



Recomendaciones Para Mejorar la Seguridad Peatonal y Ciclista para la Comunidad de Ivanhoe



Octubre 2018



Reconocimientos

Comité de Planificación

Steve Beal	Patrulla de Autopistas de California
Mayra Becerra	Grupo Comunitario de Ivanhoe
Connie Velasolorio	Grupo Comunitario de Ivanhoe
Gerardo Verduzco	Grupo Comunitario de Ivanhoe
Pedro Hernandez	Consejo de Liderazgo para la Justicia y Responsabilización
Bridget Moore	Asociación de Gobiernos del Condado de Tulare
Leslie Davis	Asociación de Gobiernos del Condado de Tulare
Roberto Brady	Asociación de Gobiernos del Condado de Tulare
Dave Bryant	Agencia de Administración de Recursos del Condado de Tulare
Susan Simon	Agencia de Administración de Recursos del Condado de Tulare
Michael Winton	Agencia de Administración de Recursos del Condado de Tulare
Johnson Vang	Agencia de Administración de Recursos del Condado de Tulare
Aaron Brock	Agencia de Administración de Recursos del Condado de Tulare
Jose Ruiz-Salas	Agencia de Salud Pública de Salud y Servicios Humanos del Condado de Tulare

Agradecemos al Comité de Planificación por invitarnos a su comunidad y por recibir el Entrenamiento Comunitario de Seguridad Peatonal y Ciclista en Ivanhoe.

Agradecemos a la Asociación de Gobiernos del Condado de Tulare por proveer desayuno y refrigerios. Agradecemos al Entrenamiento de Empleos de Servicios Comunitarios por proveer interpretación de español a inglés. También agradecemos a Monica Curiel por facilitar en español y a la Patrulla de Autopistas de California por organizar un rodeo de bicicletas para la niñez que asistió y que ofreció educación de seguridad ciclista y dio cascos de seguridad a participantes. Finalmente, agradecemos a la Escuela Primaria Ivanhoe por abrir las puertas de su cafetería para que fuera la sede de este entrenamiento.

Nos gustaría reconocer a las muchas personas de la comunidad, residentes y agencias presentes en el entrenamiento y su dedicación a la seguridad peatonal y ciclista. Su participación colectiva informó significativamente y fortaleció los resultados del entrenamiento.

Fondos para este programa fueron proporcionados por una beca de la Oficina de Seguridad del Tráfico de California (California Office of Traffic Safety, en inglés), a través de la Administración Nacional de Seguridad del Tráfico en las Carreteras (National Highway Traffic Safety Administration, en inglés).

Tabla de Contenido

- Reconocimientos..... 2
 - Comité de Planificación..... 2
- Introducción..... 4
- Historial 5
 - Proceso de Planificación..... 5
- Condiciones Existentes 6
 - Historial de Choques de Peatones y Ciclistas 6
 - Preocupaciones de Equidad 8
- Reflexiones Sobre las Evaluaciones de la Seguridad Peatonal y Ciclista 8
- Oportunidades Claves para Mejorar la Seguridad Peatonal y Ciclista 13
 - Recomendaciones de la Comunidad 14
 - Recomendaciones de California Walks/SafeTREC 16
- Apéndice A 19
- Apéndice B 24

Recomendaciones Para Mejorar la Seguridad Peatonal y Ciclista de la Comunidad de Ivanhoe

Por Daniel Gonzalez, Wendy Ortiz, Tony Dang, California Walks;

Garrett Fortin, Amanda Reynosa, Centro de Investigación y Educación de Transportación Segura en la Universidad de California, Berkeley

Introducción

Ante la invitación de la Asociación de Gobiernos del Condado de Tulare (TCAG, por sus siglas en inglés), California Walks (Cal Walks), el Centro de Investigación y Educación de Transporte Seguro de la Universidad de California en Berkeley (SafeTREC, por sus siglas en inglés) y el Comité de Planificación colaboraron en la creación y facilitación de un Taller Comunitario para la Seguridad Peatonal y Ciclista (CPBST, por sus siglas en inglés) en Ivanhoe el 29 de Septiembre del 2018. El CPBST es un proyecto en conjunto de Cal Walks y SafeTREC (Equipo del Proyecto), y su propósito es para desarrollar un plan de acción de seguridad peatonal y ciclista dirigido por la comunidad, para identificar prioridades de seguridad peatonal y ciclista, y siguientes pasos de acción.

TCAG solicitó un taller para 1) proveer al personal de la ciudad, a las organizaciones comunitarias y a residentes con herramientas que promueven la seguridad peatonal y ciclista para así informar futuros proyectos de transporte activo; 2) fortalecer las relaciones de trabajo entre varias agencias y organizaciones y más personas interesadas para garantizar los mejores resultados para residentes de Ivanhoe; y 3) desarrollar un consenso con respecto a la prioridad de seguridad peatonal y ciclista y los próximos pasos que se pueden realizar.

El equipo del proyecto facilitaron el entrenamiento el 29 de Septiembre del 2018 de las 9 de la mañana a 12:30 del medio día en la cafetería de la Escuela Primaria Ivanhoe. Hubo desayuno, un rodeo de bicicletas, facilitación en español e interpretación del español al inglés para maximizar la participación de la comunidad. Cuarenta y tres (43) individuos asistieron al entrenamiento, incluyendo residentes de la comunidad, representantes de TCAG, Agencia de Administración de Recursos del Condado de Tulare, Red de Cuidado de Salud Familiar, Distrito Escolar Unificado de Visalia, Consejo de Liderazgo para Justicia y Responsabilización, y Supervisor Electo del Condado de Tulare- Eddie Valero.

Las tres horas y media (3.5 horas) del entrenamiento, consisten de: 1) evaluación de condiciones para caminar a lo largo de tres (3) rutas claves; 2) un repaso de métodos multidisciplinarios para mejorar la seguridad peatonal y ciclista usando el marco interseccional de 6 E's (en inglés) incluyendo: Equidad y Empoderamiento, Evaluación, Ingeniería, Educación, Ánimo, y Aplicación; 3) una actividad de mapa de colaboración abierta distribuida (o mejor conocida como crowdsourcing en inglés) para identificar los choques de seguridad de tráfico no documentadas y para documentar las preocupaciones y retos de seguridad identificados por residentes; y 4) conversaciones en grupos pequeños de planificación de acciones para priorizar las recomendaciones para los esfuerzos de transporte activo de Ivanhoe. Este

informe resume los procedimientos del taller, así como las recomendaciones para proyectos, políticas y programas para la seguridad peatonal y ciclista en Ivanhoe.

Historial

Para cada capacitación, el programa convoca a un comité de planificación multidisciplinario local para adaptar y refinar el currículo del entrenamiento y enfocarse en satisfacer las necesidades de la comunidad. Cal Walks y SafeTREC realizan visitas previas al entrenamiento para recopilar observaciones sobre las condiciones existentes para peatones y ciclistas para adaptar el plan de estudios del CPBST y proporcionar estrategias específicas para las condiciones existentes de la comunidad.

Proceso de Planificación

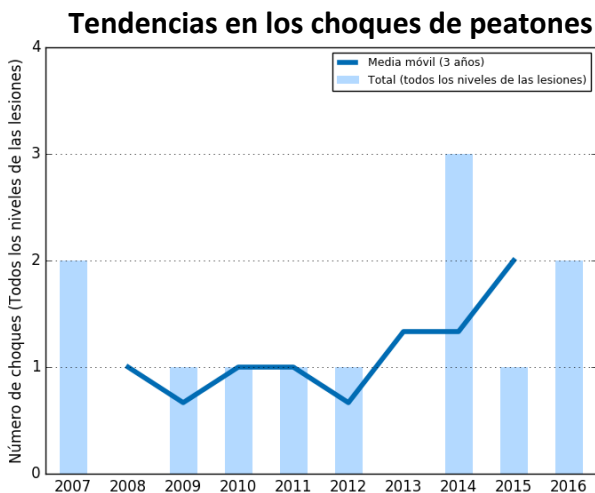
El proceso de planificación del CPBST en la comunidad de Ivanhoe inicio en Junio del 2018. El proceso de planificación consistió de:

- **Un Repaso de Planes y Polizás de la Comunidad:** Cal Walks, llevó a cabo un repaso de los documentos actuales de la planificación de la comunidad para así desarrollar el entrenamiento con un contexto local y prepararse para construir desde los esfuerzos ya existentes. Los siguientes documentos fueron revisados antes de la visita al sitio:
 - [Plan Completo de las Calles de Ivanhoe](#), 2016
 - [Plan de Transportación del Uso de Bicicletas del Condado Tulare](#), 2010
 - [Plan Comunitario de Ivanhoe](#), 1990
 - [Plan Regional de Transportación del Condado de Tulare](#), 2018
 - [Plan Regional de Transportación Activa para la Region del Condado de Tulare](#), 2016
 - [Programa Federal de Mejoramiento de Transportación del Condado de Tulare del 2019](#), 2018
- **Análisis y Asignación de los Datos de Lesiones de Peatones y Ciclistas:** SafeTREC uso el Registro Integrado Estatal del Tráfico (SWITRS por sus siglas en inglés) y el Sistema de Cartografía para las Lesiones del Transporte (Transportation Injury Mapping System, en inglés), para analizar los datos de lesiones en choques impactando a peatones y ciclistas en Ivanhoe, al igual que datos del censo para crear cifras basadas en la información de la población. Patrones de choques de lesiones, características de víctimas, y demografía se analizaron para informar el proceso de planificación para el CPBST.
- **Identificación de Temas de Prioridad para el Entrenamiento:** El Comité de Planificación identifico los vecindarios alrededor de la Escuela Primaria Ivanhoe como el enfoque geográfico para el CPBST de Ivanhoe dado a las preocupaciones existentes de seguridad de parte de residentes y los retos para estudiantes caminando y andando en bicicleta para llegar a la escuela. El Comité de Planificación identifico las siguientes metas para el entrenamiento:
 - Desarrollar un Plan preliminar de Rutas Seguras a la Escuela (SRTS, por sus siglas en inglés) para estudiantes que caminan y van en bicicleta hacia y desde la Escuela Primaria Ivanhoe;
 - Complementar el trabajo existente de Caltrans planeado en la Ruta Estatal 216 (SR 216), una ruta que estudiantes de la Escuela Primaria Ivanhoe usan para llegar a la escuela;
 - Hacer inventario de banquetas e identificar interrupciones a la conectividad en la red de banquetas en el área que rodea a la Escuela Primaria Ivanhoe;
 - Ayudar a familias y residentes de Ivanhoe a desarrollar programas de seguridad para caminar y andar en bicicleta para estudiantes de la Escuela Primaria Ivanhoe; y

