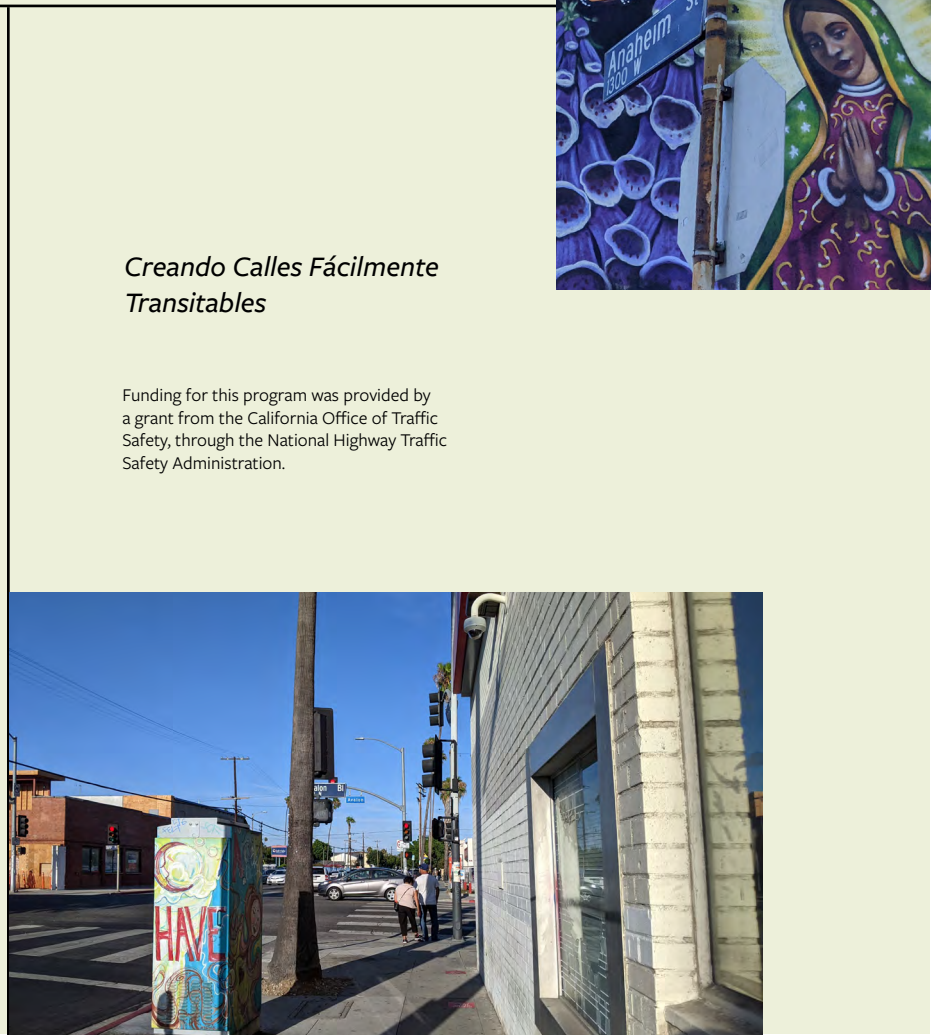


# COMUNIDADES ACTIVAS Y SEGURAS

*Vecindario de Wilmington en Los Angeles*

## INFORME EJECUTIVO Y RECOMENDACIONES



*Creando Calles Fácilmente  
Transitables*

Funding for this program was provided by a grant from the California Office of Traffic Safety, through the National Highway Traffic Safety Administration.







## Reconocimientos

Gracias al Comité de Planificación por su invitación a su comunidad y por trabajar en colaboración para hacer el vecindario de Wilmington en la Ciudad de Los Ángeles un lugar más seguro para caminar y andar en bicicleta. En particular, sus contribuciones fomentaron conversaciones informadas y fortalecieron los resultados del taller. También queremos reconocer al pueblo Tongva como los guardianes tradicionales de Wilmington, Los Angeles.

### Comité de Planificación

Maria Andrade	Wilmington Calles Seguras, Familias Sanas
Nancy Cid Gomez	Wilmington Calles Seguras, Familias Sanas
Irais Colin	Wilmington, Calles Seguras, Familias Sanas
Irma Fernandez	Wilmington, Calles Seguras, Familias Sanas
Carmina Gomez	Los Angeles Walks
Roberto Monroy	Wilmington, Calles Seguras, Familias Sanas
Monica Sanchez	Wilmington, Calles Seguras, Familias Sanas
Maria Serafin	Wilmington, Calles Seguras, Familias Sanas
Dora Gaby Segovia	Wilmington, Calles Seguras, Familias Sanas
Daisy Villafuerte	Los Angeles Walks

También queremos reconocer a Valerie Hernandez por proveer interpretación simultánea del español al inglés durante la capacitación.

