



Condiciones Del Transporte Para Los Latinos

Donde vives está relacionado con lo saludable que estás.

Lamentablemente, las comunidades latinas de los EE. UU. están marcadas por las desigualdades en el transporte, que incluyen calles inseguras, entornos inestables para caminar y andar en bicicleta, y el transporte público que puede ser difícil de acceder, inasequible y poco confiable.

Esto limita el acceso de los latinos a oportunidades que promueven la salud como: viviendas asequibles, espacios verdes y actividad física, alimentos saludables, atención médica, y buenas escuelas, creando una situación difícil para que las familias latinas puedan llevar una vida saludable.

Pero hay buenas noticias. Los políticos y líderes comunitarios pueden promover la participación pública y políticas para invertir o mejorar el tránsito público y el desarrollo orientado hacia el tránsito. Esto puede aumentar las oportunidades de igualdad en salud entre los latinos.

Esta hoja informativa es parte de *Salud America!* "El estado de la vivienda, el transporte y el espacio verde de los latinos: una revisión de investigación." Lea la revisión completa con citas en: salud.to/healthequity.

La evidencia: los latinos enfrentan desigualdades en el transporte

El lugar donde vive uno y su acceso al transporte equitativo afecta a su salud.

- Varios estudios muestran que las personas que viven en comunidades orientadas hacia el tránsito, y diseñado para caminar y andar en bicicleta, son más activas físicamente, tienen menos aumento de peso, menos tasas de accidentes de tránsito y muertes, tienen altos índices de empleo, y están menos expuestas a la contaminación del aire.

Los latinos carecen de desigualdades en el acceso al transporte.

- Los trabajadores con salarios bajos están siendo "excluidos" de vivir en centros urbanos debido a los altos costos, y los latinos de los EE.UU. viven más lejos de los centros de transporte, instalaciones, empleos y espacios verdes.

- Los trabajos que emplean a latinos con bajos ingresos (jardinería, limpieza y cuidado de niños) frecuentemente están ubicados en suburbios donde comúnmente los latinos no residen; este "desajuste de espacios" hace que sea difícil para el transporte público proporcionar suficientes servicios para conectar a los empleados con los empleadores.
- Los latinos tienen más probabilidades que cualquier otro grupo de vivir en un hogar multigeneracional con familiares jóvenes y / o ancianos quienes no pueden conducir a la escuela, el trabajo, a la atención de salud, etc.

Los latinos tienen menos probabilidades de tener un vehículo de uso personal, lo que causa desigualdades.

- En Estados Unidos, más latinos (12%) que hogares blancos (6,5%) no tienen acceso a un automóvil.
- En el área de la Bahía de California, el 15% de los latinos con bajos ingresos tenían acceso a un automóvil todos los días de la semana, y el 16% tenía acceso de 1 a 6 días de la semana. Los de más (69%) no tuvieron acceso.
- Algunos informaron que el costo de mantener un vehículo y sus reparaciones muchas veces resultó en el tener que sacrificar otras necesidades, como por ejemplo alimentos y atención médica.

Los latinos son más propensos que sus compañeros a depender del transporte público y otros medios de transportes para llegar a los trabajos, las citas médicas, etc., todo esto mientras se enfrentan a viajes no confiables y más largos.

- Entre los residentes urbanos, el 27% de los latinos usan el transporte público diariamente o semanalmente, en comparación con el 14% de los blancos no latinos. Los residentes urbanos nacidos en el extranjero tienen más probabilidades de usar el transporte público con regularidad que los habitantes urbanos nacidos en el país (38% frente a 18%).
- Los latinos sin automóviles frecuentemente informaron que el auto de otra persona era su principal medio de transporte.
- Una encuesta encontró que, en Springfield, Massachusetts, el 25% de los latinos usaron el auto de otra persona como su principal medio de transporte, y a cambio de usar el auto, productos, servicios, o dinero fueron negociados con vecinos, familiares y amigos. La mayoría de los participantes informaron que llegaron tarde al trabajo y a las citas debido a estos acuerdos inestables, y estuvieron de acuerdo con la declaración: "si el transporte público fuera mejor, conduciría y / o me conducirían menos."
- Dos investigaciones encontraron que, cuando los latinos tenían la opción de conducir u obtener transporte, normalmente tomaron esta opción en vez del transporte público debido al acceso limitado a trabajos o experiencias desagradables o inseguras en el transporte público.
- Los latinos gastan un promedio de 26.9 minutos para ir al trabajo, más tiempo que sus compañeros blancos (25.1 minutos), según datos nacionales.

