Establecer una red de aprendizaje entre pares para concienciar a la población y mejorar las soluciones de transporte.
 - vi. Aumentar el acceso al Internet, computadoras y teléfonos inteligentes que son necesarios para participar en la recolección de datos.
 - vii. Desplegar compromisos emergentes y móviles para registrar las narraciones de los residentes sobre las experiencias y necesidades de transporte

CASO PRÁCTICO: RECOLECCIÓN Y ANÁLISIS DE LOS DATOS DESGLOSADOS POR GÉNERO

Transport for London (TfL, por sus siglas en inglés), la agencia municipal de transporte de la ciudad de Londres, lleva a cabo la London Travel Demand Survey [Encuesta sobre la demanda de viajes en Londres] (LTDS, por sus siglas en inglés) cada año para entender los comportamientos de viaje y experiencias de los residentes de Londres. Esta encuesta recolecta datos sobre los patrones de viaje, experiencias,

percepciones de seguridad y comodidad, acceso a la información, métodos de pago de tarifas y obstáculos del uso del transporte, así como el género, raza, etnia, capacidad y edad del participante. Los hallazgos se publican en un reporte anual y conforman el informe anual de TfL sobre la diversidad de la agencia y los objetivos de inclusión.⁸⁰





INFRAESTRUCTURA INCLUSIVA

Objetivo B: adaptar las soluciones del transporte a la densidad del vecindario

SOCIOS: BSS, BSL, BOE, GSD, OFICINA DEL ALCALDE, Planificación de la Ciudad, HACLA, CBOs

1. En los vecindarios de densidad baja y mediana, donde los destinos y las oportunidades están más lejos, se deben enfocar las estrategias en ampliar el acceso a los modos de transporte más adecuados para viajes de larga distancia como automóviles y transporte público, entendiendo que la capacidad del transporte público para satisfacer las necesidades complejas de viaje para las mujeres puede seguir siendo limitada en estas áreas.
 - a. Llevar recursos a las comunidades de bajos ingresos y de baja densidad para reducir la carga de los viajes de las mujeres.
 - i. A corto plazo, llevar recursos móviles a los espacios poco utilizados (estacionamientos y lotes baldíos, por ejemplo) y a las anclas comunitarias (como escuelas y lugares religiosos). Estos recursos pueden incluir: clínicas de salud móviles y estaciones de telesalud, bibliotecas móviles, puestos de venta de alimentos saludables, recursos de asesoría legal y programas de recreación.
 - ii. Para implementar soluciones a largo plazo, colaborar con el Departamento de Planificación de la Ciudad y otras agencias que reportan el desarrollo del uso del suelo para fomentar la "ciudad de los 15 minutos", promoviendo la ubicación de destinos a los que las mujeres viajan con más frecuencia como los supermercados saludables, bibliotecas, clínicas, oportunidades de recreación, guarderías y servicios esenciales cerca de los hogares.
 - b. Dado que los automóviles se adaptan mejor a la movilidad poligonal que otros modos, colabore con otras agencias y Organizaciones basadas en la comunidad para mejorar el acceso por parte de las mujeres a las licencias de conducir y vehículos que se adapten a viajes largos.
 - c. Ampliar el servicio BlueLA y la infraestructura de recarga para las comunidades de densidad media y baja y de bajos ingresos, como Watts y Sun Valley.
2. Enfocar las estrategias para aumentar las caminatas, el ciclismo y otros modos activos en vecindarios de densidad alta y de uso mixto con destinos múltiples situados en un radio de ¼-½ millas.



CASO PRÁCTICO: PROGRAMA PLAY STREETS [CALLES PARA JUGAR] DE LADOT

El programa Play Streets [Calles para jugar] de LADOT le permite a los residentes de Los Angeles cerrar temporalmente las calles de su vecindario y convertirlas en espacios públicos para jugar, ejercitarse y reunirse.⁸³ El programa lleva a la puerta de sus casas servicios y oportunidades

recreativas para todas las edades, reduciendo las cargas de viaje asociadas con el acceso a los espacios recreativos. Este programa tiene un impacto especial para los padres y los cuidadores, quienes tienen personas dependientes y en las comunidades donde faltan espacios de recreación.

Objetivo C: diseñar un ambiente de transporte seguro, conveniente y cómodo

SOCIOS: BSS, BSL, BOE, GSD, CBOs

1. Aumentar el alumbrado público, especialmente en y alrededor de las paradas de autobús, las marquesinas y la cantidad de mobiliario urbano.
2. Reparar y ampliar las aceras, de tal manera que una persona con una carriola, una silla de ruedas o una persona dependiente pueda pasar con facilidad.
3. Aumentar la cantidad de pasos peatonales y la frecuencia de las señales de pasos peatonales y la duración en vecindarios con infraestructura deficiente.
4. Colocar paradas de bus cerca de los negocios activos u otros usos activos e instalar infraestructuras claves en las paradas de transporte, como asientos y basureros.
5. Adaptar los viajes con personas dependientes o adultos mayores, incluyendo asientos prioritarios en el transporte, espacio para guardar la carriola en el transporte, disponibilidad de asientos en los vehículos y asientos para niños y parrillas/cestas en las bicicletas/bicicletas eléctricas, entre otras adaptaciones.

CASO PRÁCTICO: DISTRITO DE MARIAHILF EN VIENA, AUSTRIA

La infraestructura del transporte y los espacios públicos en el distrito de Mariahilf en Viena se diseñaron para ser seguros, cómodos y accesibles para todos los géneros. Después de estudiar los patrones de transporte basados en el género, la Ciudad puso a prueba un conjunto de mejoras en la planificación y el diseño del transporte con inclusión de género en Mariahilf entre 2003 y 2005, incluyendo la ampliación de 1,000 metros de acera, la incorporación de 40 cruces de calles y la construcción de 5 rampas peatonales y escaleras que permiten adaptar carriolas y carretillas.⁸¹ Los principales corredores comerciales de Mariahilf son peatonales, disponibles sólo para los transeúntes, los ciclistas, el transporte y el tráfico de recogida y llegada. Las carreteras principales incluyen amplia iluminación y mobiliario urbano como las bancas, mesas y contenedores de basura

públicos. Las paradas de transporte público están situadas cerca de usos activos como tiendas y esquinas de calles activas por razones de seguridad, y los ascensores se adaptan a los peatones y a los usuarios del transporte con movilidad limitada o que viajan con personas dependientes. El proyecto piloto de Mariahilf proporcionó una plantilla para la planificación futura del transporte con inclusión de género y las directrices de diseño de toda a ciudad. A partir de su aprobación, las directrices han tenido efectos tangibles e intangibles: Se han mejorado o instalado 35,000 luces de alumbrado público (el 23% de todas las de la ciudad), 60 pasos peatonales y media milla de pavimento en las aceras, entre otras mejoras, y las percepciones de seguridad entre los residentes de Viena han aumentado el 6% entre los hombres y las mujeres.⁸²