Este informe fue preparado por:

### California Walks

Areli Morales

Alma Leyva

<https://calwalks.org>

### Centro de Investigación y Educación sobre Transporte Seguro de la Universidad de California en Berkeley (SafeTREC por sus siglas en inglés)

Ana Lopez

<https://safetrec.berkeley.edu>

Este informe se preparó en cooperación con la Oficina de Seguridad de Tráfico de California (OTS por sus siglas en inglés). Las opiniones, hallazgos y conclusiones expresados en esta publicación son los de los autor(es) y no necesariamente los de OTS.

# Tabla de Contenido

- Reconocimientos ..... 3
- Resumen Ejecutivo..... 5
- Contexto y Datos.....6
  - Choques Resultando en Lesiones Peatonales ..... 6
  - Choques Resultando en Lesiones Ciclistas ..... 6
- Evaluaciones de Caminar y Andar en Bicicleta .....7
  - Ruta 1: Calle Anaheim Oeste .....7
  - Ruta 2: Bulevar Wilmington ..... 9
- Actividad de Educación y Compromiso: Radionovela ..... 10
- Conclusión ..... 10





*El paso de peatones en la intersección de la avenida Bay View Avenue / Calle Anaheim Oeste, a solo unos pies de distancia de la intersección, no es muy visible.*

## Resumen Ejecutivo

Comunidades Activas y Seguras (Active and Safe Communities) es un programa estatal de California Walks (Cal Walks) y el Centro de Investigación y Educación sobre Transporte Seguro de la Universidad de California en Berkeley (SafeTREC por sus siglas en inglés). Este programa piloto se enfoca en las necesidades de los hispanohablantes monolingües. Su plan de estudios culturalmente sensible y relevante tiene como objetivo mejorar la seguridad para caminar y andar en bicicleta en California.

La capacitación en Wilmington se planeó y facilitó en colaboración por el grupo de residentes Wilmington, Calles Seguras, Familias Sanas, el Comité de Planificación, Cal Walks, y SafeTREC para:

1. Realizar educación sobre los derechos de los peatones;
2. Abogar con tomadores de decisiones para encontrar fondos que apoyen mejoras para la seguridad de peatones y ciclistas; y
3. Educar a la comunidad sobre el acceso a fondos para mejoras de infraestructura para enfrentar temas de seguridad.

La capacitación virtual se llevó a cabo el miércoles, 25 de agosto y convocó 24 participantes incluyendo Los Ángeles Walks, Wilmington Calles Seguras, Familias Sanas, y residentes locales. La capacitación consistió en:

1. Una actividad de introducción que conectó memorias infantiles de los participantes de caminar y andar en bicicleta con experiencias actuales con la movilidad;
2. Evaluaciones de caminar y andar en bicicleta a lo largo de dos rutas claves;
3. Una reseña de datos de choques peatonales y ciclistas; y
4. Una actividad de radionovela.

## Choques de peatones y ciclistas en el vecindario de Wilmington en la ciudad de Los Angeles.

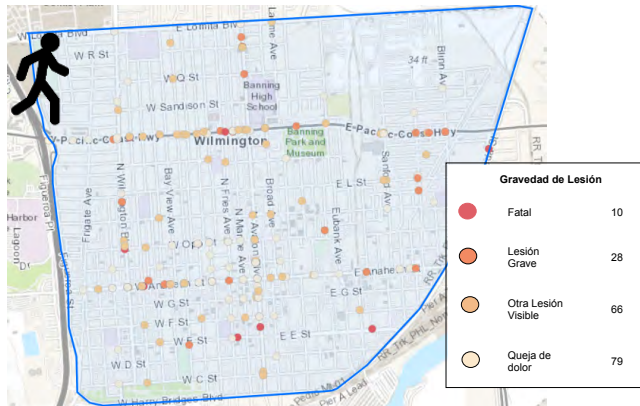


Figura 1: Choques Resultando en Lesiones Peatonales (2015-2019)

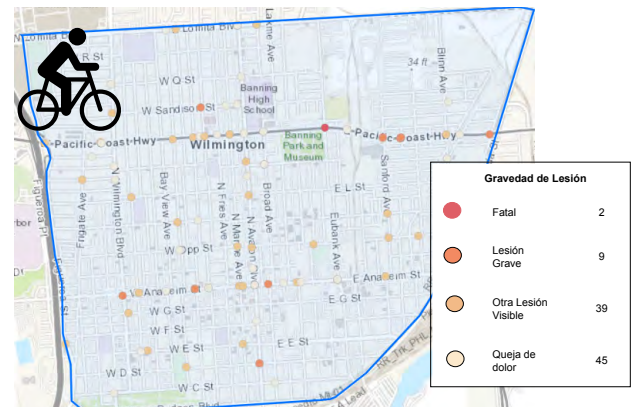


Figura 2: Choques Resultando en Lesiones Ciclistas (2015-2019)