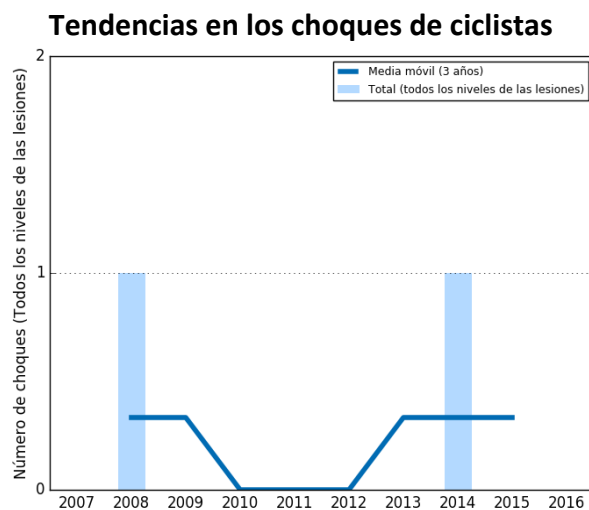
- Identificar mejoras de infraestructura que mejoren la seguridad de las familias de Ivanhoe.
- **Visita al Sitio:** El Equipo del Proyecto facilitó una visita al sitio el 5 de Septiembre del 2018 con el Comité de Planificación en la Escuela Primaria Ivanhoe para 1) repasar datos existentes de choques impactando a peatones y ciclistas; 2) recolectar datos cualitativos basados en observaciones hechas en persona de condiciones existentes y comportamientos de cómo las personas se mueven/viajan por la comunidad; y 3) realizar evaluaciones preliminares caminando sobre el vecindario de enfoque. El Equipo del Proyecto uso los hallazgos de la visita al sitio para desarrollar la presentación del taller, incluyendo resaltar ejemplos de la infraestructura local y desarrollando los mapas de evaluación de rutas para caminar y andar en bicicleta.

Condiciones Existentes

Historial de Choques de Peatones y Ciclistas¹



Entre 2012-2016, hubo siete (7) choques que impactaron a peatones, incluyendo una muerte y una lesión grave en Ivanhoe. Los choques en este período de tiempo se concentraron en la Avenida 328, la Avenida 332 y la Carretera 160. Ocurrieron principalmente durante el tráfico intenso y los horarios de la mañana entre las 6:00 y las 8:59 de la mañana y en la tarde entre las 6:00 y 8:59 de la tarde/noche. Los dos factores principales de choques que impactan a peatones son la falla del conductor en ceder el paso a peatones en un cruce de peatones (42.9%) y la falla del peatón en ceder el paso a los vehículos (28.6%). Durante el mismo período de tiempo, los choques de peatones parecen estar en una trayectoria ascendente.



Entre 2012-2016, hubo un choque fatal de bicicleta en Ivanhoe. El choque ocurrió en la Avenida 328 entre la Calle 155 y la Calle 156. El factor del choque fue un fallo del conductor o ciclista en el uso del borde derecho de la carretera.²

¹ Los datos de SWITRS del 2016 son provisionales desde Noviembre del 2017.

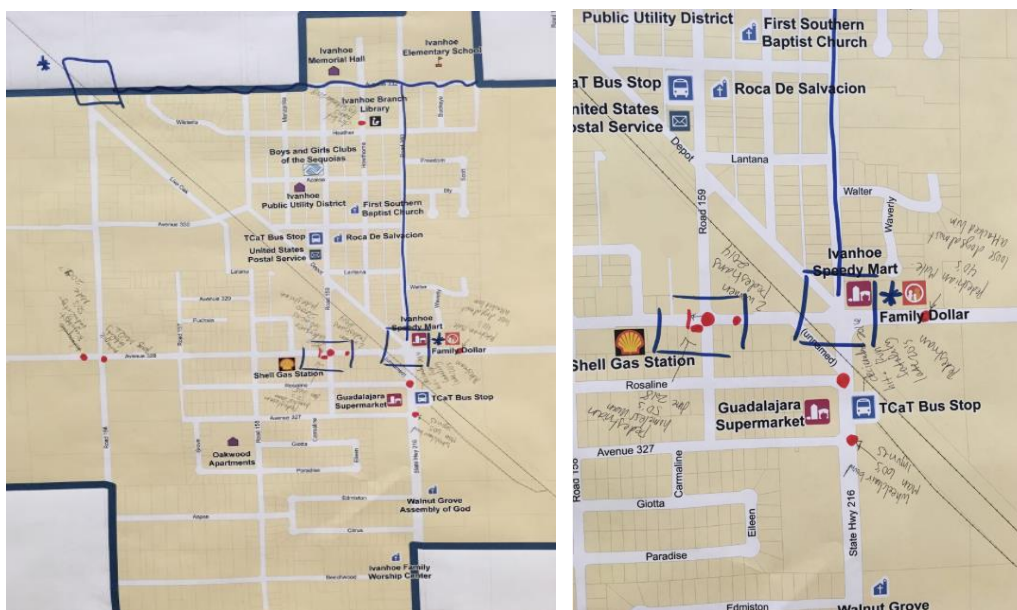
² Según el Código de Vehículos de California 21200, las bicicletas se consideran vehículos, por lo tanto, ciclistas en las calles públicas tienen los mismos derechos y responsabilidades que conductores de automóviles. Esto hace que sea difícil discernir si una persona ciclista o conduciendo un automovil tiene la culpa.

Debido a la ubicación remota de Ivanhoe, residentes informan que la espera de la policía y servicios de emergencia es muy larga de cuando ocurre el incidente a cuando llega la policía y servicios de emergencias. A causa de la espera, participantes del entrenamiento y el Comité de Planificación señalaron que hay un gran número de choques que no están documentados en las fuentes de datos oficiales. Inclusive, por diversas razones, estas víctimas de choques pueden optar por renunciar por completo al contacto con la policía y buscar atención médica directamente por su cuenta. Residentes pueden saber de choques no reportados; por lo tanto, el entrenamiento incluyó una actividad de “crowdsourcing” donde se pidió a residentes de la comunidad que identificaran los choques que impactan a peatones y ciclistas que ocurrieron en la comunidad, así como otras preocupaciones y retos de seguridad. A través de este ejercicio de “crowdsourcing”, residentes de la comunidad identificaron siete choques de tráfico adicionales que no se reflejan en las fuentes de datos oficiales en los siguientes lugares: Calle 160 / Avenida 332; Calle 159 / Avenida 332; Calle 156 / Avenida 328; dos en la Calle 159 / Avenida 328; Avenida 327 / Ruta Estatal 216 y Ruta Estatal 216 / Avenida Jasmine.



Participantes del entrenamiento participan en la actividad de “crowdsourcing”

En cuanto a las preocupaciones de seguridad cualitativas, participantes identificaron las altas velocidades a lo largo de Avenida 328, Avenida 332, Calle 156, Calle 159, Calle 160 y Ruta Estatal 216 (SR 216) como la principal preocupación. Participantes también identificaron la falta de banquetas y la iluminación a escala peatonal en toda la comunidad como retos a la seguridad, particularmente a lo largo de Avenida 332, Calle 159, Calle 160, Avenida Azalea, Avenida Heather y Calle Hawthorne.



Resultados de la actividad grupal de "crowdsourcing".

Una discusión completa de los datos de choques que impactan a peatones y ciclistas preparados por el centro SafeTREC de la Universidad de California, Berkeley se encuentran al final de este documento en el Apéndice A.

Preocupaciones de Equidad

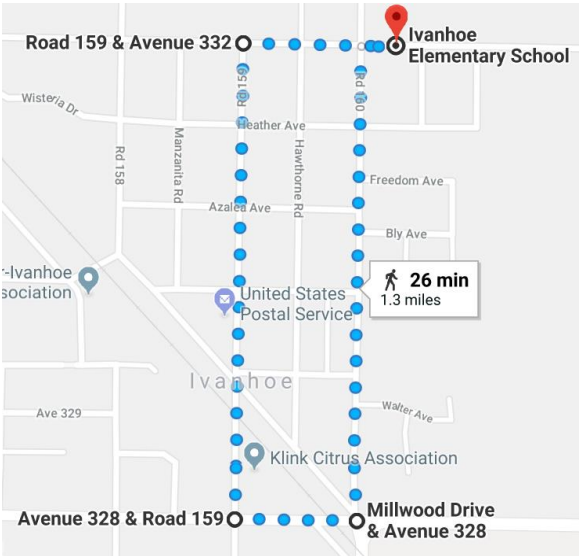
En todo el país, las tasas de mortalidad de peatones en comunidades de bajos ingresos son generalmente más altas, a veces más del doble, en comparación con las comunidades de mayores ingresos. Los programas de financiamiento estatal generalmente definen zonas censales en o por debajo del 80% del ingreso promedio del hogar en todo el estado de \$51,026 como comunidades en desventaja; con un ingreso promedio en el hogar de \$31,611, Ivanhoe es una comunidad en desventaja financiera. Los choques peatonales y ciclistas en Ivanhoe reflejan un patrón similar al de las tendencias a nivel nacional, con todos los choques peatonales documentados ocurriendo en los distritos censales con ingresos familiares medios inferiores a \$50,000 y la mitad de los que ocurren en distritos censales con ingresos familiares medios menores a \$35,000. Además, como comunidad no incorporada del Condado de Tulare, Ivanhoe carece de su propia autoridad local para tomar decisiones y debe competir por el tiempo, atención y los recursos del condado. Participantes del entrenamiento compartieron que residentes no saben a qué agencia del condado se debe contactar acerca de posibles mejoras de infraestructura u otros programas comunitarios. Participantes del taller también compartieron que residentes tienen miedo de ponerse en contacto con agencias o agentes de la ley debido a su estatus migratorio o el de un pariente y, a menudo no se ponen en contacto.

Reflexiones Sobre las Evaluaciones de la Seguridad Peatonal y Ciclista

Se les pidió a las personas que participaron que 1) observarán las condiciones de la infraestructura y el comportamiento de todas las personas usando la calle; 2) evaluarán la experiencia cualitativa y emocional de caminar o andar en bicicleta a lo largo de la ruta; 3) identificarán las riquezas y las estrategias positivas de la comunidad sobre las que se puede construir; y 4) considerarán cómo la experiencia de caminar y andar en bicicleta puede sentirse diferente para otras personas vulnerables.