Los latinos enfrentan desafíos de costos y confiabilidad al usar el transporte público, lo cual afecta a su salud.

- Según un estudio, para un viaje de 20 minutos en automóvil, algunas personas informaron tener que salir hasta dos horas antes para llegar a tiempo al trabajo, debido a la falta de confiabilidad del transporte público.
- Otros informaron que muchas rutas de tránsito:
 - Fueron suspendidas sin previa notificación;

- No los llevaron a donde necesitaban ir (a la guardería para recoger a sus hijos, a parques de oficinas suburbanos o complejos industriales para sus trabajos, etc.);
- No operaban en los horarios necesarios (después de las horas de clases nocturnas de colegios comunitarios, etc.)
- Circulaban solo una vez por hora o menos; y
- Pusieron en peligro su seguridad (en el contexto de la reducción del crimen cerca del tránsito público y el poder causar daño los peatones y ciclistas, etc.)
- Para los usuarios de tránsito con ingresos bajos, el tener que balancear el presupuesto familiar con los costos del transporte puede agregar un estrés significativo y reducir el gasto en alimentos, educación y atención médica.

Los esfuerzos para mejorar la falta de equidad en el transporte enfrentan muchas barreras.

- Los objetivos ambientales, económicos y de equidad social, a menudo compiten por la atención de los políticos responsables en tomar decisiones de planificación del transporte.
- Muchos municipales se enfrentan con presupuestos bajos lo cual causa que las agencias estén limitadas en capacidad para ampliar los servicios y mejorar las conexiones entre los trabajos y los hogares.
- Frecuentemente, las decisiones de planificación del transporte en todos los niveles se centran más en reducir la congestión del tráfico que en mejorar la equidad.
- Muchos estudios indican que los latinos desean más inversión pública en aceras seguras para normalizar el caminar, y caminos verdes como rutas seguras a la escuela y rutas confiables al transporte público, que contribuyen a la cohesión social en los vecindarios.
- El miedo al desplazamiento, la gentrificación (proceso de transformación de espacios urbanos deteriorados o en declive) y la pérdida de cultura es real y, con frecuencia, ha retrasado los proyectos de transporte sostenibles en las comunidades Latinas.

La evidencia: maneras efectivas de aumentar la equidad en el transporte

Las ciudades y las autoridades de transporte están usando estos métodos que hacen que el transporte público sea más accesible, asequible y confiable para mejorar la calidad de vida de los latinos.

- Establecer rutas de tránsito público frecuentes con servicio fuera del horario laboral, donde vive la cantidad más alta de personas de bajos ingresos.
 - El concejo municipal de Minneapolis aprobó una resolución de gastos para el mantenimiento de calles y para mejorar la seguridad con un mandato de promover la equidad; aparte 40% de los proyectos financiados hasta 2022 se encuentran en áreas de pobreza concentrada, que representan el 23% de las calles de la ciudad.
- Realizar encuestas comunitarias y análisis de espacio para establecer rutas de transporte público para reducir los tiempos de tránsito entre vecindarios y empleos, para latinos de bajos ingresos.
 - En San Francisco, para prevenir y mitigar el desplazamiento en el Área de la Bahía, la Comisión Metropolitana de Transporte encargó a los investigadores

de la UC Berkeley que desarrollaran el "Sistema Regional de Alerta Temprana para el Desplazamiento."