CAMBIOS DEL SERVICIO

Objetivo D: mejorar la eficiencia de los viajes relacionados con el cuidado y la recreación sin un automóvil

SOCIOS: BOE, BSS, RAP, CBOs, LAUSD, OFICINA DEL ALCALDE

1. Trabajar con las mujeres en vecindarios de bajos ingresos, especialmente con mujeres que cuidan de otras personas como niños o dependientes mayores, para diseñar un servicio de transporte de punto a punto para los fines de semana que las conecte con las oportunidades de recreación y espacios abiertos, especialmente hacia y desde las playas.
2. Colaborar con agencias gubernamentales relevantes y CBO para incentivar a los proveedores de guardería y preescolar a proporcionar servicios de recogida y llegada para los niños en sus hogares o vecindarios para reducir los viajes de las mujeres hacia y desde los servicios de guardería y mejorar el acceso a las guarderías y al preescolar.
3. Colaborar con agencias gubernamentales relevantes y CBO para incentivar a los proveedores de servicios de recreación juvenil (centros comunitarios, ligas deportivas y centros artísticos y culturales) a proporcionar servicios de recogida y llegada para los jóvenes en el hogar o vecindario. Esto no sólo aumentará el acceso para los jóvenes, sino que también reducirá el compromiso de las mujeres de viajar hacia y desde dichas actividades.



CASO PRÁCTICO: PARK AND RIDE SHUTTLE DEL HOLLYWOOD BOWL

El programa Park and Ride Shuttle del Hollywood Bowl ofrece un ejemplo de un servicio de transporte de punto a punto enfocado en la recreación. El Shuttle aporta una conexión de ida y vuelta al Hollywood Bowl desde los estacionamientos Park and Ride predeterminados en toda la región de Los Angeles.

Los estacionamientos Park and Ride están sujetos a cambios, pero generalmente están distribuidos en la región de Los Angeles y todos los lugares

son accesibles para las sillas de ruedas.

Las salidas del Shuttle comienzan dos horas y media antes de un espectáculo programado y continúan cada 10-15 minutos hasta el comienzo del mismo, además de ofrecer un servicio de transporte de regreso después del espectáculo.

El Hollywood Bowl Shuttle ofrece opciones flexibles de pago para los boletos, incluyendo por teléfono, en línea y la compra en efectivo a bordo.⁸⁴

Objetivo E: ajustar los servicios de transporte a la forma y el momento en que viajan las mujeres

SOCIOS: Metro

1. Colaborar con Metro para conectar, de una mejor manera, a DASH con los lugares de transporte más utilizados en las comunidades para hacer que la movilidad poligonal sea más eficiente y asequible al usar el transporte público. Aunque no sea posible eliminar todos los obstáculos de la movilidad poligonal usando el transporte público, la integración mejorada a través de los servicios de transporte es el primer paso hacia mejorar la capacidad de las mujeres para moverse de manera poligonal en el transporte público, de manera conjunta con mejorar el acceso a otros modos adecuados para la movilidad poligonal como compartir vehículos y furgonetas.

CASO PRÁCTICO: INTEGRACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE REGIONAL

Para abordar la redundancia de rutas, los conflictos en los horarios de los servicios y las estructuras de tarifas confusas, las agencias de transporte de Hamburgo, Alemania, formaron una alianza regional para integrar la política y los servicios, adoptar una estructura de tarifas uniforme y coordinar los horarios y las rutas. Como resultado, las agencias optimizaron las rutas, llenaron las brechas de servicio y redujeron los tiempos de espera en general para los usuarios. La coordinación del servicio resultó en un aumento del 14% en el número de usuarios.⁸⁵ Con el tiempo, la alianza regional

de transporte de Hamburgo ha ayudado a la ciudad a adaptarse e integrar nuevos modos en el panorama de la movilidad, garantizando que los servicios de automóvil, bicicleta y transporte compartido estén disponibles en zonas sin un acceso sólido al transporte. El pago también está integrado a través de los modos de transporte, los usuarios pueden pagar por todos los servicios usando una sola tarjeta. Se han dado a conocer iniciativas similares en Phoenix, Arizona, Seattle, Washington y otras ciudades de Estados Unidos con mucho éxito.⁸⁶



Objetivo F: desarrollar nuevas opciones de servicio para apoyar las formas en que las mujeres viajan

SOCIOS: HACLA, CBOs, LAUSD, OFICINA DEL ALCALDE

Colaborar con las CBO, autoridades de vivienda y desarrollos de viviendas asequibles para poner a prueba modelos sin ánimos de lucro de furgonetas y vehículo compartidos en comunidades de ingresos bajos y BIPOC. Los modelos piloto incluyen: 1) modelo sin ánimos de lucro basado en la comunidad (que opera programas de furgonetas y vehículos compartidos desde CBO e instituciones locales, como lugares religiosos) y 2) modelo de servicio de viviendas (que opera programas de furgonetas y vehículos compartidos en lugares de vivienda para los residentes).

1. Evaluar el interés de la comunidad y la viabilidad de un servicio de transporte dial-a-ride en el vecindario que proporcione oportunidades de viaje y empleo fiables, de alta calidad y seguras para las mujeres de las comunidades con bajos ingresos. Invertir en el uso compartido informal de vehículos y contratar mujeres del vecindario como conductoras y personal de apoyo.
2. Facilitar talleres con las mujeres para conocer sus necesidades y preferencias en el uso de motonetas y bicicletas, ya que estos modos pueden proporcionar una gran movilidad para las necesidades de viaje local de las mujeres, sin embargo, son utilizados mayormente por los hombres. La organización de eventos como CicLAvia en estos vecindarios es una oportunidad para relacionarse con las mujeres y niñas que no suelen usar bicicletas, pero que podrían estar interesadas en probarlas en un entorno seguro, y para reclutar participantes para futuros grupos de sondeo con el fin de comprender mejor los obstáculos para el uso de motonetas y bicicletas.