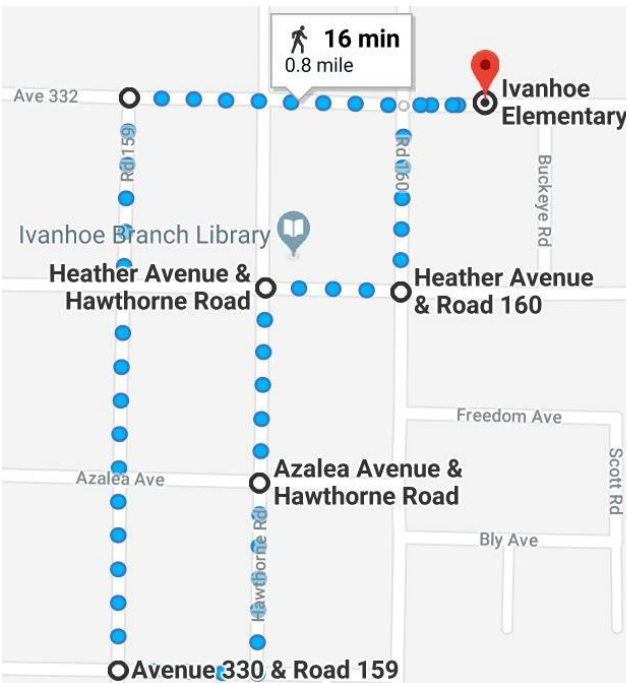
Participantes del taller realizaron evaluaciones de la seguridad peatonal y ciclista lo largo de tres rutas claves:

Ruta 1: Calle 159 y Calle 160



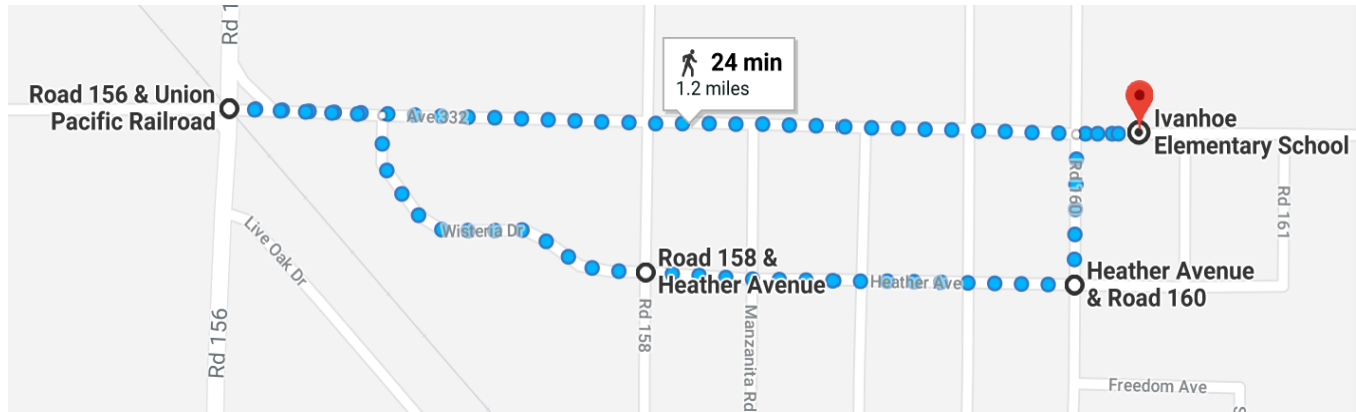
La primera ruta de evaluación se centró en la Calle 159, la Calle 160, y la intersección de cinco vías/puntos desafiantes de la Calle 160 / Avenida 328 / Calle Depot / SR 216, donde una línea de ferrocarril divide el vecindario. Estudiantes regularmente usan las calles 159 y 160 para caminar y andar en bicicleta a la Escuela Primaria Ivanhoe, al Club de Niños y Niñas y a la Iglesia Católica de San Felipe de Jesús ubicada en la Calle 159 / Avenida 328. Estudiantes navegan regularmente entre camiones grandes, que entran y salen de los caminos de entrada a lo largo de las calles 159 y 160 para acceder a escalas y varias empresas emparadoras. Comenzando la evaluación en la Escuela Primaria Ivanhoe, participantes caminaron hacia el oeste por la Avenida 332, hacia el sur por la Calle 160, hacia el oeste por la Avenida 328, hacia el norte por la Calle 159, y hacia el este por la Avenida 332.

Ruta 2: Club de Niños y Niñas (Boys & Girls Club, en ingles)



La segunda ruta de evaluación se centró en las rutas peatonales y ciclistas utilizadas por jóvenes para llegar al Club de Niños y Niñas, la Biblioteca Ivanhoe y la Escuela Primaria Ivanhoe. Comenzando la evaluación en la Escuela Primaria Ivanhoe, participantes caminaron hacia el oeste por la Avenida 332, hacia el sur por la Calle 159, al este por la Avenida 330, hacia el norte por la Calle Hawthorne, hacia el este por Avenida Heather, hacia el norte por la Calle 160, y hacia el este por la Avenida 332.

Ruta 3: Avenida 332



La tercera ruta de evaluación se enfocó en la Avenida 332, una ruta muy frecuentada por estudiantes que caminan hacia y desde la Escuela Primaria Ivanhoe. Comenzando la caminata en la Escuela Primaria Ivanhoe, participantes caminaron hacia el oeste por la Avenida 332, hacia el sur por la Calle 156, hacia el sureste por la Calle Live Oak, hacia el noreste por la Avenida 330, hacia el norte por la Calle 158, y hacia el este por la Avenida 332 para regresar a la Escuela Primaria Ivanhoe.

Después de la evaluación de seguridad peatonal y ciclista, participantes compartieron las siguientes reflexiones:

- **Interrupciones y Huecos en las Banquetas y Condiciones Deficientes de las Banquetas:** Las condiciones de las banquetas varían a lo largo de las tres rutas de evaluación con diferentes anclajes y condiciones de mantenimiento, y muchos segmentos que carecen completamente de banquetas. Participantes expresaron su agradecimiento por las amplias banquetas directamente frente a la Escuela Primaria Ivanhoe en la Avenida 332 y frente al Club de Niños y Niñas. Apoyaron firmemente la expansión de estas mejoras en las banquetas a otras rutas utilizadas con frecuencia por jóvenes, incluidas la Calle 159 y la Calle 160, donde faltan banquetas entre ciertos segmentos, incluido el lado oeste de la Calle 160 desde la Avenida Heather hasta la Avenida 328; el lado oeste de la Calle 159 desde Avenida Azalea hasta el Club de Niños y Niñas; y el lado norte de la Avenida 332 desde la Calle Manzanita hasta la Calle 160. Participantes compartieron que las banquetas existentes a lo largo de la Ruta 2 son angostas y no permiten que grupos de estudiantes caminen en conjunto hacia y desde la Escuela Primaria Ivanhoe. Residentes informaron que debido a las banquetas angostas, algunos estudiantes a menudo caminan en la calle.



Participantes caminan por la calle debido a la falta de banquetas en dirección norte en la Calle Hawthorne.



Participantes caminan hacia el sur por la Calle 159 junto al Club de Niños y Niñas. Participantes señalaron que la banqueta es de un anchor ideal para Ivanhoe.

Donde existían banquetas en la comunidad, participantes notaron varios desafíos para que residentes y jóvenes viajen de manera segura a lo largo de las banquetas. En las áreas residenciales, participantes en la Ruta 1 notaron que había buzones privados ubicados en el medio de la banqueta; residentes compartieron que la oficina de correos local entrega el correo desde sus camiones en lugar de a pie, por lo que residentes han recurrido a colocar sus buzones tan cerca de la calle posible para recibir su correo.



Los buzones privados obstruyen completamente muchas banquetas.

- **Altas Velocidades de Motoristas y Carreteras Angostas:** Muchas calles en Ivanhoe son muy angostas y carecen de líneas divisorias de carril. Muchas calles son rectas y, en consecuencia, propicias para que automovilistas viajen a velocidades superiores al límite de velocidad establecido. Las calles angostas sin carriles para bicicletas o banquetas, las altas velocidades de conductores y la falta de banquetas contribuyen a crear un lugar inseguro para residentes, especialmente para estudiantes que viajan en todas direcciones cuando caminan o van en bicicleta hacia y desde la escuela. Una madre de cuatro (4) estudiantes explicó en la evaluación de la ruta que ella nunca permite que sus criaturas monten sus bicicletas y scooters/patinetas en la calle debido a las carreteras angostas y las altas velocidades de conductores. Participantes

en la Ruta 1 también compartieron que suceden muchas carreras de carros en Ivanhoe debido a las calles largas y rectas en la comunidad. Las carreras son de alta velocidad a través de la comunidad, sin tener en cuenta la seguridad de residentes.



Participantes comparten la calle con un camión de carga a lo largo de la Calle 156.

- **Tráfico de Camiones de Carga y Empacadoras:** A lo largo de la Calle 159 y Calle 160, residentes y jóvenes navegan entre camiones grandes asociados con las empacadoras a los alrededores. Estas condiciones fueron particularmente difíciles en la Calle 160, donde no hay separación física entre las banquetas o áreas de acotamiento, las fabricas empacadoras y camiones. Las paletas grandes tapan la visibilidad de quienes manejan los camiones y así no pueden ver a las personas que caminan por esta área. Residentes también compartieron que el área de empaque puede estar muy ocupada durante la temporada de cosecha y empaque con una gran cantidad de actividades de camiones en la Calle 160, donde también se encuentra una báscula para camiones. Participantes en la Ruta 1 y la Ruta 3 han tenido la experiencia de caminar o andar en bicicleta por las calles angostas entre los camiones de carga que viajan por la Calle 156 y la Calle 160. Camioneros parecían estar conduciendo por encima de los límites de velocidad establecidos de 40 millas por hora y 35 millas por hora, respectivamente.



Participantes caminan por la Calle 160 sin alguna separación de los camiones de carga y paletas grandes asociadas con las plantas empacadoras alrededor.



Empacadora en la Calle 159 con cerca como la única separación de la banqueta.

- **Perros Suelos:** Participantes compartieron que los perros sueltos en Ivanhoe desalientan a residentes a caminar o andar en bicicleta. Participantes informaron que perros sueltos les han perseguido o atacado mientras caminaban o andaban en bicicleta. El problema ha sido lo suficientemente grave como para cambiar o prevenir el transporte activo.



Perros sueltos corren hacia participantes en la Calle 159

- **Falta de Iluminación Pública:** La falta de iluminación en la calle y en la escala peatonal crea condiciones desafiantes para las personas que caminan, andan en bicicleta y conducen de noche. Durante las evaluaciones de las rutas, participantes notaron que solo un poste con una luz de calle por cuadra era insuficiente. Participantes compartieron que les gustaría ver al menos dos luces de calle en funcionamiento por cuerdas en toda la comunidad y una luz de calle en cada callejón. Una vez que baja el sol, residentes no se sienten de ninguna forma cómoda o segura al caminar y andar en bicicleta en Ivanhoe debido a preocupaciones de seguridad personal que incluso a causado a familias que no permiten a sus estudiantes que se queden para actividades extracurriculares o extraescolares.