## Contexto y Datos

El vecindario de Wilmington está ubicado en la Ciudad de Los Ángeles. Es una comunidad predominantemente latine, que varía según el tramo censal entre el 81,7 por ciento y el 95,5 por ciento de la población. Wilmington tiene un [Índice de Lugares Saludables](#) (HPI por sus siglas en inglés)<sup>1</sup> variable entre 51,4 y 3,1; la mayoría del vecindario tiene un puntaje de HPI por debajo del percentil 19,4, lo que indica que Wilmington tiene condiciones comunitarias más saludables que solo el 19,4 por ciento de otros distritos censales de California. La mayoría de las áreas de Wilmington tenían un indicador alto de “Desplazamiento activo” que oscilaba entre los percentiles 76.1 y 87.2, lo que indica que tienen porcentajes más altos de trabajadores (16 años o más) que viajan diariamente en transporte público, caminando o en bicicleta en comparación con otras secciones censales.

Los siguientes datos se basan en informes policiales de choques de peatones y bicicletas que resultaron en lesiones a peatones y ciclistas en el vecindario de Wilmington, definido por el Comité de Planificación del taller. Los datos presentados en esta sección son del Sistema de Registros de Tráfico Integrados Estatales (SWITRS, por sus siglas en inglés) para los años 2015 a 2019. Los datos de choques para 2019 son provisionales desde diciembre de 2020. Se puede encontrar un resumen de alto nivel de los datos de choques de peatones y bicicletas en el apéndice.

### Choques Resultando en Lesiones Peatonales

En el período de cinco años, de 2015 a 2019, hubo 183 choques que involucraron a peatones y que resultaron en 197 víctimas peatonales heridas, incluyendo 10 muertes y 29 presuntas lesiones graves. La mayoría de las víctimas eran hombres (58,9 por ciento). El veinticuatro por ciento, o casi una de cada cuatro víctimas, tenía 18 años o menos. La infracción citada con más frecuencia fue que el conductor no cedió el paso a los peatones en un cruce peatonal marcado o no marcado (41,5 por ciento), seguido por casos de peatones que no cedieron el paso a los vehículos al cruzar fuera de un cruce de peatones marcado o no marcado (20,2 por ciento). El siguiente mapa muestra dónde ocurrieron los choques peatonales y su nivel de gravedad.

### Choques Resultando en Lesiones Ciclistas

En el mismo período, hubo 95 choques que involucraron a ciclistas y que resultaron en 96 víctimas ciclistas heridas, incluyendo dos muertes y nueve presuntas heridas graves. La mayoría de las víctimas eran hombres (74,0 por ciento) y la mayoría de las víctimas tenían entre 20 y 24 años (15,6 por ciento). La infracción citada con más frecuencia fue no conducir o circular en la mitad derecha de la carretera (20,0 por ciento), seguida por la falta del conductor de ceder el paso al entrar o cruzar una carretera (15,8 por ciento). El siguiente mapa muestra dónde ocurrieron los choques de bicicletas y su nivel de gravedad.

<sup>1</sup> El Índice de Lugares Saludables de California (HPI) es un puntaje calculado para cada tramo del censo en California combinando 25 características de la comunidad relacionadas con la economía, la educación, el transporte, lo social, el vecindario, el medio ambiente limpio, la vivienda y el acceso a la atención médica. Un puntaje de HPI es útil para comparar la salud y el bienestar general en los vecindarios de California.

## Evaluaciones de Caminar y Andar en Bicicleta

Los participantes del taller realizaron evaluaciones a pie y en bicicleta a lo largo de dos rutas claves. Se pidió a los participantes que:

1. Identificarán los recursos comunitarios;
2. Evaluarán condiciones de infraestructura; y
3. Observarán cómo los usuarios de la carretera interactúan con el ambiente construido.

### Ruta 1: Calle Anaheim Oeste

Wilmington es una comunidad portuaria, la entrada a los puertos más grandes de la costa oeste. Calle Anaheim Oeste ofrece comestibles, restaurantes y otros servicios esenciales para residentes y trabajadores portuarios. Calle Anaheim Oeste es la calle principal de Wilmington, que conecta con Long Beach en el este y la ruta estatal 110 en el oeste. Importantes rutas de autobús, las rutas 202 y 232 de los autobuses Metro, así como el Autobús de salto corto del centro de la ciudad (DASH por sus siglas en inglés) del Departamento de Transporte de Los Ángeles, conectan a los residentes con el Aeropuerto Internacional de Los Ángeles (LAX por sus siglas en inglés) y otros centros de transporte.

#### Bienes:

1. Wilmington es una comunidad estrechamente unida con mucho orgullo de su comunidad y vecindarios vigilantes. Los residentes se involucran en actividades y grupos que trabajan para mejorar el bienestar de los residentes de Wilmington.
2. Calle Anaheim Oeste es una calle arterial principal, conectando Wilmington con la Ciudad de Long Beach, el Condado de Los Ángeles y los puertos.