CASO PRÁCTICO: VEHÍCULOS COMPARTIDOS DE MÍOCAR

Míocar es un servicio de vehículos eléctricos compartidos que se puso a prueba en 2019 en las comunidades de bajos ingresos en los condados de Kern y Tulare con niveles bajos de acceso a automóviles y transporte público. Míocar es una organización sin fines de lucro y se fundó con ingresos por Cap-and-Trade (cuota y comercio) a través del Consejo para Recursos del Aire de California. Míocar hace que el uso compartido de automóviles sea accesible para los miembros de las comunidades de bajos recursos al colocar automóviles y estaciones de carga en viviendas accesibles en desarrollo; están disponibles en 8 desarrollos en 6 comunidades de bajos recursos. Generar conciencia comunitaria sobre los posibles beneficios de carros compartidos y cómo utilizar el programa. Míocar se asoció con la CBO Self-Help Enterprises para ofrecer orientación y ayudar a los miembros de la comunidad a sentirse cómodos con el servicio.

El piloto de Míocar demuestra su potencial para mejorar la calidad de vida y el acceso a las oportunidades para las mujeres con bajos ingresos. La frecuencia de uso de Míocar está inversamente relacionada con los ingresos y el acceso a los automóviles y es mayor entre los hogares que carecen de acceso a un vehículo, tienen 3 o más adultos e incluyen adultos que ganan \$15,000 o menos al año. Además, los mandados familiares y personales representaron casi el 40% de los viajes en Míocar, mientras que los viajes relacionados con el trabajo y los sociales/recreativos fueron el segundo y tercer motivo más importante de los viajes en Míocar, respectivamente. Los resultados del proyecto piloto también demuestran que Míocar no se utilizó como un sustituto del transporte público, sino que ayudó a resolver las desigualdades existentes en el transporte.⁸⁷





PROGRAMAS

Objetivo G: apoyar la movilidad poligonal y los viajes multimodales

SOCIOS: Metro, CBOs, Oficina del Alcalde

1. Implementar programas que ayuden a las mujeres de bajos ingresos y BIPOC a obtener acceso a la preparación de conductores y a las licencias de conducir.
 - i. Colaborar con las CBO que ya prestan asistencia a las mujeres para organizar talleres con las mujeres interesadas en obtener su licencia de conducir y para concienciar a las mujeres indocumentadas sobre su elegibilidad para recibir una licencia de conducir de California bajo una ley recientemente aprobada (AB60).
2. Posibilitar las transferencias libres entre la micromovilidad, LADOT y Metro para una movilidad poligonal más asequible y sin problemas.
3. Implementar un programa de apoyo monetario para el transporte para personas de bajos ingresos que las mujeres puedan usar en cualquier modo que se adapte mejor a sus necesidades de viaje, incluidos modos distintos del tránsito, como el viaje compartido, para proporcionar a las mujeres con bajos ingresos una mayor flexibilidad en los modos de transporte y para compensar el tiempo y el costo desproporcionados de los viajes que experimentan las mujeres.

CASO PRÁCTICO: AUMENTAR EL ACCESO A LAS LICENCIAS DE CONDUCIR.

Cuando Nevada autorizó una tarjeta legal para conducir para inmigrantes indocumentados en 2014, la demanda sobrepasó a muchos Departamento de Vehículos Automotores (Department of Motor Vehicles (DMVs, por sus siglas en inglés)). A pesar del amplio interés, el porcentaje de personas que reprobaron llegó a ser del 90% entre los que se presentaban por primera vez, en parte debido a la falta de acceso a la información sobre el examen y a los materiales de estudio. Para ayudar a abordar todos estos obstáculos, el distrito escolar del condado de

Clark, las organización sin fines de lucro Zero Fatalities y la Escuela de manejo de Nevada se asociaron para organizar talleres a los que asisten, en gran medida, inmigrantes indocumentados para enseñarles las reglas de conducción y ofrecer exámenes de práctica, además de educar a los presentes sobre los seguros de automóviles y los requisitos para registrarse.⁸⁸ Al igual que la ley AB60 de California, la ley de Nevada impide que el DMV comparta información sobre los titulares de las tarjetas con el gobierno federal con fines de control de la inmigración.



Objetivo H: implementar programas para mejorar la seguridad mientras se viaja

SOCIOS: Metro, CBOs, LAUSD

1. Contratar mujeres locales como embajadoras comunitarias para proporcionar una presencia visible y culturalmente competente en materia de seguridad en espacios públicos como las esquinas de las calles, parques y pasos peatonales, y para ofrecer asistencia general, especialmente en comunidades BIPOC de ingresos bajos donde el aumento de la policía puede no resultar necesariamente en un aumento de los niveles de seguridad.
2. Colaborar con Metro para implementar un programa de parada de cortesía antes del amanecer y después del atardecer en las rutas de DASH y el autobús de Metro para permitirle a los pasajeros salir de los autobuses más cerca de su destino fuera de las paradas designadas.
3. Colaborar con las CBO para apoyar, escalar y reincidir en los programas de seguridad peatonal, como los programas Safe Passages, Safe Routes to School y otros. Trabajar con los residentes para comprender y superar los factores ambientales y sociales que impiden el caminar.
4. Colaborar con las escuelas primarias y secundarias para crear un plan de estudios sobre la prevención del acoso y la violencia de género, con el fin de mejorar la comodidad de las mujeres, ciclistas y transeúntes de minorías de género.
5. Capacitar a los conductores de autobuses para que reconozcan y respondan a los incidentes de acoso sexual en el autobús.

CASO PRÁCTICO: COMMUNITY AMBASSADORS PROGRAM

Desarrollado en colaboración con CBO, el Community Ambassadors Program [Programa de Embajadores de la Comunidad] (CAP, por sus siglas en inglés) de la ciudad de San Francisco contrata y forma a los residentes multilingües de diversas razas y etnias para que proporcionen una presencia de seguridad comunitaria en las calles y en los espacios públicos de sus vecindarios. Los miembros del equipo de CAP actúan como un recurso público de confianza, ayudando a los residentes que tienen movilidad limitada a subir y bajar de los autobuses o a cruzar las calles, ofreciendo información sobre los recursos de la ciudad a

los miembros de la comunidad que no tienen hogar, ayudando a los residentes a llegar a su destino de forma segura, proporcionando la comunicación entre la Ciudad y los comerciantes locales, y denunciando los residuos peligrosos en el espacio público. El programa CAP proporciona las habilidades para el desarrollo del ámbito laboral y vías de empleo para muchos miembros de la comunidad que anteriormente estaban desempleados, vulnerables, no tenían hogar, o estaban en riesgo.⁸⁹