Oportunidades Claves para Mejorar la Seguridad Peatonal y Ciclista

Después de las evaluaciones peatonales y ciclista, el Equipo del Proyecto facilitó discusiones de planificación de acciones en grupos pequeños donde participantes preliminarmente priorizaron y planificaron proyectos de infraestructura y programas comunitarios destinados a reducir el número de lesiones y muertes, así como a aumentar el número de personas y la frecuencia en que caminen y anden en bicicleta en la comunidad de Ivanhoe.

A través de un proceso de votación y auto-selección durante la capacitación, participantes eligieron enfocarse y planificar ideas para Demostraciones Temporales de Mejoras en un Cruce Peatonal, un

Programa de Guardia de Cruce y Programas de Rutas Seguras a la Escuela. Participantes seleccionaron en qué proyecto querían colaborar con más participantes para desarrollar un plan y discutieron sobre:

- El problema que el proyecto de infraestructura / programa comunitario está intentando a resolver;
- Las personas, organizaciones y agencias que deberían participar para implementar el proyecto de infraestructura / programa comunitario;
- Recursos necesarios para implementar el proyecto de infraestructura / programa comunitario; y
- Pasos de acción a corto y largo plazo para implementar el proyecto de infraestructura / programa comunitario.

Recomendaciones de la Comunidad

Participantes del taller brindaron las siguientes recomendaciones y los siguientes pasos para las mejoras generales de seguridad para peatones y ciclistas:

Proyectos de Infraestructura

- **Demostraciones Temporales de Mejoras en el Cruce Peatonal:** Participantes identificaron la implementación de mejoras temporales en cruces peatonales en las intersecciones de la Avenida 328 / Calle 159 y Calle Hawthorne / Avenida Heather para visualizar cómo la implementación de un cruce peatonal de alta visibilidad marcado puede mejorar las condiciones de seguridad peatonal. La intersección de la Avenida 328 / Calle 159 está muy ocupada con 1) automovilistas que viajan por la Avenida 328 como una de las vías principales de la comunidad; 2) estudiantes, familias y trabajadores del lado sur de la ciudad que intentan cruzar la Calle 159; y 3) residentes, familias y jóvenes que se reúnen en la Iglesia Católica de San Felipe de Jesús para actividades en fines de semana. No hay marcas, señales o cruces peatonales en esta intersección, pero residentes son frecuentes aquí. La intersección de la Calle Hawthorne / Avenida Heather tampoco tiene un cruce de peatones ni señales de Alto en cualquier dirección para peatones que cruzan, y familias han identificado este hecho como una razón por la que no permiten que sus crías caminen o vayan en bicicleta a la biblioteca por su cuenta. Para ambas ubicaciones, participantes identificaron marcas de cruce de peatones temporales de gran visibilidad y extensiones de bordillos en tiza o pintura lavable complementadas con conos de tráfico como las mejoras de seguridad para la demostración temporal.

Dentro de los primeros tres meses después del CPBST, participantes se comprometieron a establecer un grupo de familias y jóvenes para involucrar a la Biblioteca Ivanhoe y al personal de la Escuela Primaria Ivanhoe para apoyar y ayudar con las demostraciones temporales de cruce peatonal. Una vez que se establezca un grupo de apoyo, participantes desarrollarán un presupuesto, planearán las demostraciones temporales de cruce peatonales, se conectarán con su Agencia de Administración de Recursos del Condado de Tulare y comenzarán a obtener los permisos necesarios. Simultáneamente, participantes comenzarán a solicitar donaciones para los materiales necesarios, incluidas plantas, banderas, conos y tiza. Para diciembre de 2018, participantes finalizarán la preparación para implementar las demostraciones temporales al comienzo del período de la Escuela Primaria Ivanhoe en Enero del 2019. Participantes utilizarán estos pasos de acción a corto plazo para recopilar datos para presentar a la Asociación de

Gobiernos del Condado de Tulare y Caltrans para alentar el desarrollo de un cruce peatonal permanentemente marcado en estas dos intersecciones.

Programas, Pólizas y Campañas Comunitarias

- **Programa de Guardia de Cruce de la Iglesia-** Participantes identificaron la implementación de un programa de guardia de cruce al lado de las iglesias como una prioridad para mejorar la seguridad de peatones. Participantes identificaron a la Iglesia Católica de San Felipe de Jesús, y la Asamblea de Dios de Walnut Grove como lugares para priorizar e implementar un programa piloto de guardias de cruce voluntarios debido a la falta de cruces peatonales seguros para acceder a estas iglesias y el alto nivel de tráfico peatonal en estas iglesias para comidas y clases y servicios religiosos. Participantes identificaron la participación de un líder prominente y asistentes a la iglesia intergeneracionales de ambas iglesias para ayudar a garantizar la promoción, el éxito y la sostenibilidad a largo plazo del programa. Para implementar el programa, participantes se comprometieron a establecer un grupo de personas voluntarias en los tres meses posteriores al CPBST. En seis meses, participantes pretenden obtener la capacitación adecuada de guardias de cruce con CalTrans, los suministros necesarios para el programa, incluidos chalecos de seguridad y paletas de señalización de Pare /Espacio con reflectores; y múltiples personas voluntarias comprometidas a participar. Participantes apuntaron 9 meses después del CPBST para lanzar el programa con un grupo rotativo de personas voluntarias.
- **Programas de Rutas Seguras a la Escuela:** Participantes identificaron ligas de fútbol, rodeos de bicicleta, noches de cine / familia en la comunidad y un programa de familias caminando a sus estudiantes a la escuela (walking school bus, en inglés) como rutas seguras prioritarias para los programas escolares para estudiantes de Ivanhoe. Estudiantes que viven al sur de la Avenida 328 generalmente toman el autobús de Tránsito del Área del Condado de Tulare (TCaT, por sus siglas en inglés) a la escuela, mientras que estudiantes que viven al norte de la Avenida 328 normalmente caminan a la escuela, a menudo a solas o en grupos pequeños. Muchos estudiantes caminan hacia el norte en la Calle 159 para llegar a la escuela y, a menudo, deben caminar en la calle debido a la falta de banquetas continuas en toda la comunidad. En consecuencia, participantes se interesaron en desarrollar un programa de familias caminando a estudiantes a la escuela para aumentar la visibilidad de la cantidad de estudiantes que caminan a la escuela.

Participantes identificaron dos lugares de reunión para el lanzamiento inicial del programa de familias caminando a estudiantes a la escuela. Estudiantes caminarían en grupos desde estos lugares y se reunirían en la escuela a más tardar a las 7:45 de la mañana cuando comience el programa de desayuno. La primera ubicación de la reunión sería en la iglesia de San Felipe de Jesús, en la intersección de la Avenida 328 / Calle 159. Muchas familias en el área asisten a esa iglesia, por lo que estudiantes ya tienen familiaridad para llegar al lugar. Este grupo caminaría hacia el norte por la Calle 159 y al este por la Avenida 332 para llegar a la escuela. La segunda ubicación de la reunión sería en la intersección de la Calle 156 / Avenida 332, donde participantes caminarían hacia el este por Avenida 332. Participantes identificaron al personal de la Escuela Primaria Ivanhoe, el Distrito Escolar Unificado de Visalia y las familias como socios esenciales para desarrollar y establecer el programa. El Supervisor Electo del Condado de Tulare, Eddie Valero, compartió sus experiencias con el programa de familias caminando a

estudiantes a la escuela de Cutler-Orosi y alentó a participantes a trabajar con el Distrito Escolar para aplicar las lecciones aprendidas de Cutler-Orosi para asegurar el éxito del programa. Participantes también identificaron la coordinación con maestros escolares y familias activas como una estrategia para solicitar líderes de personas adultas para el programa de familias caminando a estudiantes a la escuela.

Para hacer a el programa de familias caminando a estudiantes a la escuela más divertido, participantes desean asegurar los materiales para que estudiantes puedan hacer dos autobuses escolares para caminar con recortes de cartón para aumentar la visibilidad de estudiantes para automovilistas y más peatones. Además, participantes expresaron interés en diseñar y comprar camisetas para que estudiantes desarrollen un sentido de orgullo y propiedad en el programa. En el futuro inmediato, participantes se comprometieron a iniciar conversaciones con el personal de la Escuela Primaria Ivanhoe y otras familias interesadas para ayudar a desarrollar el programa y realizarlo en el otoño de 2019.

Los recursos adicionales que pueden ayudar incluyen la Guía de Rutas Seguras a la Escuela de la Asociación Nacional: [Comunidades Rurales: Mejores Practicas y Formas Prometedoras para Rutas Seguras](#) para ayudar a las comunidades rurales a desarrollar un programa SRTS (Safe Route to School, en inglés) a pesar de sus desafíos de infraestructura.

Recomendaciones de California Walks/SafeTREC

El Equipo del Proyecto presentan las siguientes recomendaciones para que sean consideradas:

- **Buscar la Beca de Kid's Plate para tener Apoyo en Programas que no son de Infraestructura:** La [Beca de Kid's Plate del Departamento de California de Salud Pública](#) (CDPH, por sus siglas en inglés) financia los esfuerzos de prevención de lesiones para reducir o eliminar las lesiones no intencionales a miembros de la comunidad de 0 a 18 años de edad. La beca incluye la seguridad ciclista como un área clave de enfoque. El Equipo del Proyecto **recomienda al Grupo Comunitario de Ivanhoe y Consejo de Liderazgo para Justicia y Responsabilización repasar la beca de CDPH Kid's Plate** como una fuente principal de fondos para apoyar a programas educativos como de Rutas Seguras a la Escuela y programas de motivación para la comunidad de la Escuela Primaria de Ivanhoe.
- **Evaluación de Iluminación en Toda la Comunidad:** El Equipo del Proyecto **recomienda que participantes del taller colaboren con el Departamento de Obras Públicas del Condado de Tulare para realizar una evaluación de iluminación pública en toda la comunidad** enfocada en las necesidades de iluminación a escala peatonal, especialmente alrededor de la Escuela Primaria Ivanhoe, las empresas locales y en la Calle 160, la Calle 158, la Calle 156 y la Avenida 332. Se puede utilizar una evaluación de iluminación para identificar y hacer inventario de las necesidades de iluminación a escala peatonal nocturna en las áreas de alta actividad peatonal nocturna. Una evaluación nocturna también identificará los accesorios de iluminación que necesitan reparación o reemplazo. Con un inventario, el Condado puede desarrollar un plan proactivo y equitativo para el mantenimiento de la iluminación pública que no esté basada en quejas. Las luces de calle adecuadas brindan una sensación de seguridad y mejoran el bienestar general de quienes usan la carretera. La iluminación debe ser uniforme, consistente y reducir el brillo y la contaminación lumínica.