#### Preocupaciones:

1. El semáforo en la intersección de Calle Anaheim Oeste / Avenida Neptune Norte cambia demasiado rápido para que los peatones lo crucen. Aunque los cruces peatonales tienen marcas continentales, los conductores giran abruptamente desde Avenida Neptune hacia Calle Anaheim Oeste en frente de la Escuela Católica Saint Peter-Saint Paul, lo que pone a los peatones en posibles situaciones de choque.

*Aunque existe un cruce de alta visibilidad amarilla en la intersección de Calle Anaheim Oeste/Avenida Neptune en frente de la Escuela Católica Saint Peter-Saint Paul hacia el sur, los estudiantes no siempre se sienten seguros porque los conductores giran a la derecha demasiado rápido o se les acaba el tiempo para cruzar.*



La ruta 1, sombreada en naranja oscuro, evaluó las condiciones para caminar y andar en bicicleta a lo largo de la calle Anaheim Oeste.





### Preocupaciones (continuación)

2. Los conductores no ceden el paso a los peatones en los cruces peatonales marcados en Calle Anaheim Oeste desde Avenida Wilmington hasta Avenida Neptune. Los participantes compartieron preocupaciones sobre los conductores que parecen estar conduciendo por encima del límite de velocidad de la zona escolar de 25 millas por hora a lo largo de Calle Anaheim Oeste, y compartieron que los conductores no respetan a los peatones. Los participantes también compartieron que las personas encuentran más seguro cruzar la calle cuando no hay mucho tráfico en lugar de usar los cruces peatonales marcados en la Calle Anaheim Oeste.
3. La banqueta del lado sur a lo largo de Calle Anaheim Oeste, cerca de la Escuela Católica Saint Peter-Saint Paul es demasiado estrecha para las personas que necesitan empujar una carriola o las personas que usan un dispositivo de movilidad asistida para caminar. Se estrecha aún más por los postes de servicios públicos que bloquean la banqueta y obligan a los peatones a bajar a la calle. La banqueta estrecha se llena de gente en las paradas populares de autobús DASH y Metro.
4. Los conductores parecen estar pasando el límite de velocidad de 35 millas por hora en la Calle Anaheim Oeste y Calle Figueroa y parecen aumentar su velocidad aún más a medida que se acercan a la rampa de entrada y salida de la Ruta Estatal-110.
5. Aunque tiene un faro intermitente para peatones, la intersección de Calle Anaheim Oeste / Avenida King tiene un cruce de peatones estilo escalera de alta visibilidad descolorido. Los participantes compartieron que cruzar en esta intersección es un desafío porque los conductores no ceden el paso a los peatones. Los participantes han sido testigos de muchos choques en esta intersección y creen que los choques en este lugar no se reportan.



*Izquierda:* Señalización indicando la zona escolar con límite de 25 millas por hora en el lado hacia este de la Calle Anaheim Oeste. *Derecha:* Calle Anaheim Oeste, a unos pasos de la intersección de Calle Figueroa y puente de la Ruta Estatal-110.

### Recomendaciones de la Comunidad:

1. Devolver Wilmington al centro latine de compras y ocio que era. Crear una comunidad segura, brillante, vibrante y acogedora que se concentre en proporcionar orientación a los puntos de interés locales y las actividades de la comunidad.
2. Instalar intersecciones controladas en los cruces peatonales marcados a lo largo de Calle Anaheim Oeste, desde Avenida Neptune hasta Avenida Wilmington, para proteger a los peatones de las altas velocidades de los conductores y mejorar los cruces peatonales.
3. Desarrollar una campaña de sensibilización sobre seguridad comunitaria para desarrollar la conciencia de la comunidad sobre los horarios de llegada y salida de las escuelas, la seguridad en las calles y las leyes.
4. Planificar una capacitación de desarrollo de liderazgo comunitario que enseñe a los participantes cómo recopilar datos cualitativos y presentarlos a las agencias gubernamentales y otros tomadores de decisiones.
5. Organizar una fiesta comunitaria en la calle para fomentar la comunidad, crear conciencia sobre la seguridad de caminar y andar en bicicleta en Wilmington y brindar a los residentes la oportunidad de hablar con otros miembros de la comunidad.

### Recursos:

1. [Campana Go Human de la Asociación de Gobiernos del Sur de CA](#)
2. [CicLAVia](#)



## Ruta 2: Bulevar Wilmington

El Bulevar Wilmington sirve como conector de norte a sur. Hay una combinación de servicios comunitarios a lo largo del Bulevar Wilmington, entre la Autopista Pacific Coast y Bulevar Wilmington, que incluyen supermercados, restaurantes y áreas residenciales.



La ruta 2, sombreada en naranja oscuro, evaluó las condiciones para caminar y andar en bicicleta a lo largo de Wilmington Boulevard.