Objetivo I: priorizar las experiencias, perspectivas y necesidades de las comunidades de bajos ingresos y BIPOC, especialmente de las mujeres, mientras se desarrollan soluciones de movilidad

SOCIOS: Metro, CBOs, LAUSD, Oficina del Alcalde

1. Presentar a los residentes de comunidades BIPOC de ingresos bajos, nuevos servicios de movilidad, como BlueLA y guiarlos sobre las mejores prácticas para su uso a través de la divulgación, participación, educación, demostración y evaluación culturalmente competente.
2. Integrar elementos de programas y servicios inclusivos en las soluciones de movilidad existentes y futuras, como por ejemplo:
 - i. Estructuras de tarifas predecibles. y opciones de membresía gratuitas o asequibles para usuarios de bajos ingresos.
 - ii. Opciones de afiliación de prueba gratuita que finalizan automáticamente al terminar la prueba
 - iii. Horario flexible que incluye el uso de un día o sin cita previa
 - iv. Opciones de reserva y uso que no estén basadas en los teléfonos inteligentes, como las reservas por teléfono o por mensaje de texto o las reservas en persona en destinos del vecindario como los supermercados, las bibliotecas, las escuelas o las CBO
 - v. Recursos de planificación de viajes para las personas con acceso limitado a Internet o a los teléfonos inteligentes, como una línea de mensajes de texto que proporcione información sobre la ubicación de los servicios (por ejemplo, motonetas y bicicletas eléctricas) o actualizaciones de las líneas de transporte, los horarios de llegada y las rutas
 - vi. Estructuras de alquiler en los modos compartidos que se adapten a tipos de viaje más largos que pueden ser asequibles para los miembros de la comunidad de bajos ingresos utilizando las estructuras de tarifas por hora existentes, como el viaje de ida y vuelta asequible
 - vii. Materiales de comunicación multilingües sobre cómo usar los servicios de transporte
3. Evaluar y adaptar los programas de respuesta ante el COVID, como el de Slow Streets [Calles lentas], diseñado para calmar el tráfico, mejorar la seguridad de los peatones y los ciclistas y fomentar los viajes a pie, en bicicleta y en monopatín, a fin de abordar los obstáculos y garantizar que los objetivos y elementos del programa estén en consonancia con las necesidades de las comunidades BIPOC de bajos ingresos.
4. Crear un programa comunitario de ciclismo para ampliar el acceso a las bicicletas y la educación en comunidades BIPOC de bajos ingresos con los socios locales.
 - i. Apoyar a las organizaciones relacionadas con las bicicletas y a otras CBO para que organicen talleres de conducción y reparación de bicicletas, paseos en grupo y en pareja, y lleven a cabo actividades de divulgación para aumentar la concienciación y la comodidad con la bicicleta, especialmente entre las mujeres y las niñas.
 - ii. Colaborar con empresas locales de confianza, las CBO y entidades basadas en la comunidad, como bibliotecas, iglesias y escuelas, para ofrecer bibliotecas que presten bicicletas electrónicas y bicicletas que incluyan a mujeres y niñas.



CASO PRÁCTICO: PROMOTORA MODEL

Para ayudar a concienciar y reducir los obstáculos para los recursos de salud pública, Latino Health Access, una organización sin ánimos de lucro que presta servicio en el condado de Orange, forma a promotores remunerados y voluntarios para que le enseñen a los miembros de su comunidad sobre nutrición, salud mental, ejercicio, cómo acceder a los médicos, y conecta a los miembros de la comunidad con los recursos y las

oportunidades de participación cívica.⁹⁰ The promotora model ha demostrado su eficacia a la hora de conectar con los miembros de la comunidad a los que, de otro modo, sería difícil llegar o que tienen un acceso o conocimiento limitado de los servicios existentes y se ha adaptado a otros sectores ajenos a la atención médica, incluyendo el transporte.

CONCLUSIONES

Los programas, las políticas y las decisiones de financiación de LADOT tienen un impacto no solo en la eficiencia del movimiento en la ciudad, sino también en el acceso equitativo a la vivienda, el empleo, la educación y los servicios de salud. Entonces, por un lado, el sistema de transporte de la ciudad conlleva la oportunidad de poner fin a las injusticias de hace décadas y, por el otro, el riesgo de reducir estas injusticias aún más. El primer camino ofrecería oportunidades transformadoras a las mujeres, familias y comunidades excluidas durante mucho tiempo del acceso justo a la ciudad, mientras que el segundo prácticamente garantizaría mayores contratiempos a las poblaciones ya marginadas. El camino que tome la ciudad depende en

gran medida de las decisiones y prioridades establecidas por LADOT. Si bien muchas de las recomendaciones de esta sección se refieren a reformas sistémicas, también destacan la urgencia de implementar prácticas en toda la agencia basadas en la equidad de género. En todos los equipos y puestos, las cuestiones sobre equidad deben ser fundamentales para las tomas de decisiones de LADOT. Las recomendaciones incluidas en este estudio ayudarán a guiar ese proceso, proporcionando una guía para lograr un cambio duradero y equitativo de género para todos los angelinos.



Referencias

- 1 Blumenberg, Evelyn. "Why low-income women in the US still need automobiles." ["Por qué las mujeres de bajos ingresos en los EE. UU. Todavía necesitan automóviles."] *Revista de Urbanismo* 87, n. 5 (2016): 525-546.
- 2 *Ibidem*.
- 3 Departamento de Transporte de la Ciudad de Los Angeles, Gender Equity Action Plan [Plan de acción para la equidad de género]. Los Angeles: Departamento de Transporte de la Ciudad de Los Angeles, 2016.
- 4 McCauley, Mary Carole. "Intersectionality concerns transcend straight, white feminism." [Las preocupaciones de interseccionalidad van más allá del feminismo blanco y heterosexual]. *The Baltimore Sun*, 27 de septiembre de 2016. [Enlace](#).
- 5 En todo el país, las comunidades BIPOC constituyen la mayoría de los usuarios del transporte público (60%), siendo los afroamericanos el grupo más grande (24%) dentro de las comunidades BIPOC.

CJI Research Corporation y Hugh M. Clark. *Who Rides Public Transportation: The Backbone of a Multimodal Lifestyle, Passenger Demographics & Travel*. [¿Quién usa el transporte público: estructura de un estilo de vida multimodal, los datos demográficos de los pasajeros y del viaje]. American Public Transportation Association [Asociación Americana de Transporte Público], 2017. [Enlace](#).
- 6 Los programas para mujeres relacionados con la bicicleta, como los talleres de conducción de bicicleta y mecánica y los paseos en grupo, han aumentado el uso de la bicicleta por parte de las mujeres, han creado oportunidades económicas y han ampliado la presencia de las mujeres en el espacio público, incluso en Rosario, Argentina y en la región de Tamil Nadu en India.