- **Solicitar Becas Para Parques y Juegos:** El Equipo del Proyecto *recomienda a El Grupo Comunitario de Ivanhoe y el Consejo de Liderazgo para la Justicia y Responsabilización que soliciten en colaboración a varias becas con ¡KaBoom!*, incluyendo becas de [Construye con ¡KaBOOM!](#) y [Juega en Todas Partes](#) para apoyar lugares y espacios seguros para la niñez y juventud que jueguen en la comunidad y proveer bancas y estructuras de juegos cercas de la Escuela Primaria de Ivanhoe. Muchas familias que viven cerca de la Escuela Primaria Ivanhoe usan el patio de recreo de la escuela como un parque por las tardes y los fines de semana. Esta opción está menos disponible para las familias que viven más lejos de la escuela y, en consecuencia, la niñez juega en lotes baldíos u otros espacios abiertos en toda la comunidad. El Equipo del Proyecto también *recomienda que participantes del entrenamiento trabajen con TCAG (por sus siglas en inglés)* para identificar lotes baldíos o terrenos irregulares que son propiedad del condado para así instalar parques chicos a lo largo de Ivanhoe.
- **Entrenar a Residentes a Realizar Evaluaciones Peatonales y Ciclistas:** El Equipo del Proyecto *recomienda El Grupo Comunitario de Ivanhoe y el Consejo de Liderazgo para la Justicia y Responsabilización entrenen a más residentes para realizar adicionales evaluaciones peatonales y ciclistas*, especialmente en los vecindarios sur de la Avenida 328 y rutas claves a la Escuela Primaria Ivanhoe. La recopilación de datos cualitativos de la comunidad es de importancia crítica para posicionar mejor a Ivanhoe para que sea competitivo para las oportunidades de subvención. La realización de evaluaciones de andar y andar en bicicleta a lo largo de estas rutas debe ir acompañada de fotos para documentar las condiciones existentes y las barreras de seguridad.
- **Desarrollar un Kit de Alcance de Ser Buena Persona del Vecindario:** El Equipo del Proyecto *recomienda El Grupo Comunitario de Ivanhoe y el Consejo de Liderazgo para la Justicia y Responsabilización y otras personas interesadas a desarrollar un “Kit de Alcance de Ser Buena Persona del Vecindario”* como una herramienta de comunicación y de alcance a negocios locales, agencias, o residentes que respetuosamente piden por pequeños cambios que pueden tener grandes impactos en la seguridad del vecindario. El kit podría incluir información básica sobre como reaccionar a un determinado comportamiento que está creando un peligro para la seguridad de las personas que caminan y andan en bicicleta y las rutas clave que estudiantes usan para caminar y andar en bicicleta a la escuela. Las acciones de ejemplo para residentes de la comunidad incluyen: 1) ir y comunicar a las Empacadoras los desafíos de seguridad que enfrentan estudiantes al ser peatones y/o ciclistas a la escuela y pasar por sus instalaciones en la Calle 160 y solicitar a las Empacadoras que implementen algunas pequeñas mejoras para separar las instalaciones de las personas que caminan y van en bicicleta (como la separación de las instalaciones de las empacadoras en la Calle 159); y 2) acercarse a la oficina de correos local y explicar las consecuencias involuntarias de la recogida / entrega de correo residencial que ha dado lugar a que los buzones privados obstruyan las banquetas.
- **Desarrollar una Guía de Choques de Ivanhoe y una Base de Datos de Auto Informe:** El Equipo del Proyecto *recomienda que El Grupo Comunitario de Ivanhoe se asocie con el centro SafeTREC de la Universidad de California, Berkeley para entrenar a residentes e implementar la base de datos de auto informe de “Diario de la Calle”*. Esto va a documentar choques en la comunidad y dar datos cualitativos que van a apoyar los esfuerzos de Ivanhoe para tomar acción sobre la seguridad peatonal y ciclista.

- **Explorar la Viabilidad de una Rotonda en la Intersección de la Calle 160 / Avenida 328:** Debido a la naturaleza confusa de la intersección de cinco vías/puntos de la Calle 160 / Avenida 328 / Calle Depot / SR 216, el Equipo del Proyecto **recomienda que el Departamento de Obras Públicas del Condado de Tulare colabore con Caltrans para explorar la viabilidad de una rotonda en esta intersección.** La rotonda también se puede usar como una oportunidad para indicar a conductores que están ingresando a la comunidad de Ivanhoe, similar a la rotonda recientemente implementada en la cercana Woodlake. Debido a la naturaleza compleja de la intersección y la superposición de las jurisdicciones de las calles involucradas (incluido el condado de Tulare, Caltrans, el ferrocarril y el propietario privado donde se encuentra Ivanhoe Speedy Mart), la implementación de una rotonda sería una mejora de largo plazo para la comunidad. A corto plazo, el Equipo del Proyecto recomienda que **El Departamento de Obras Públicas del Condado de Tulare realizar actividades de alcance para informar a la Estación de Bomberos de Ivanhoe y a residentes sobre el posible cierre y / o acceso restringido a la Calle Depot desde la Calle 160.** Al cerrar el acceso a la Calle Depot o limitar el acceso a los camiones de bomberos, esto reduciría la naturaleza compleja y confusión de movimientos de vueltas/giros que ocurren actualmente en esta intersección. Después de realizar las actividades de alcance, el Departamento podría realizar pruebas piloto de cierres de la Calle Depot en varios días para recopilar datos de antes y después para ayudar a evaluar el impacto del cierre en el tráfico, los servicios de emergencia y los patrones y necesidades de movimiento de residentes. Por último, el Equipo del Proyecto **recomienda que Obras Públicas del Condado de Tulare colabore con Caltrans, y El Grupo Comunitario de Ivanhoe y el Consejo de Liderazgo para la Justicia y Responsabilización hagan una demostración piloto temporal de la rotonda** dentro de los próximos doce (12) a veinticuatro (24) meses. Esta demostración temporal permitiría a residentes, negocios locales, el departamento de bomberos y otras partes interesadas visualizar el aspecto que podría tener una rotonda para la comunidad, así como ayudar a resolver cualquier problema con un diseño potencial al permitir que los camiones de carga y los camiones de bomberos prueben el diseño de la rotonda para asegurarse de que funciona para sus movimientos vehiculares.

Apéndice A

Análisis de Datos de Choques que Impactan a Peatones y Ciclistas
Folleto Repartido en el Entrenamiento

2012-2016 Analisis de los datos de Ivanhoe

Taller comunitario para la seguridad peatonal y ciclista 29 de septiembre del 2018

El objetivo del Taller comunitario para la seguridad peatonal y ciclista es hacer que las comunidades sean más seguras y agradables para caminar y andar en bicicleta. Este taller capacitará a los residentes y defensores de la seguridad de peatones y ciclistas, y creará oportunidades para colaborar con funcionarios locales y el personal de agencias.

Esta ficha técnica destaca unos de los datos más recientemente disponibles sobre los choques peatonales y ciclistas del 2012-2016 para ayudar a la comunidad a elegir prioridades de las recomendaciones que resultan de este taller.

PEATONES

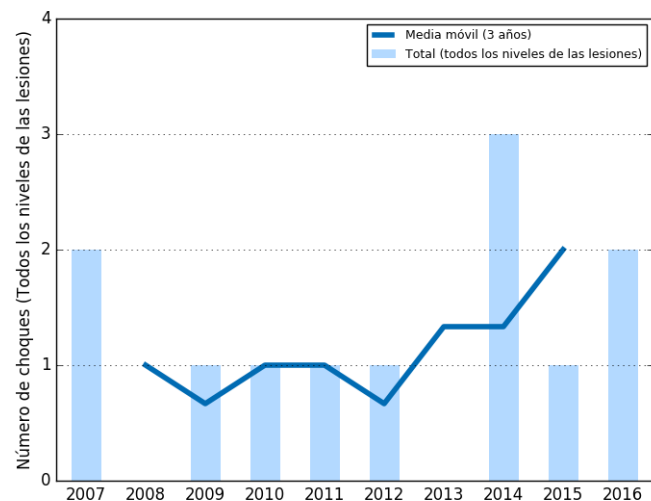


Hubo 15 mortalidades o lesionados en 12 choques peatonales en los últimos 10 años (2007-2016).

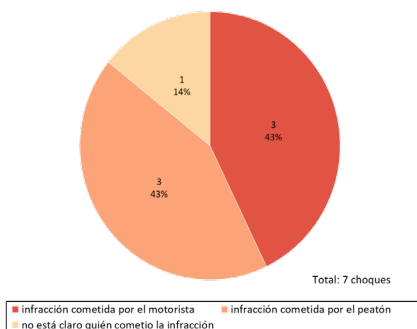
La línea de la media móvil de tres años demuestra una trayectoria ascendente en los choques peatonales. *

Hubo 1 choque peatonal en el 2015 y un promedio de 2 choques peatonales por año en los tres años de 2014-2016, medido por la media móvil.

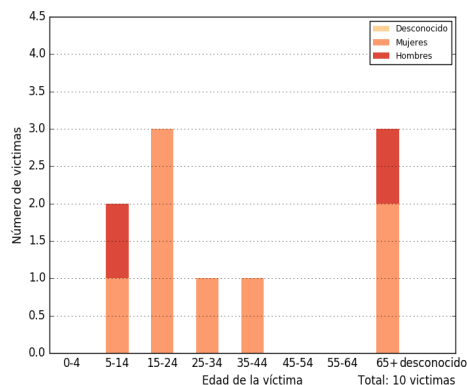
*Esta línea es útil para monitorear el cambio a través del tiempo, especialmente cuando el número de choques cambia mucho de año a año. Los puntos de referencia están en el punto medio de los datos de tres años.



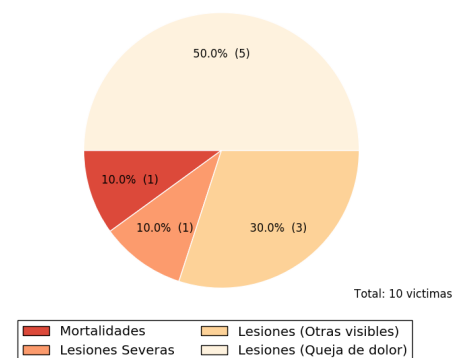
43.0% infracciones cometidas por el conductor
VS.
43.0% infracciones cometidas por el peatón



*La categoría 'no está claro quién cometió la infracción' son infracciones que fueron cometidas por el conductor, peatón o ciclista.