### Bienes:

1. Wilmington tiene eventos de calles abiertas como CicLAvia que ayudan a promover la seguridad de las bicicletas y brindan un lugar seguro para que ciclistas viajen en la comunidad.

### Preocupaciones:

1. Los conductores parecen conducir más rápido que las 35 millas por hora publicadas en el Bulevar Wilmington. Los participantes compartieron que las altas velocidades desaniman a los ciclistas de andar en las calles por temor a ser atropellados.
2. Los conductores aceleran a lo largo de la Autopista Pacific Coast, lo que crea condiciones inseguras para otros usuarios vulnerables de la carretera en las intersecciones cruzadas, incluida la intersección de Bulevar Wilmington / Autopista Pacific Coast, que tiene mucha actividad peatonal debido a su proximidad al centro comercial y varias paradas de autobús.
3. La intersección de Bulevar Wilmington/ Calle Opp esta en una area poblada con varias residencias multifamiliar y cerca de destinos claves, como la lavandería, supermercado, tienda licorería y parada de autobús. A pesar de la alta actividad peatonal en esta intersección, los participantes dijeron que no se sienten seguros aquí debido a los choques frecuentes que ocurren en esta intersección. Los participantes compartieron que fueron testigo de un choque que involucró a un conductor que pasaba a exceso de velocidad en un semáforo en rojo en la intersección de Wilmington Boulevard/West Opp Street.
4. El Bulevar Wilmington / Calle Anaheim Oeste es

una intersección muy transitada. Un participante compartió que estuvo involucrado en un accidente de vehículo que resultó en la pérdida total de un vehículo.

5. Los participantes compartieron que los conductores no ceden el paso a los peatones ni obedecen el guardia de cruce de la escuela en la intersección de Bulevar Wilmington / Calle D, cerca del Centro de Desarrollo Infantil New Harbor Vista y la Escuela Primaria STEAM Magnet de Avenida Hawaiian.

### Recomendaciones de la Comunidad:

1. Instalar una señal de giro a la izquierda en la intersección de Bulevar Wilmington / Calle Anaheim Oeste para evitar choques y crear condiciones más seguras para peatones y ciclistas.
2. Instalar señales de retroalimentación de velocidad y más señales de límite de velocidad a lo largo de la Autopista Pacific Coast, especialmente cuando los conductores entran al vecindario desde el este y el oeste para informar a los conductores que reduzcan la velocidad.

### Recursos

1. [LADOT Livable Streets: Aplique para un proyecto](#)

## Actividad de Educación y Compromiso: Radionovela

Durante la capacitación, los participantes empezaron a desarrollar Radionovela, un podcast que destaca preocupaciones comunitarias y propone soluciones a través del poder de la narración. La Radionovela formará parte del proyecto Los Caminos de las Vías de Cal Walks y UC Berkeley SafeTREC, que compartirá historias de las comunidades hispanohablantes que caminan y andan en bicicleta a través de toda California como herramienta para la abogacía.

Este episodio destaca la experiencia de miembros de la comunidad de Wilmington con el exceso de velocidad, respecto a peatones y ciclistas y una llamada a acción sobre concienciación de la comunidad.

Encuentre el podcast Radionovela de la comunidad de Wilmington en el siguiente enlace:  
<https://soundcloud.com/user-581212824/los-caminos-de-la-via-wilmington-los-angeles>

## Conclusión

En Wilmington, los líderes residentes de Wilmington Calles Seguras, Familias Sanas tienen una larga historia de involucrar a los residentes hispanohablantes en la concientización sobre la seguridad del tráfico y la creación de calles caminables y saludables. Su trabajo de abogacía les ha llevado a involucrarse con el comité asesor de peatones de Los Ángeles. Mientras el trabajo de Wilmington Calles Seguras, Familias Sanas continúa generando impulso para abogar por calles más seguras en Wilmington, el Equipo del Proyecto sigue comprometido a apoyar sus esfuerzos para co-crear calles y espacios públicos justos, seguros y equitativos para todos.

# Datos de choques en Wilmington

Comunidades Activas y Seguras  
Wilmington, CA | 14 de julio del 2021

## Estadísticas de California

**1** en **3** víctimas de choques son peatones o ciclistas

En California, casi una en cada tres personas que mueren en un choque es un peatón o ciclista. Hubo una disminución de 0.6 por ciento en las muertes de peatones del 2018 al 2019 y una disminución de 19.4 por ciento en las muertes de ciclistas (los datos provienen de FARS 2018 y 2019). En este taller, le proporcionamos datos locales de choques para que podamos identificar formas de hacer que caminar y andar en bicicleta sean más seguros en su comunidad.

**Los datos locales que proporcionamos a continuación reflejan datos de choques de los últimos 5 años (2015-2019)** dentro de la comunidad de Wilmington en la Ciudad de Los Angeles.