Municipalidad Rosario. "Escuela Ciclista." [Enlace](#).

Rao, Nitya. "Cycling Into The Future: The experience of Women in Pudukkottai, Tamil Nadu." [El ciclismo hacia el futuro: la experiencia de las mujeres en Pudukkottai, Tamil Nadu]. *Foro Internacional para el Transporte Rural y el Desarrollo*, Sri Lanka, Junio, 1999. [Enlace](#).

Rosario Noticias. "Rosario tendrá su primera Escuela Ciclista." *Rosario Noticias*, 18 de mayo de 2017. [Enlace](#).
- 7 Vicelot, Julien y Patrin Watanatada. "The Effects of Transportation on Early Childhood Development." [Los efectos del transporte en el desarrollo de la infancia temprana]. *Sustainable Transport*, no. 30 (2018).
- 8 Terraza, Horacio, Maria Beatriz Orlando, Carina Lakovits, Vanessa Lopes Janik y Anna Kalashyan. *Handbook for Gender-Inclusive Urban Planning and Design* [Manual para la planificación y el diseño urbano con inclusión de género]. Washington, DC: Banco Mundial, 2020.



- 9 Ibídem.
- 10 Ibídem.
- 11 Frank, Lawrence, Peter Engelke y Thomas Schmid. Health and community design: The impact of the built environment on physical activity [Salud y diseño comunitario: el impacto del ambiente construido en la actividad física]. Island Press, 2003.
- Handy, Susan L., Marlon G. Boarnet, Reid Ewing, y Richard E. Killingsworth. "How the built environment affects physical activity: views from urban planning." [Cómo el ambiente construido afecta la actividad física: opiniones de la planificación urbana]. *American journal of preventive medicine* 23, no. 2 (2002): 64-73.
- 12 Annie E. Casey Foundation. "Equity vs. Equality and Other Racial Justice Definitions." [Equidad en comparación con la igualdad y otras definiciones de justicia racial]. The Annie E. Casey Foundation (Blog), 14 de abril de 2021. [Enlace](#).
- Terraza, Orlando, Lakovits, Lopes Janik y Kalashyan. Handbook for Gender-Inclusive Urban Planning and Design [Manual para la planificación y el diseño urbano con inclusión de género].
- 13 LA Metro. Understanding How Women Travel (Entender cómo viajan las mujeres). Los Ángeles: Autoridad de Transporte Metropolitano del Condado de Los Ángeles, 30 de agosto de 2019.
- 14 Terraza, Orlando, Lakovits, Lopes Janik y Kalashyan. Handbook for Gender-Inclusive Urban Planning and Design [Manual para la planificación y el diseño urbano con inclusión de género].
- 15 Ibídem.
- 16 LA Metro Understanding How Women Travel [Entender cómo viajan las mujeres].
- Wekerle, Gerda R. y Carolin Whitzman. *Safe Cities: Guidelines for Planning, Design, and Management*. [Ciudades seguras: directrices para la planificación, diseño y gestión]. Van Nostrand Reinhold (1995).
- 17 LA Metro Understanding How Women Travel [Entender cómo viajan las mujeres]
- Terraza, Orlando, Lakovits, Lopes Janik y Kalashyan. Handbook for Gender-Inclusive Urban Planning and Design [Manual para la planificación y el diseño urbano con inclusión de género].
- [Un estudio sobre la seguridad personal de las mujeres en el transporte público en tres ciudades latinoamericanas]. Caracas: CAF and FIA Foundation, 2018. [Enlace](#).
- 18 Terraza, Orlando, Lakovits, Lopes Janik y Kalashyan. Handbook for Gender-Inclusive Urban Planning and Design [Manual para la planificación y el diseño urbano con inclusión de género].



- 19 *Ibidem*.
- 20 Barry, Keith. "The Crash Test Bias: How Male-Focused Testing Puts Female Drivers at Risk." [Los sesgos en las pruebas de choques: la forma en que las pruebas enfocadas en los hombres ponen en riesgo a las conductoras]. *Consumer Reports*, 23 de octubre de 2019. [Enlace](#).
- 21 LA Metro Understanding How Women Travel [Entender cómo viajan las mujeres]. Loukaitou-Sideris, Anastasia. "Fear and safety in transit environments from the women's perspective." [Miedo y seguridad en los ambientes del transporte desde la perspectiva de las mujeres]. *Security journal* 27, no. 2 (2014): 242-256.
- Lubitow, Amy, JaDee Carathers, Maura Kelly y Miriam Abelson. "Transmobilities: mobility, harassment, and violence experienced by transgender and gender nonconforming public transit riders in Portland, Oregon." [Transmobilidades: movilidad, acoso y violencia experimentados por los usuarios de transporte público transgénero y no conformes con el género en Portland, Oregon]. *Gender, Place & Culture* 24, no. 10 (2017): 1398-1418.
- 22 St. John, Craig y Tamara Healdmoore. "Fear of black strangers." [El miedo a los extraños afroamericanos]. *Social Science Research* 24, no. 3 (1995): 262-280.
- Madriz, Esther. "Latina teenagers: Victimization, identity, and fear of crime." [Adolescentes latinas: victimización, identidad y miedo al crimen]. *Social Justice* 24, no. 4 (70 (1997): 39-55.
- Ross, Catherine E. "Walking, exercising, and smoking: does neighborhood matter?" [Caminar, ejercitarse y fumar: ¿el vecindario importa?] *Social science & medicine* 51, no. 2 (2000): 265-274.
- Morrell, H. "Women's safety." [La seguridad de las mujeres]. *Changing places: Women's lives in the city* [Cambio de lugares: la vida de las mujeres en la ciudad] (1996): 100-110.
- Valentine, Gill y Nancy Duncan. *(Re)Negotiating the 'Heterosexual Street': Lesbian Productions of Space* [(Re)negociar la 'Calle heterosexual': producciones lésbicas de espacio]. Routledge, 1996.
- 23 Corporación Andina de Fomento (CAF) y Fédération Internationale de l'Automobile (FIA, por sus siglas en francés) Foundation. *Ella Se Mueve Segura (ESMS) – A study on women's personal safety in public transport in three Latin American cities*.
- 24 Alliance for Community Transit [Alianza para el Tránsito Comunitario]- Los Angeles, American Civil Liberties Union of Southern California, CoDesign @ Harvard Graduate School of Design, Public Counsel - Statewide Education Rights Project, Tamika L. Butler Consulting. *Metro as a Sanctuary: Reimagining Safety on Public Transit*



[Metro como santuario: reimaginar la seguridad en el transporte público]. Alliance for Community Transit [Alianza para el Tránsito Comunitario], Los Angeles, 2020.