80.0% de las víctimas eran hombres
50.0% de las víctimas tenían 18 años o menos
30.0% de las víctimas tenían 65 años o más



20.0% (o 2 personas) mortalidades o lesionados gravemente

CICLISTAS

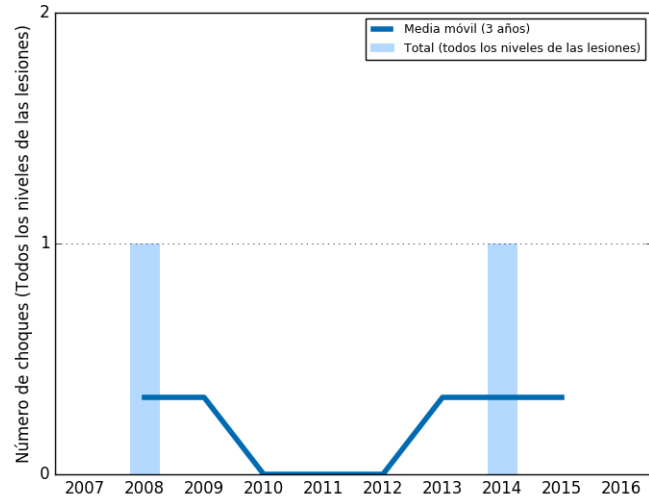


Hubo 1 mortalidad o lesionados en 2 choques ciclistas en los últimos 10 años (2007-2016).

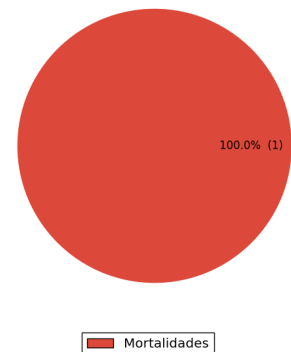
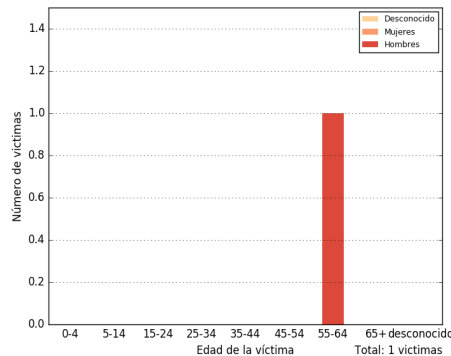
La línea de la media móvil de tres años demuestra una trayectoria **ascendente y plana** en choques ciclistas. *

Hubo 0 choques ciclistas en 2015, pero un promedio de 0.3 choques ciclistas por año en los tres años de 2014-2016, medido por la media móvil.

* Esta línea es útil para monitorear el cambio a través del tiempo, especialmente cuando el número de choques cambia mucho de año a año. Los puntos de referencia están en el punto medio de los datos de tres años.



Las bicicletas se consideran vehículos y **deben cumplir las mismas normas de la calle como los vehículos**. Como resultado, los ciclistas también se consideran conductores y no podemos separar las infracciones por conductor v. ciclista.



Una víctima.

Hubo una mortalidad.

RESUMEN



19.9 mortalidades y lesiones peatonales por población de 100,000 personas en los últimos 5 años, lo cual es **16.0% menos que** el condado de Tulare y **44.6% menos más que** California.



4.9 mortalidades y lesiones ciclistas por población de 100,000 personas en los últimos 5 años en Ivanhoe, lo cual es **75.7% menos que** el condado de Tulare y **85.3% menos que** California.

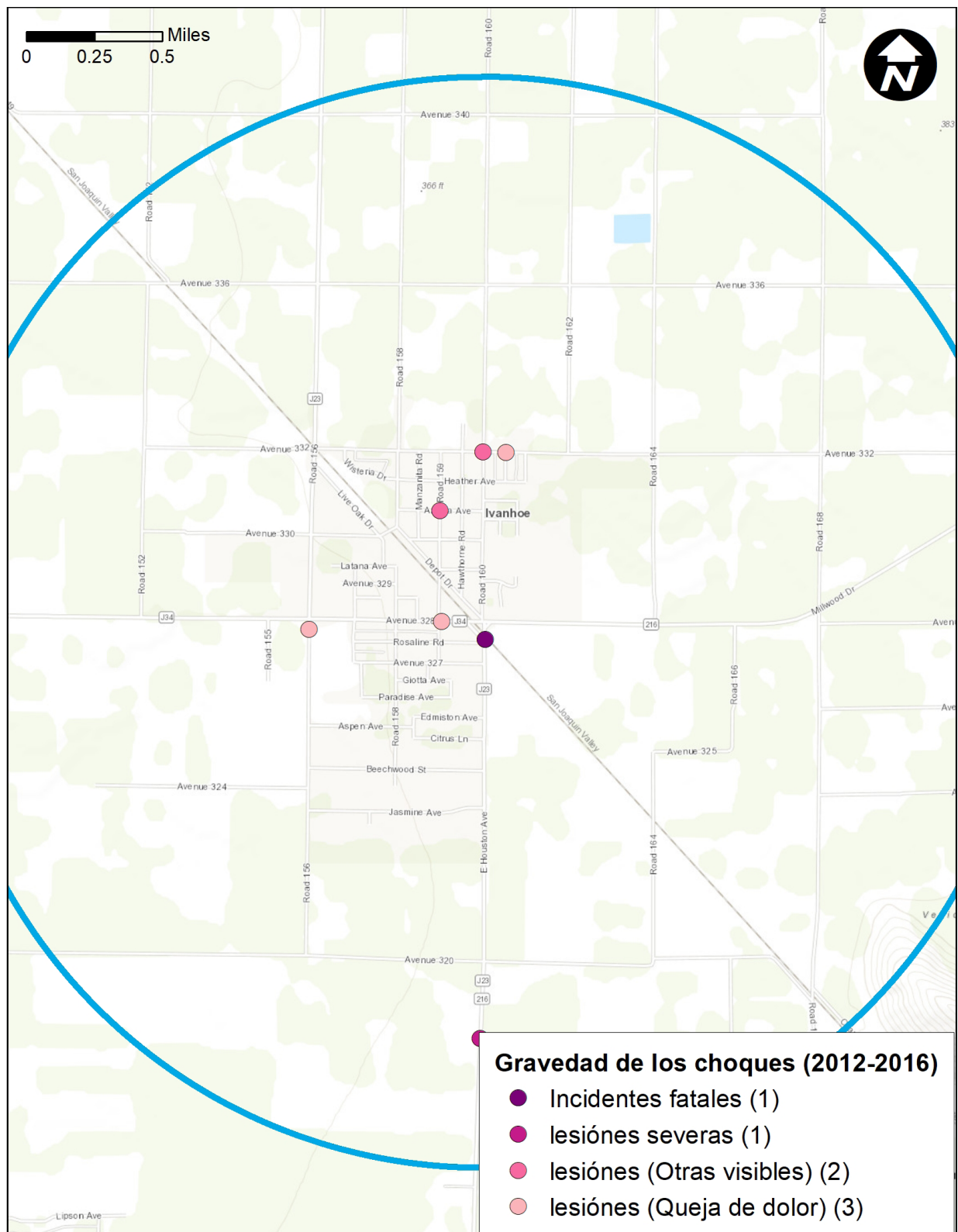
	Tasa de mortalidad y lesiones por población de 100,000* (2012-2016)	
	Peatones	Ciclistas
Ivanhoe	19.9	4.9
Condado de Tulare	23.7	20.2
California	35.9	33.3

Fuente de datos: Instituto Nacional de Estadística de EE.UU., Division de población (datos de población del 2016).

*Se calculó la tasa por población al sumar los números de las víctimas peatonales y ciclistas muertes o lesionados del 2012 al 2016 y dividirlo por 5 veces la población del 2016.

Lugares de los choques peatonales, 2012-2016

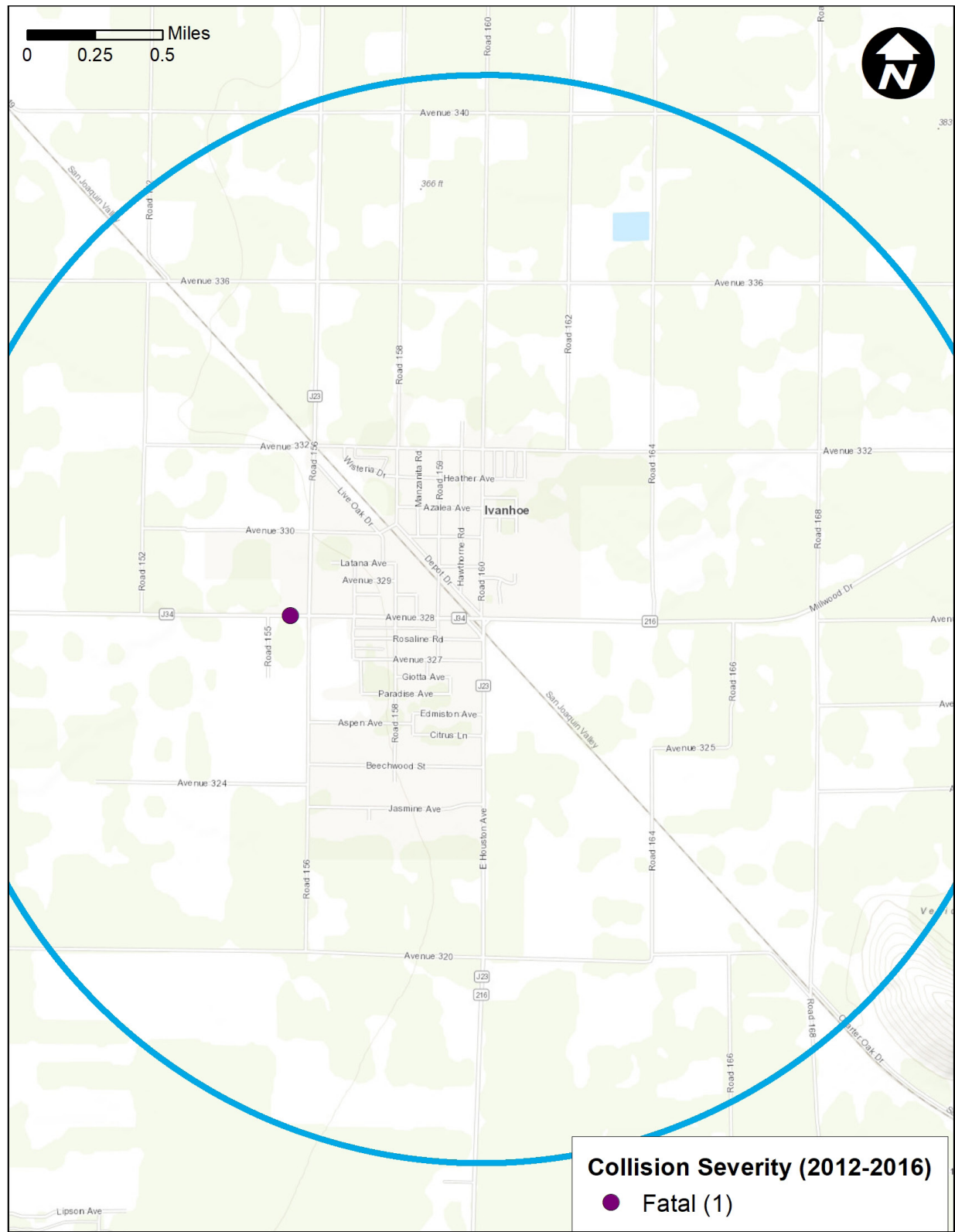
7 choques dentro del radio de 2-millas de la carretera 160 y la avenida 328 en Ivanhoe, CA.