## Choques de peatones en Wilmington

De 2015 a 2019, ha visto 198 peatones lesionados en 183 choques de peatones en el área de enfoque en Wilmington.



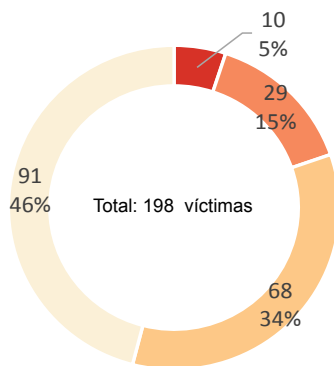
**198** personas lesionadas



**183** choques de peatones

## Gravedad de lesión

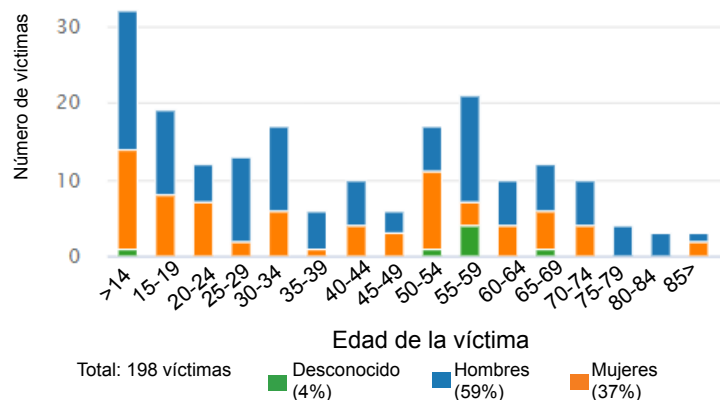
De 2015 a 2019, murieron 10 peatones en choques de peatones y 29 víctimas sufrieron lesiones graves.



■ Fatal  
■ Lesión posiblemente grave  
■ Lesión posiblemente menor  
■ Posiblemente hubo una lesión

## Demográficas de las víctimas

**2015 - 2019**



Total: 198 víctimas  
■ Desconocido (4%)  
■ Hombres (59%)  
■ Mujeres (37%)



# Choques de ciclistas en Wilmington

De 2015 a 2019, ha visto 98 ciclistas lesionados en 95 choques de ciclistas en el area de enfoque en Wilmington.

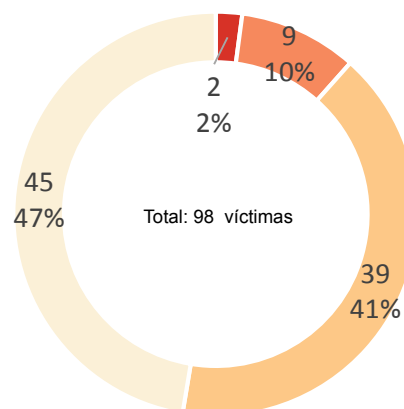


**98** personas lesionadas



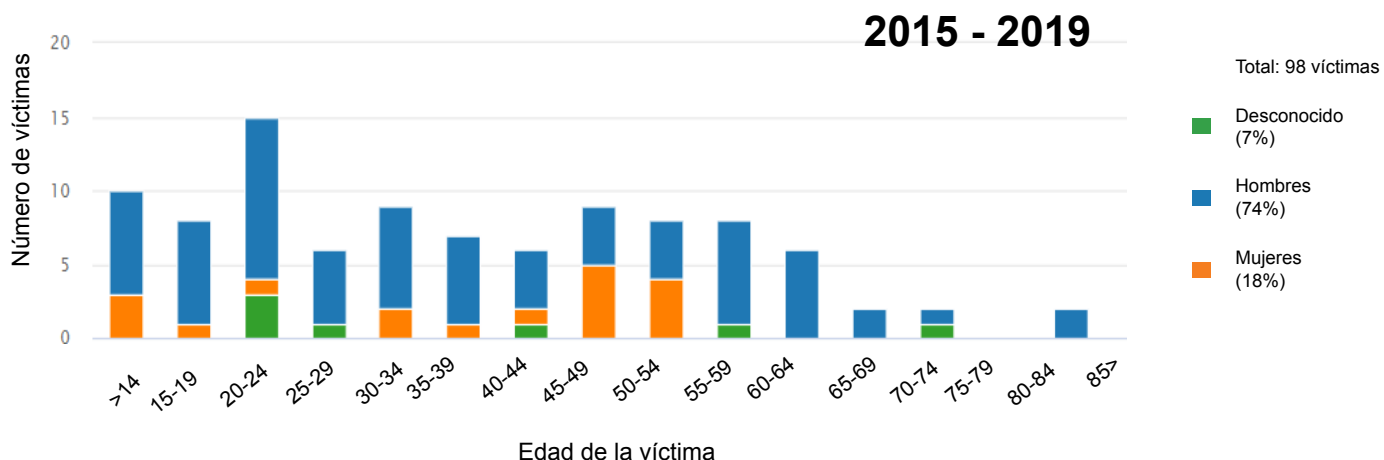
**95** choques ciclistas

De 2015 a 2019, murieron 2 ciclistas en choques de ciclistas y 9 víctimas sufrieron lesiones graves.