- 25 LA Metro Understanding How Women Travel [Entender cómo viajan las mujeres].
- 26 Blumenberg. “Why low-income women in the US still need automobiles.” [El motivo por qué las mujeres de bajos ingresos en los Estados Unidos aún necesitan automóviles].
- 27 Batur, Irfan, Shivam Sharda, Taehooie Kim, Sara Khoeini, Ram M. Pendyala y Chandra R. Bhat. “Mobility, Time Poverty, and Well-Being: How Are They Connected and How Much Does Mobility Matter?” [Movilidad, pobreza de tiempo y bienestar: ¿cómo están conectados y qué importancia tiene la movilidad?] (2019). [Enlace](#).

Kalenkoski, Charlene M., Karen S. Hamrick y Margaret Andrews. “Time poverty thresholds and rates for the US population.” [Umbrales y porcentajes de pobreza de tiempo de la población estadounidense]. *Social Indicators Research* 104, no. 1 (2011): 129-155. [Enlace](#).
- 28 Terraza, Orlando, Lakovits, Lopes Janik y Kalashyan. Handbook for Gender-Inclusive Urban Planning and Design [Manual para la planificación y el diseño urbano con inclusión de género].
- 29 Tarifa 1: tarifa del trabajo a la guardería, tarifa 2: tarifa de la mujer de la guardería al hogar, tarifa 3: tarifa del niño de la guardería al hogar.
- 30 Boesch, Diana and Shilpa Phadke. When Women Lose All the Jobs: Essential Actions for a Gender-Equitable Recovery. Center for American Progress, February 1, 2021. [Cuando las mujeres pierden todos los trabajos: acciones esenciales para una recuperación con equidad de género. Center for American Progress, 1 de febrero de 2021] [Enlace](#).
- 31 Baldassare, Mark, Dean Bonner, Rachel Lawler y Deja Thomas. Encuesta Estatal del Public Policy Institute of California (PPIC, por sus siglas en inglés): los californianos y su gobierno local. Public Policy Institute of California, Enero de 2021.
- 32 Lubitow, Carathers, Kelly, y Abelson. “Transmobilities: mobility, harassment, and violence experienced by transgender and gender nonconforming public transit riders in Portland, Oregon.” [Transmobilidades: movilidad, acoso y violencia experimentados por los usuarios de transporte público transgénero y no conformes con el género en Portland, Oregon].

St. John y Healdmoore. “Fear of black strangers.” [El miedo a los extraños afroamericanos].

Madriz. “Latina teenagers: Victimization, identity, and fear of crime.” [Adolescentes latinas: victimización, identidad y miedo al crimen].



Ross. "Walking, exercising, and smoking: does neighborhood matter?" [Caminar, ejercitarse y fumar: ¿el vecindario importa?]

Morrell. "Women's safety." [La seguridad de las mujeres].

Valentine y Duncan. (Re)Negotiating the 'Heterosexual Street': Lesbian Productions of Space [(Re)negociar la 'Calle heterosexual': producciones lésbicas de espacio].

- 33 Alliance for Community Transit [Alianza para el Tránsito Comunitario], Los Angeles, American Civil Liberties Union of Southern California, CoDesign @ Harvard Graduate School of Design (GSD, por sus siglas en inglés), Public Counsel, Statewide Education Rights Project, Tamika L. Butler Consulting. Metro as a Sanctuary [Metro como un santuario].
- 34 Institute for Civic and Community Engagement [Instituto para el compromiso cívico y comunitario]. "Differences Between Community-Based Research, Community-Based Participatory Research, and Action Research." [Diferencias entre la investigación basada en la comunidad, la investigación participativa basada en la comunidad y la investigación-acción]. San Francisco State University (Universidad Estatal de San Francisco). [Enlace](#).
- 35 Departamento de Transporte de la Ciudad de Los Angeles. "City of L A Crosswalks." [Pasos peatonales de la Ciudad de LA]. Los Angeles Geohub, 5 de diciembre de 2019. [Enlace](#).
- 36 Oficina del Alumbrado Público de la Ciudad de Los Angeles. "Streetlight locations." [Ubicaciones del alumbrado público]. Datos públicos de Los Angeles, 5 de mayo de 2021. [Enlace](#).
- 37 Departamento de Transporte de la Ciudad de Los Angeles. "City of Los Angeles Bikeways." [Ciclovías de la Ciudad de Los Angeles]. Los Angeles Geohub, 4 de enero de 2021. [Enlace](#).
- 38 Aldred, Rachel, Bridget Elliott, James Woodcock y Anna Goodman. "Cycling provision separated from motor traffic: a systematic review exploring whether stated preferences vary by gender and age." [La provisión del ciclismo separado del tráfico motorizado: una revisión sistemática que explora si las preferencias declaradas varían según el género y la edad]. *Transport reviews* 37, no. 1 (2017): 29-55.
- 39 Jelly, Kate. "Why Are Female Cyclists Targeted by Aggressive Drivers for Abuse?" [¿Por qué las ciclistas son objetivo de abuso por parte de conductores agresivos?] The Guardian, 4 de octubre de 2019. [Enlace](#).
- 40 Schmitt, Angie y Tanya Snyder. "Drivers Are More Dangerous Near Women Cyclists." [Los conductores son más peligrosos cerca de las ciclistas]. Streetsblog USA, 5 de agosto de 2019. [Enlace](#).