- Evaluar la asequibilidad del transporte para grupos de bajos ingresos y establecer precios razonables de acuerdo con el porcentaje de los ingresos mensuales. Establecer opciones de pago de tarifas de transporte distribuyendo los costos globales a lo largo del tiempo y la conversión de los pagos diarios en pases mensuales.
 - En el distrito de tránsito de Alameda-Contra Costa en California, las tarifas en efectivo se convierten automáticamente en pases diarios cuando se utiliza una tarjeta de tarifa regional de Clipper. Los pases diarios se convierten automáticamente en pases mensuales, lo que ahorra dinero a los usuarios a largo plazo y, para los usuarios de bajos ingresos, elimina la necesidad de pagar pases mensuales por adelantado.
- Aumentar el conocimiento público sobre los programas de asistencia de costos de transporte público y sin fines de lucro (y difundir información en inglés y español en supermercados, escuelas y anuncios).
 - La planificación de los carriles de tránsito rápido en autobús de la Línea Dorada de Minnesota incluye materiales en español.
- Apoyar las redes de transporte informales que existen en comunidades de bajos ingresos, como el uso compartido del automóvil organizado por los empleadores.
 - Para los trabajadores del Virginia Hospital Center en Arlington, la tecnología de mapas térmicos llamada "Modeify" planifica viajes óptimos con el objetivo de ahorrar tiempo y dinero a las personas, a la misma vez aumenta el uso de opciones de transporte en diferentes modalidades que son buenas para la salud y el medio ambiente.
- Considerar las opciones del público sobre las iniciativas de mejorar el transporte.
 - Durante las elecciones intermedias de 2018, los votantes de los Estados Unidos aprobaron el 80% de las propuestas acerca del transporte público. Por ejemplo, los votantes del condado de Broward, Florida, aprobaron un aumento del impuesto a las ventas de 1 centavo por 30 años para pagar autobuses eléctricos, trenes ligeros, carriles para bicicletas, aceras, etc.

El compromiso de la comunidad latina puede estimular mejoras en el transporte.

- Las formas de participación que han demostrado ser exitosas en las comunidades latinas incluyen: el uso de "intermediarios culturales" que conectan a los defensores de las bases y los grupos de gobierno para asegurar que se satisfagan las necesidades de la comunidad; reuniones en curso en un tiempo y lugar regulares; distribución de folletos informativos; compromiso puerta a puerta; hacer presentaciones en iglesias, pequeñas empresas u otras instituciones basadas en la comunidad; capacitación en temas específicos de interés; y compromiso con las redes sociales.
- En el distrito de Figueroa de Los Ángeles, Nancy Ibrahim, quien trabajo como "intermediaria cultural" para los residentes locales, dijo que el corredor de 8 carriles de la calle Figueroa fue zonificado y desarrollado para "estudiantes transitorios y afluentes" para conducir en sus automóviles, no para las familias que viven cerca y utilizan el transporte público, o andan en bicicleta o a pie. Ibrahim ayudó a impulsar un plan, a través del concejo de la ciudad, para dedicar tres de los ocho carriles de tránsito de Figueroa para carriles protegidos

para bicicletas, autobuses con plataformas para bicicletas, y un carril dedicado a los autobuses, una idea que surgió de una reunión de la comunidad en la que los residentes le pidieron a la ciudad que mejorara drásticamente el tránsito local, el ciclismo y la accesibilidad a pie. Dos poderosos empresarios latinos unieron a más de 60 personas, movilizados por la coalición de bicicletas del condado de Los Ángeles, para testificar en el concejo municipal para apoyar el plan. Como dijo Ibrahim: "Es tan importante que los residentes de la comunidad tengan algo que decir ... la nueva calle Figueroa está poniendo un nuevo nivel de accesibilidad y conectividad para las personas que trabajan, incluyendo a la gente pobre que trabaja, quienes contribuyen profundamente a que este vecindario sea mejor."