■ Fatal  
■ Lesión posiblemente grave  
■ Lesión posiblemente menor  
■ Posiblemente hubo una lesión

## Demográficas de las víctimas



¿Qué otros datos podrían ayudar a informar la toma de decisiones?

Si bien estos números no cuentan toda la historia, ¿resuenan con su experiencia en su comunidad?

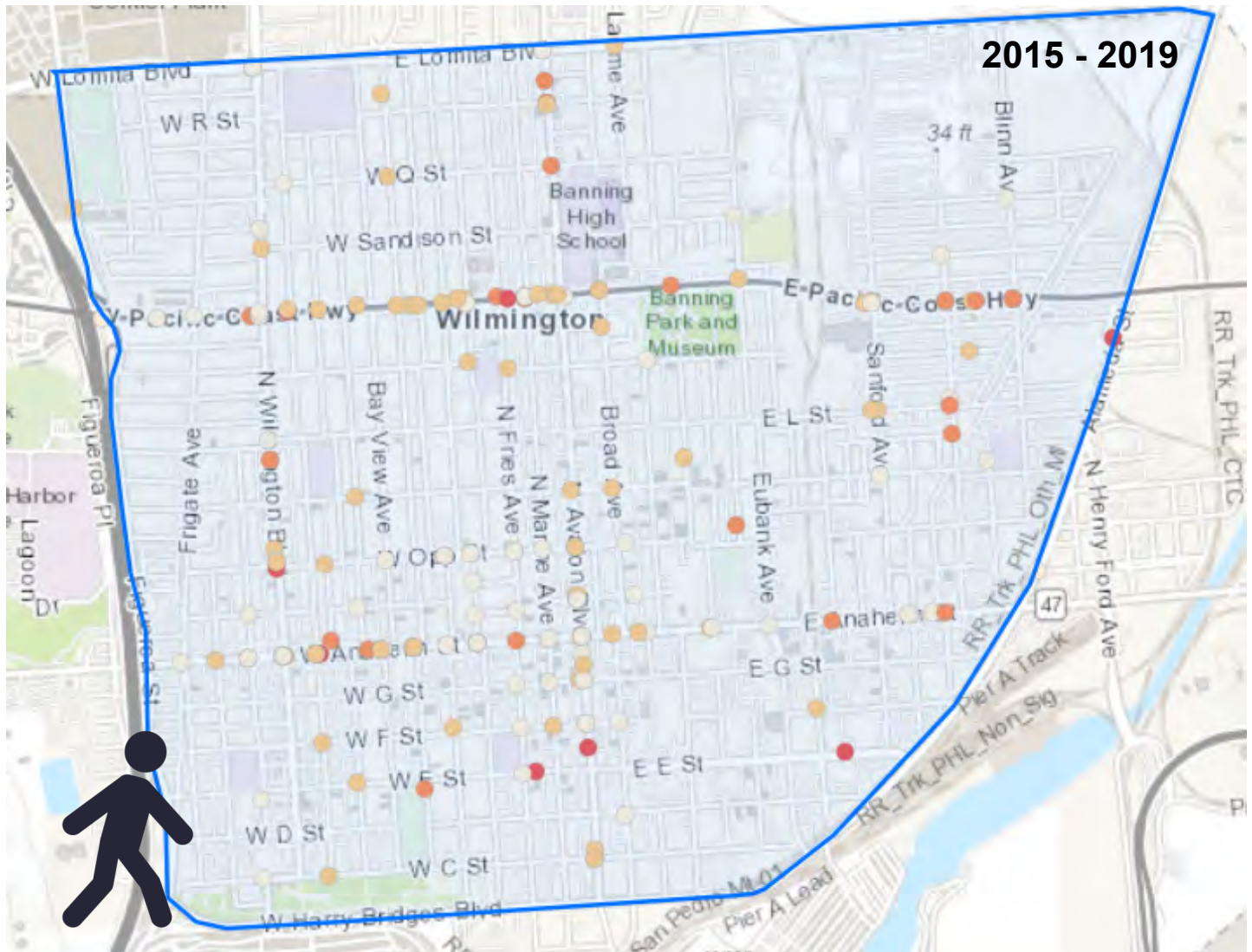
¿Qué tipo de mejoras crees que podría ayudar a que caminar y andar en bicicleta sea más seguro en tu comunidad?

Para obtener más información sobre los datos de choque en su comunidad, visite las herramientas gratuitas disponibles a través del Sistema de cartografía para las lesiones del transporte ([tims.berkeley.edu](https://tims.berkeley.edu)).