- 41 Barry, Keith. "The Crash Test Bias: How Male-Focused Testing Puts Female Drivers at Risk." [Los sesgos en las pruebas de choques: la forma en que las pruebas enfocadas en los hombres pone en riesgo a las conductoras]. *Consumer Reports*, 23 de octubre de 2019. [Enlace](#).
- 42 Brozen, Madeline y Annaleigh Yahata Ekman. "The Need to Prioritize Black Lives in LA's Traffic Safety Efforts." [La necesidad de dar prioridad a las vidas de los afroamericanos en los esfuerzos de seguridad vial de Los Angeles]. UCLA: The Ralph and Goldy Lewis Center for Regional Policy Studies, 2020. [Enlace](#).
- 43 Thornton, Christina M., Terry L. Conway, Kelli L. Cain, Kavita A. Gavand, Brian E. Saelens, Lawrence D. Frank, Carrie M. Geremia, Karen Glanz, Abby C. King y James F. Sallis. "Disparities in pedestrian streetscape environments by income and race/ethnicity." [Las desigualdades en los ambientes de paisajes urbanos peatonales por ingreso y raza/etnia]. *SSM-population health* 2 (2016): 206-216.
- Huang, Chye-Ching y Roderick Taylor. "Any Federal Infrastructure Package Should Boost Investment in Low-Income Communities." [Cualquier paquete de infraestructura federal debe impulsar la inversión en las comunidades de bajos ingresos]. Center on Budget and Policy Priorities, 28 de junio de 2019. [Enlace](#).
- 44 Las líneas del autobús local de Metro incluyen las Líneas 1-96, 102-292, Líneas del Community Circulator de Metro 603-687. El Big Blue Bus y Culver Citybus se enumeran por separado cuando corresponda.
- 45 Las líneas del autobús local de Metro incluyen las Líneas 1-96, 102-292, Líneas del Community Circulator de Metro 603-687. El Big Blue Bus y Culver Citybus se enumeran por separado cuando corresponda.
- 46 Las líneas del autobús rápido incluyen las líneas de Metro limitadas o exprés (de las líneas 344 a la 577 y 788), líneas de Metro rápidas (líneas 704 a 794, excepto la línea 788 y las líneas 901-910) y Metro G (Naranja) y J (Plateada).
- 47 Las líneas del autobús local de Metro incluyen las Líneas 1-96, 102-292, Líneas del Community Circulator de Metro 603-687. El Big Blue Bus y Culver Citybus se enumeran por separado cuando corresponda.
- 48 El servicio de tren ligero incluye la línea A (Azul), B (Roja), C (Verde), D (Morada), E (Expo) y L (Dorada).
- 49 El promedio de los vecindarios se calcula sumando el total de una variable y dividiéndolo por el número de vecindarios (110). Es inclusivo de los vecindarios del área de estudio.
- 50 Las rutas del tren ligero incluyen la línea A (Azul), B (Roja), C (Verde), D (Morada), E (Expo) y L (Dorada).



- 51 Las líneas del autobús rápido incluyen las líneas de Metro limitadas o exprés (de las líneas 344 a la 577 y 788), líneas de Metro rápidas (líneas 704 a 794, excepto la línea 788 y las líneas 901-910) y Metro G (Naranja) y J (Plateada).
- 52 Las líneas del autobús local de Metro incluyen las Líneas 1-96, 102-292, las líneas del Community Circulator de Metro 603-687. El Big Blue Bus y Culver Citybus se enumeran por separado cuando corresponda.
- 53 Las paradas de autobús se cuentan como cada parada direccional distinta. Si varias rutas usan la misma parada de autobús, solo se contará una vez.
- 54 El promedio de los vecindarios se calcula sumando el total de una variable y dividiéndolo por el número de vecindarios (110). Es inclusivo de los vecindarios del área de estudio.
- 55 Los puntajes del Índice de caminabilidad oscila entre -4.2-10.3 dentro de la Ciudad e incluye cuatro componentes: el uso mixto del suelo, la densidad residencial, la densidad de venta al por menor y la densidad de intersecciones. Un puntaje negativo indica una caminabilidad inferior al promedio y uno positivo indica una caminabilidad superior al promedio.
- 56 La infraestructura de los autobuses incluye las bancas y casetas de los mismos.
- 57 Todos los datos KSI utilizan un promedio de datos de 3 años recolectado desde enero de 2016 a diciembre de 2018.
- 58 El promedio de los vecindarios se calcula sumando el total de una variable y dividiéndolo por el número de vecindarios (110). Es inclusivo de los vecindarios del área de estudio.
- 59 Se define como niño a alguien que es menor de 18 años.
- 60 El promedio general de la ciudad es alto debido al número de vecindarios que tienen más de 100 mejoras de Visión Cero planeadas e implementadas. El valor promedio a través de todos los vecindarios es de 7.5.
- 61 Bateman, Nicole y Martha Ross. "Why has COVID-19 been especially harmful for working women?" [¿Por qué el COVID-19 ha sido especialmente perjudicial para las mujeres trabajadoras?] Brookings Institute, octubre de 2020. [Enlace](#).
- 62 La movilidad poligonal en los viajes diarios al trabajo no era frecuente entre los participantes de las entrevistas. Esto se puede deber a los niveles bajos de empleo entre los participantes de la entrevista y, por lo tanto, hay menor probabilidad de que exista movilidad poligonal en los viajes al trabajo. Entre las 59 mujeres participantes de la entrevista, 24 estaban desempleadas, 10 trabajaban a medio tiempo y solo 14 trabajaban a tiempo completo.



63 Aunque Watts tiene una alta cantidad de destinos que las mujeres visitan, especialmente aquellos relacionados con servicio doméstico como escuelas y oficinas de servicios sociales, los residentes de Watts informaron que tienen que salir del vecindario para realizar tareas cotidianas como comprar alimentos saludables. Los datos de Walkscore también revelan que la cantidad de destinos relacionados con comidas, compras y recados diarios también es menor en Watts que en los otros dos vecindarios, incluido Sun Valley, que tiene una cantidad de destinos general más baja. Walkscore.

64 Departamento de Transporte de la Ciudad de Los Angeles. Year One Snapshot: A Review of the 2019-2020 Dockless Vehicle Pilot Program [Panorama del primer año: una revisión del Programa Piloto de Vehículos sin Anclaje 2019-2020]. Departamento de Transporte de la Ciudad de Los Angeles, julio de 2020. [Enlace](#).

65 *Ibíd.*

66 Los hallazgos sobre las percepciones de seguridad al esperar y usar el transporte incluyen respuestas tanto de los encuestados que usaban el transporte antes de la pandemia como de quienes no lo hacían.

67 Blumenberg, Evelyn. “Why low-income women in the US still need automobiles.” [El motivo por qué las mujeres de bajos ingresos en los Estados Unidos aún necesitan automóviles].

Loukaitou-Sideris. “Fear and safety in transit environments from the women’s perspective.” [Miedo y seguridad en los ambientes del transporte desde la perspectiva de las mujeres].

LA Metro. Understanding How Women Travel [Entender cómo viajan las mujeres].

Loukaitou-Sideris, Anastasia, Madeline Brozen, Miriam Pinski y Hao Ding. “Documenting #MeToo in Public Transportation: Sexual Harassment Experiences of University Students in Los Angeles.” [Documentando #YoTambién en el transporte público: experiencias de acoso sexual de los estudiantes universitarios en Los Angeles]. *Journal of Planning Education and Research* (2020): 0739456X20960778.