- La iniciativa Boleto a la Oportunidad, organizada por "IndyCAN", una organización multirracial y no partidista en El Centro de Indiana, buscó mitigar los efectos del tránsito inadecuado como una barrera para las oportunidades de empleo. La campaña tuvo como objetivo aprobar un referéndum de expansión de tránsito regional para triplicar el servicio de autobuses en Indianápolis, impulsar el desarrollo económico y aumentar el acceso a los empleos tres veces para las comunidades de bajos ingresos. Es importante destacar que la iniciativa Boleto a la Oportunidad creó un diálogo con 80,000 votantes de color marginados y los asoció con organizaciones religiosas, empresas, gobiernos y líderes comunitarios para desarrollar una capacidad sostenible y lograr la equidad en el tránsito.

Los latinos benefician del desarrollo orientado al transporte en sus vecindarios que aumenta las viviendas asequibles cerca del transporte público.

- El desarrollo orientado hacia el tránsito es un modelo para la revitalización del vecindario para que sea "transitable, denso, compacto, de uso mixto, y muy cerca de avenidas o calles con tránsito de alta calidad" con estos objetivos:
 - Aumentar la "eficiencia de ubicación" para que las personas puedan caminar, andar en bicicleta y luego tomar el transporte público;
 - Aumentar el número de usuarios del transporte público y minimizar el tráfico;
 - Aumentar las opciones de viviendas, compras y transporte, mixtas;
 - Generar ingresos para los sectores públicos y privados y proporcionar valor para los residentes nuevos y existentes; y
 - Crear un sentido de comunidad.
- Tener vecindarios con aceras completas para el transporte y para la interacción social, y limitar los espacios vacíos, son características importantes para los latinos.

Conclusiones e implicaciones para las políticas y la práctica

Asegurar que las rutas de transporte público en todas las comunidades sean accesibles, suficientes y confiables, proporcionen transporte fuera del horario de trabajo habitual, y accedan a lugares donde trabajan los latinos, como parques de oficinas suburbanos y centros industriales:

- Aumentar el número de rutas de tránsito y la frecuencia de las rutas donde viven las mayores proporciones de personas de bajos ingresos.
- Invertir en el servicio de tránsito nocturno.

- Llevar a cabo encuestas comunitarias y análisis de espacios para establecer rutas de transporte público más eficientes y reducir el tiempo de viaje de los lugares de empleos y los vecindarios donde viven latinos de bajos ingresos.
- Determinar la verdadera asequibilidad del transporte para los latinos de bajos ingresos por región y establecer precios razonables de acuerdo con su porcentaje del ingreso mensual.
- Proporcionar opciones de pago que distribuyan los costos globales a lo largo del tiempo.
- Aumentar la conciencia pública sobre la asistencia de costos de transporte que ofrecen tanto las agencias públicas como las organizaciones sin fines de lucro.
- Brindar un mejor apoyo y respaldo para las redes de transporte informales que existen en las comunidades latinas.

Para atender las necesidades de transporte de las familias latinas:

- Construye viviendas accesibles al transporte público, idealmente a través de proyectos de desarrollo orientados al transporte que limitan el desplazamiento en los vecindarios latinos.
- Trate de proporcionar calles completas con aceras transitables, esquinas, carriles para bicicletas protegidos, acceso de tránsito y redes interconectadas que se utilizarán para el transporte y para la unión social.
- Aumenta el acceso a las formas de transporte que no dependen de la calle, como vías verdes y senderos. Estos podrían usarse como rutas seguras a la escuela y como rutas seguras al trabajo y / o al transporte público.
- Desarrolle transportes sostenibles y orientados hacia el tránsito, solicita comentarios de la comunidad para obtener el apoyo de los residentes para limitar el temor al desplazamiento y la renovación de sus comunidades.
 - Aplica el uso de un "agente cultural," un residente local con acceso a miembros de la comunidad, grupos de base y responsables de la toma de decisiones oficiales, que puede mediar en los acuerdos y garantizar que las necesidades de la comunidad se cumplen y el desarrollo ocurra dentro del contexto los vecindarios.
 - Reúne a los residentes con reuniones regulares en las iglesias, centros comunitarios o negocios locales y importantes.
 - Distribuye folletos y realizar capacitaciones para educar a la comunidad sobre temas específicos de interés, como opciones de transporte, derechos de los inquilinos, viviendas accesibles en el área, etc.