Para obtener asistencia adicional, envíenos un correo electrónico a [safetrec@berkeley.edu](mailto:safetrec@berkeley.edu).

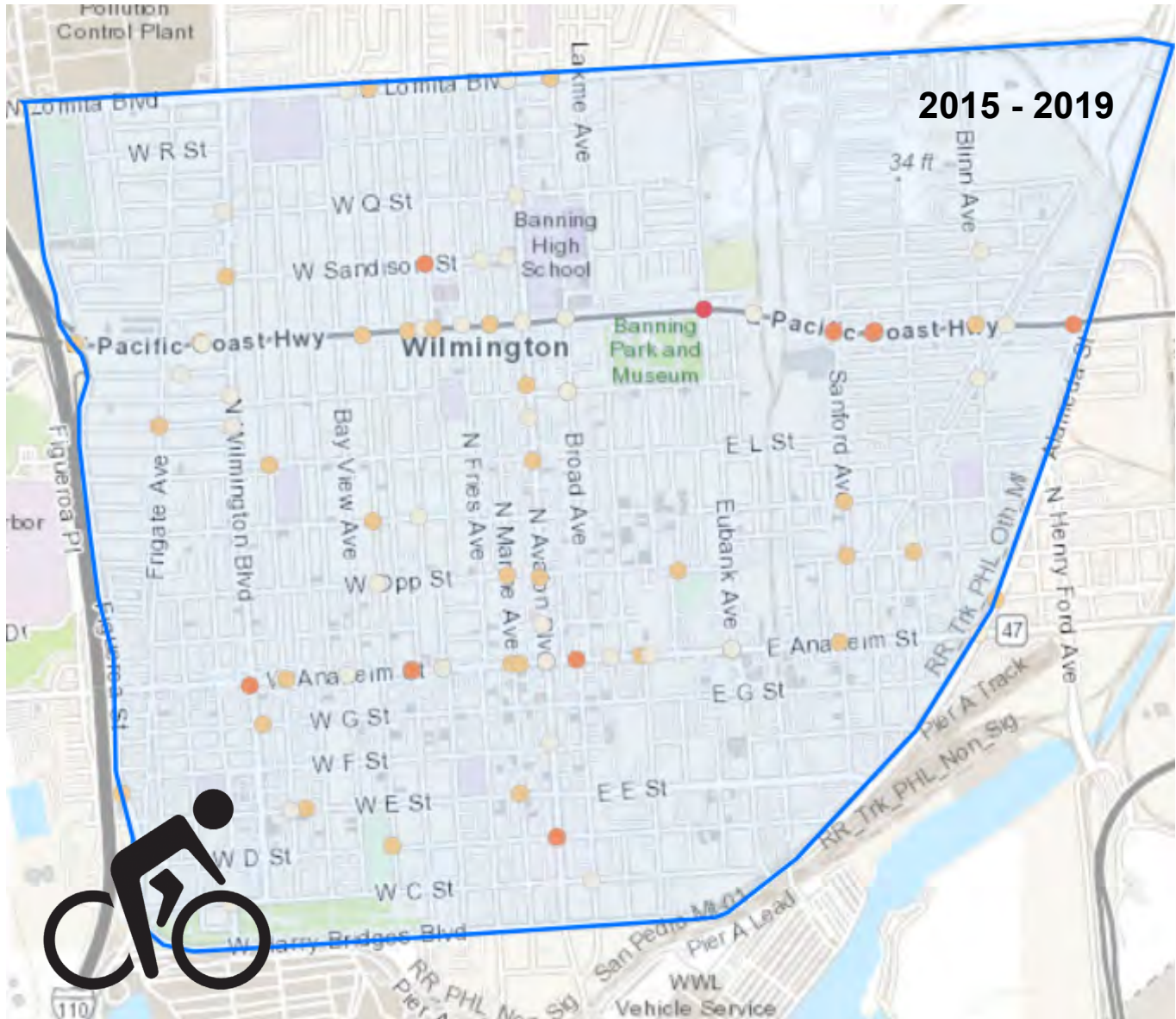






# Mapa de choques que involucraron a peatones en Wilmington



Gravedad de lesión		
	Fatal	10
	Lesión grave	28
	Otra Lesión Visible	66
	Queja de dolor	79

# Mapa de choques que involucraron a ciclistas en Wilmington



Gravedad de lesión		
	Fatal	2
	Lesión grave	9
	Otra Lesión Visible	39
	Queja de dolor	45



Gracias por su interés en Comunidades Activas y Seguras.

Para más información por favor visite:

<https://safetrec.berkeley.edu/programs/community-pedestrian-and-bicycle-safety-program-cpbsp/comunidades-activas-y-seguras-safe> o

<https://www.calwalks.org/comunidades-activas-y-seguras>

[safetrec@berkeley.edu](mailto:safetrec@berkeley.edu) o [cpbst@calwalks.org](mailto:cpbst@calwalks.org).