* Fuente de datos: California Statewide Integrated Traffic Records System (SWITRS). Los datos de choques del 2016 son provisionales a partir de septiembre del 2018.

Lugares de los choques ciclistas, 2012-2016

1 choque dentro del radio de 2-millas de la carretera 160 y la avenida 328 en Ivanhoe, CA.



* Fuente de datos: California Statewide Integrated Traffic Records System (SWITRS). Los datos de choques del 2016 son provisionales a partir de septiembre del 2018.

Apéndice B

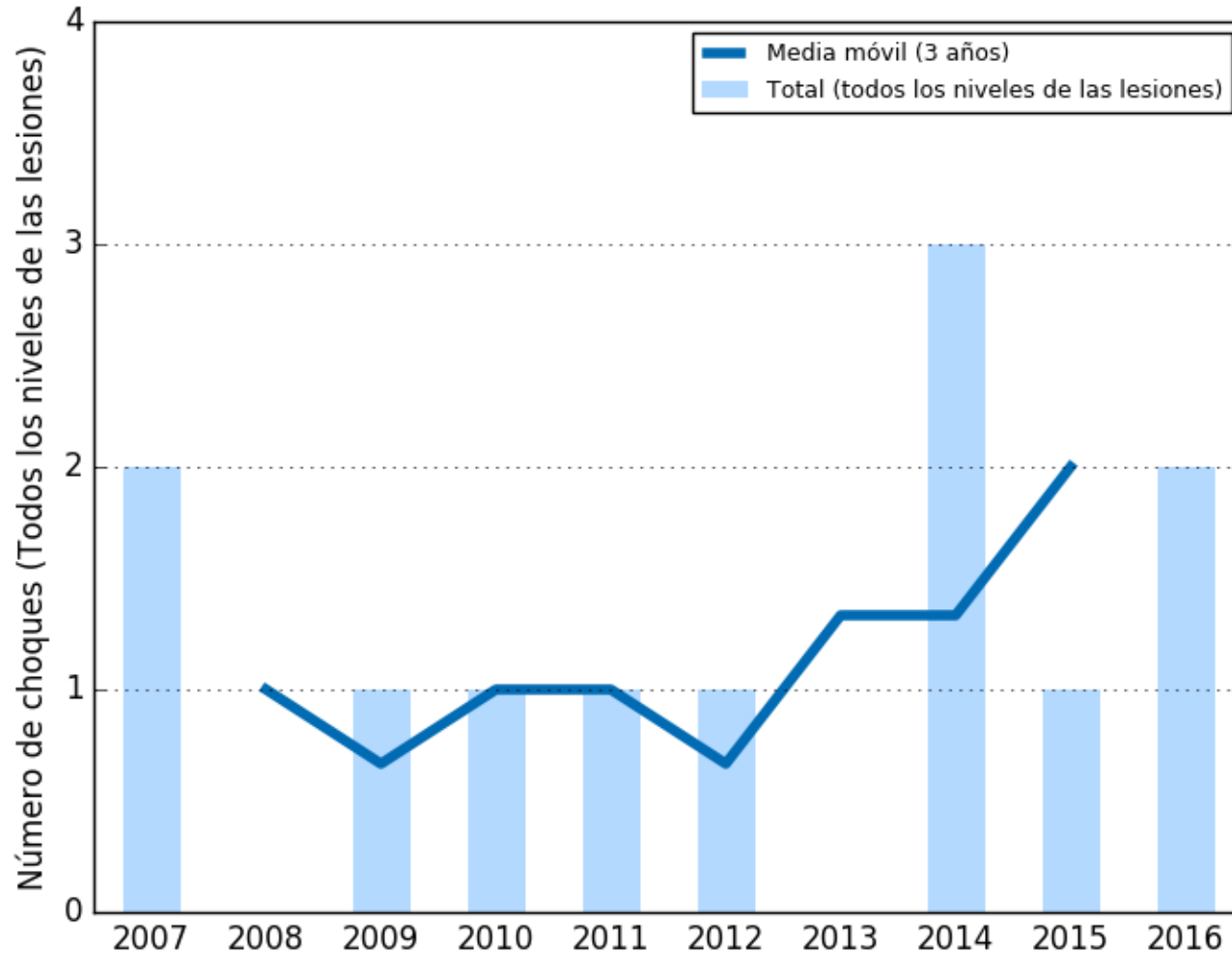
Análisis de Datos de Choques que Impactan a Peatones y Ciclistas
Presentación de la Visita al Sitio

Taller comunitario para la seguridad peatonal y ciclista

Ivanhoe, CA

29 de septiembre del 2018

La línea de la media móvil de tres años demuestra la tendencia de choques peatonales



Total: 7 choques
marcadas

- lesiones (Queja de dolor) (3)



Lesiones de choques peatonales y ingreso

2012-2016

Total: 7 choques marcadas

Gravedad de los choques (2012-2016)

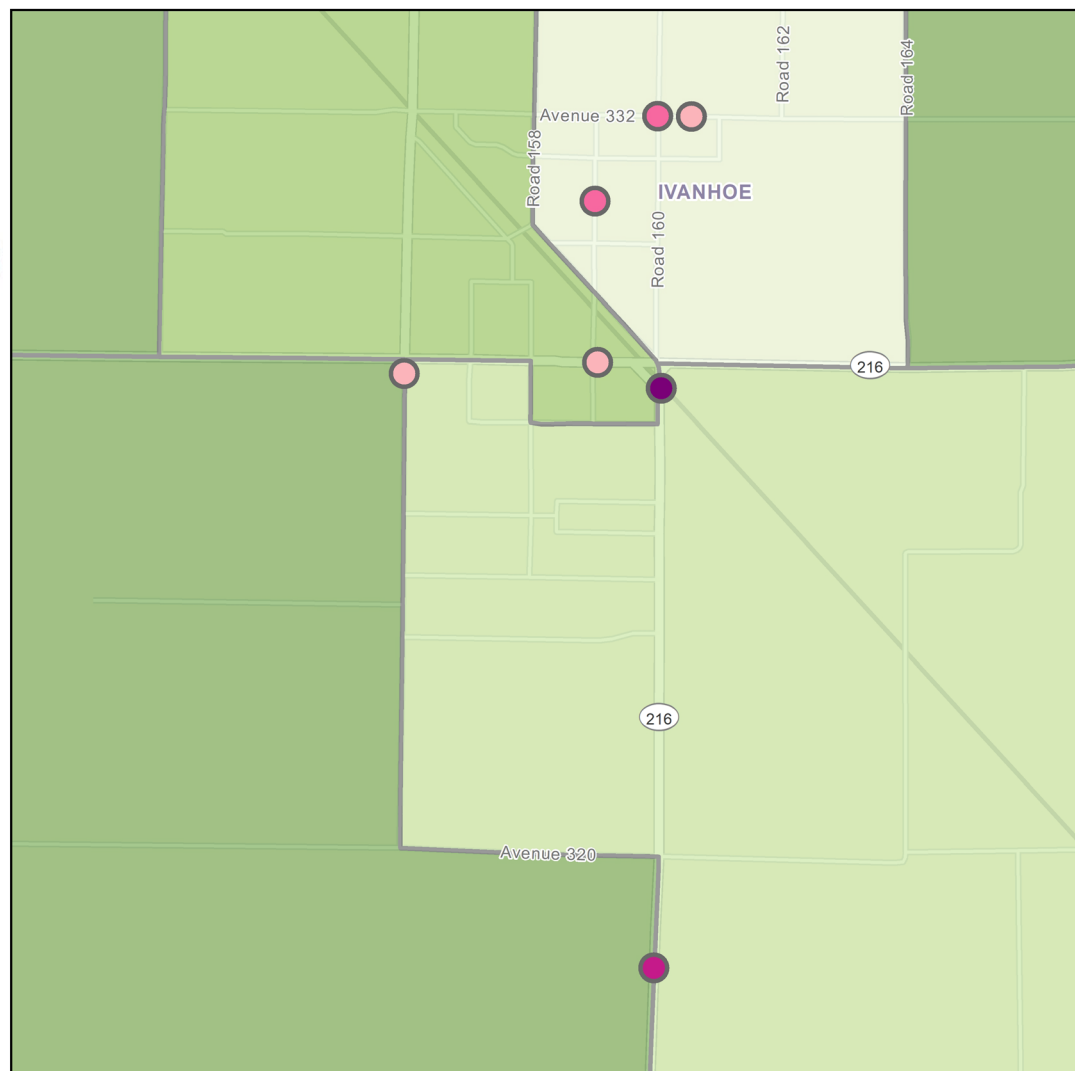
- Incidentes fatales (1)
- lesiones severas (1)
- lesiones (Otras visibles) (2)
- lesiones (Queja de dolor) (3)

2017 Ingreso Medio por hogar

- < 35K
- 35K - 50K
- 50K - 75K
- > 75K

Fuente de datos: SWITRS,
2012-16; Demográficos –
ESRI, US Census Bureau;
ACS

Mapa de choques peatonales en Ivanhoe



Lesiones de choques peatonales por tiempo de día y día de semana

09:00PM-11:59PM -	0	0	0	0	0	0	0	- 0
06:00PM-08:59PM -	0	0	2	0	0	1	0	- 3
03:00PM-05:59PM -	0	0	0	0	0	1	0	- 1
mediodía-02:59PM -	0	0	0	0	0	0	0	- 0
09:00AM-11:59AM -	0	0	0	0	0	0	0	- 0
06:00AM-08:59AM -	1	0	1	0	1	0	0	- 3
03:00AM-05:59AM -	0	0	0	0	0	0	0	- 0
medianoche-02:59AM -	0	0	0	0	0	0	0	- 0
	lunes	martes	miércoles	jueves	viernes	sábado	domingo	
	1	0	3	0	1	2	0	