68 Nutsford, D., A. L. Pearson, y S. Kingham. “An ecological study investigating the association between access to urban green space and mental health.” [Un estudio ecológico que investiga la relación entre el acceso al espacio verde urbano y la salud mental]. *Public health* 127, no. 11 (2013): 1005-1011.

Sugiyama, Takemi, Eva Leslie, Billie Giles-Corti y Neville Owen. “Associations of neighbourhood greenness with physical and mental health: do walking, social coherence and local social interaction explain the relationships?” [Asociaciones de vecindarios verdes con la salud física y mental: ¿las caminatas, la cohesión social y la interacción social local explican las relaciones?]. *Journal of Epidemiology & Community Health* 62, no. 5 (2008): e9-e9.



- 69 Oficina del Censo de Estados Unidos 2015-2019 American Community Survey 5-Year Estimates [Estimaciones de 5 años de la Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense para el período 2015-2019], Tabla B08302, 2019.
- 70 LA Metro Apéndice A de Understanding How Women Travel [Entender cómo viajan las mujeres]. Los Angeles: Los Angeles County Metropolitan Transportation Authority [Autoridad de Transporte Metropolitano del Condado de Los Angeles], 30 de agosto de 2019. [Enlace](#).
- 71 Sikder, Sujan. "Who uses ride-hailing services in the United States?." [¿Quiénes usan los servicios de transporte privado en los Estados Unidos?]. *Transportation research record* 2673, no. 12 (2019): 40-54.
- 72 Iwasaki, Naomi. "Moms and Mobility: Who is our transportation system designed for?" [Las madres y la movilidad: ¿para quién está diseñado nuestro sistema de transporte?] *Investing in Place*, 23 de marzo de 2018. [Enlace](#).
- 73 Boesch y Phadke. When Women Lose All the Jobs [Cuándo las mujeres pierden todos los empleos].
- 74 Bohn, Sarah, Marisol Cuellar Mejia, and Julien Lafortune. "Gender Gaps in the COVID-19 Labor Market." Public Policy Institute of California, October 22, 2020.(Brechas de género en el mercado laboral de COVID-19). Instituto de Políticas Públicas de California, 22 de octubre de 2020. [Enlace](#).
- 75 *Ibidem*.
- 76 Hu, Songhua y Peng Chen. "Who left riding transit? Examining socioeconomic disparities in the impact of COVID-19 on ridership." [¿Quién dejó de usar el transporte? Examinar las desigualdades económicas en el impacto del COVID-19 sobre el número de usuarios]. *Transportation Research Part D: Transport and Environment* 90 (2021): 102654.
- 77 Bohn, Cuellar Mejia y Lafortune. "Gender Gaps in the COVID-19 Labor Market." [Las brechas de género en el mercado laboral de COVID-19].
- 78 Loukaitou-Sideris, Brozen, Pinski y Ding. "Documenting #MeToo in Public Transportation." [Documentando #YoTambién en el transporte público]. *Definiciones*, 20 Código de los Estados Unidos (United States Code (U.S.C., por sus siglas en inglés)) § 7801 (2002).
- 79 Transport for London. "Diversity and inclusion publications." [Publicaciones sobre diversidad e inclusión]. Transport for London. [Enlace](#).
- 80 "Vienna | Gender Mainstreaming: Sharing a Fair City." [Viena | Transversalidad de género: compartiendo una ciudad justa]. *Urban Solutions*, no. 10 (2017). [Enlace](#).



- 81 Ludwig, Michael. "Vienna is Moving – The Path Towards Equal Mobility for Women and Men." *New Cities*, March 8, 2019. ("Viena se está moviendo: el camino hacia la igualdad de movilidad para Mujeres y hombres.") *Nuevas ciudades*, 8 de marzo de 2019. [Enlace](#).
- 82 Departamento de Transporte de la Ciudad de Los Angeles. "Play Streets." [Calles para jugar] Departamento de Transporte de la Ciudad de Los Angeles. [Enlace](#).
- 83 Hollywood Bowl. "Getting Here." [Cómo llegar] Hollywood Bowl. [Enlace](#).
- 84 Murray, Gail, Cathleen Sullivan, Joey Goldman, Bethany Whitaker, Mark Chase, Alexandra Reisman, Nancy Whelan y Tina Spencer. Appendix A to Improving Transit Integration Among Multiple Providers, Volume II. [Apéndice A de Mejorar la integración del transporte entre varios proveedores, Volumen II]. Washington, DC: The National Academies Press, 2015. [Enlace](#).
- 85 Murray, Gail, Cathleen Sullivan, Joey Goldman, Bethany Whitaker, Mark Chase, Alexandra Reisman, Nancy Whelan y Tina Spencer. Improving Transit Integration Among Multiple Providers, Volume II. [Mejorar la integración del transporte entre varios proveedores, Volumen II]. Washington, DC: The National Academies Press, 2015.
- 86 Rodier, Caroline, Creighton Randall y Abigail Solis. "Equity and Greenhouse Gas Effects of An Electric Car-Sharing Pilot in Rural Disadvantaged Communities in California's Central Valley." [La equidad y los efectos de los gases de efecto invernadero de un programa piloto de automóviles eléctricos compartidos en las comunidades rurales desfavorecidas en Central Valley de California]. Seminario web de University of California [Universidad de California] (UC, por sus siglas en inglés), Davis: National Center for Sustainable Transportation, 9 de marzo de 2021. [Enlace](#).
- 87 Kudialis, Chris. "Driving workshop for undocumented Immigrants aims to boost safety, peace of mind on Las Vegas roads." ("El taller de conducción para inmigrantes indocumentados tiene como objetivo aumentar la seguridad y la tranquilidad en las carreteras de Las Vegas") *The Nevada Independent*, 4 de marzo de 2019. [Enlace](#).
- 88 Oficina de Participación Cívica y Asuntos de Inmigrantes de San Francisco "Community Ambassadors Program de San Francisco." [Programa de embajadores comunitarios de San Francisco]. Facebook, 8 de agosto de 2017. [Enlace](#).
Oficina de Participación Cívica y Asuntos de Inmigrantes de San Francisco. "Community Ambassadors Program." [Programa de embajadores comunitarios]. Ciudad y condado de San Francisco. [Enlace](#).
- 89 Latino Health Access. "The Promotora Model." Latino Health Access. [Enlace](#).