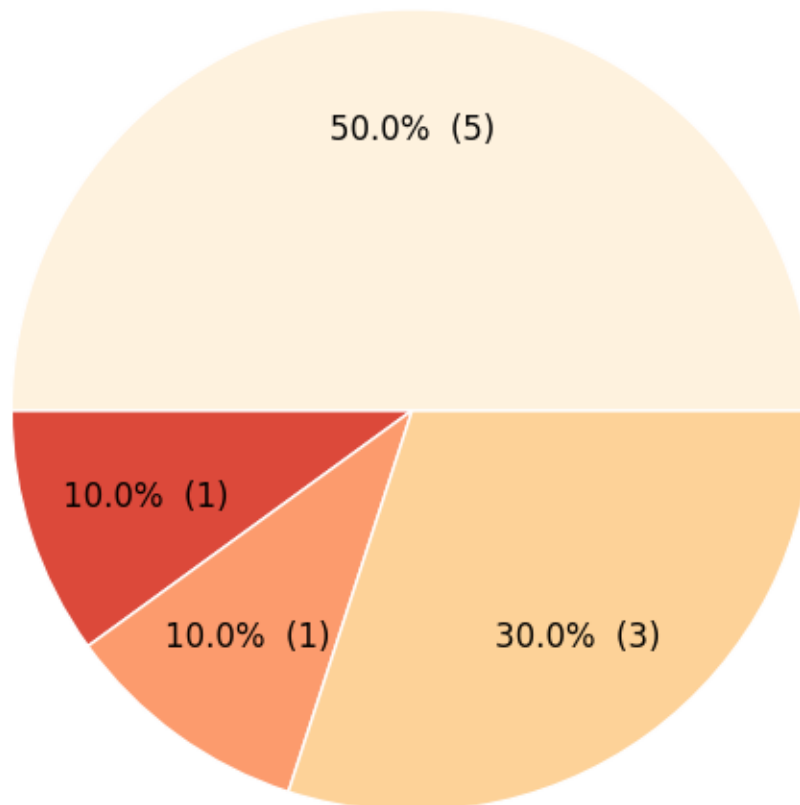
Total: 7 choques

*El gradiente de los colores en este gráfico representa la frecuencia de un choque.

Las infracciones más altas sobre lesiones de choques peatonales

Codigo CVV	descripción	frecuencia	percentil
21950	Fracaso por parte del motorista de ceder el paso a los peatones que están en un cruce marcado o no marcado	3	42.9%
21954	Fracaso por parte del peatón de ceder el derecho de paso a los vehículos al cruzar fuera de un cruce marcado o no marcado	2	28.6%
21956	Fracaso por parte del peatón de caminar a lo largo del borde de la izquierda de una carretera cuando camine fuera de un distrito residencial o de negocios, a menos que cruzar no sea posible	1	14.3%
22107	Dar vuelta o moverse a la derecha o la izquierda peligrosamente en una carretera. Dar vuelta sin señal.	1	14.3%
Total		7	100.0%

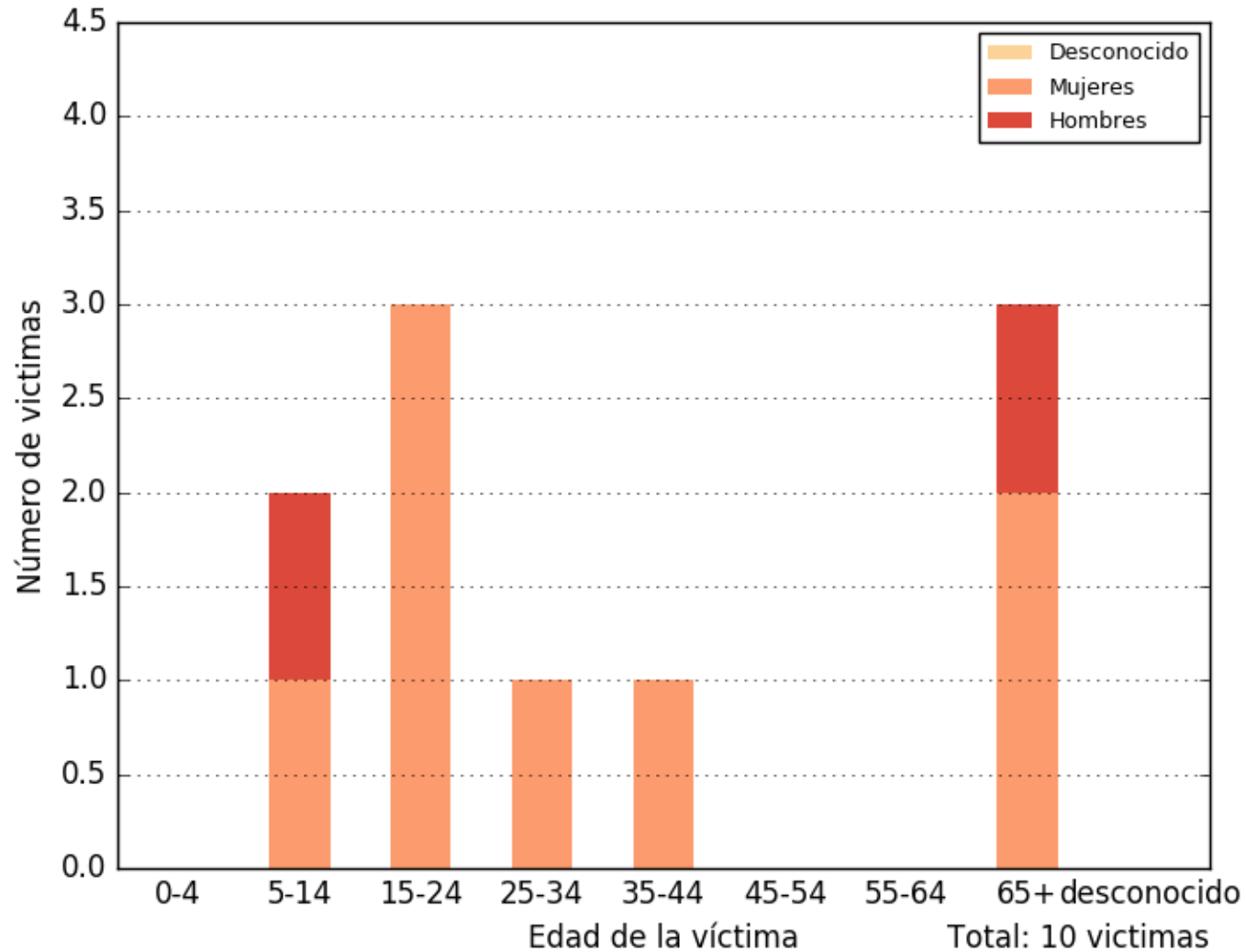
Gravedad de las lesiones de víctimas peatonales



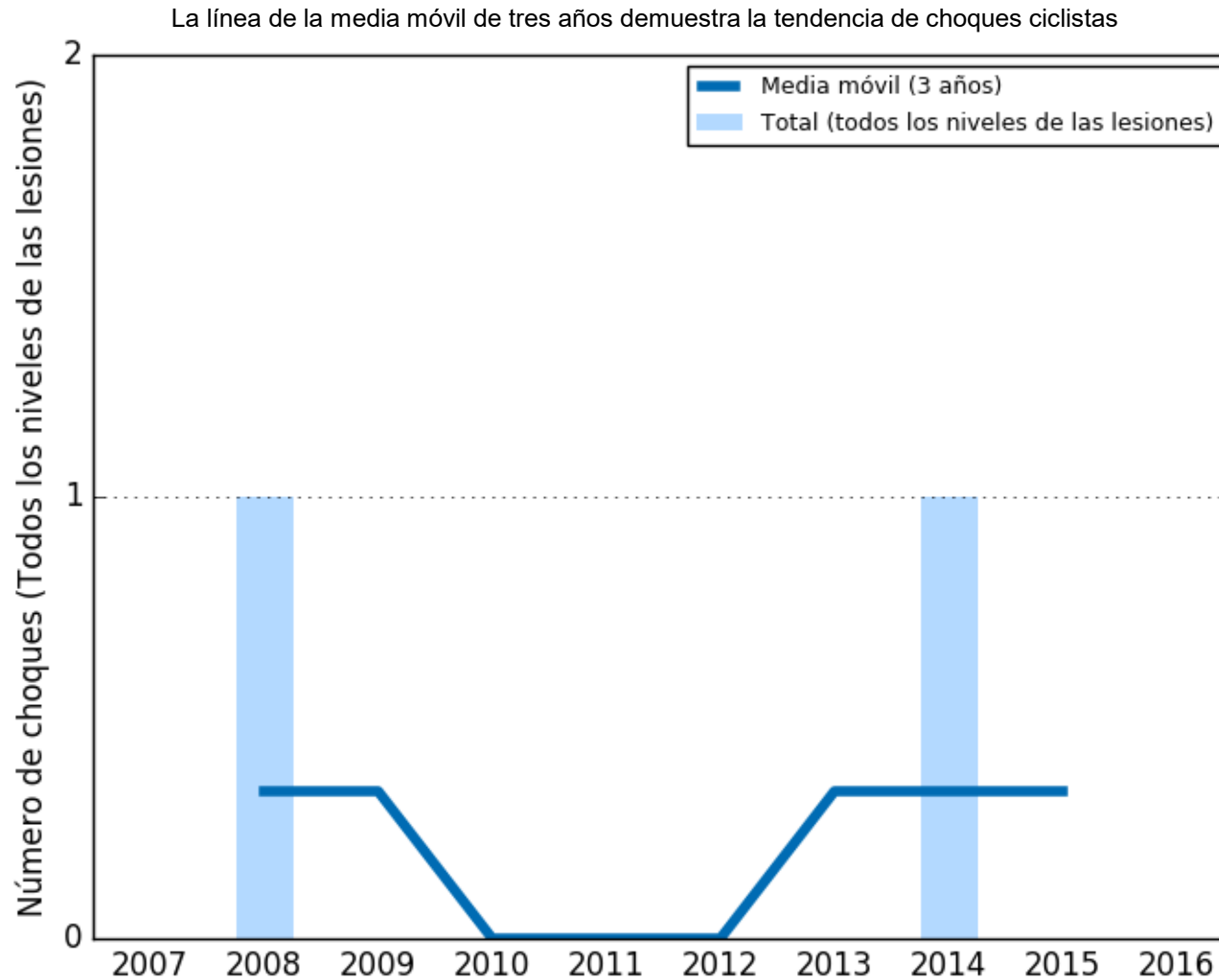
Total: 10 víctimas



Gravedad de víctimas peatonales por edad y género



Tendencia de lesiones de choques ciclistas



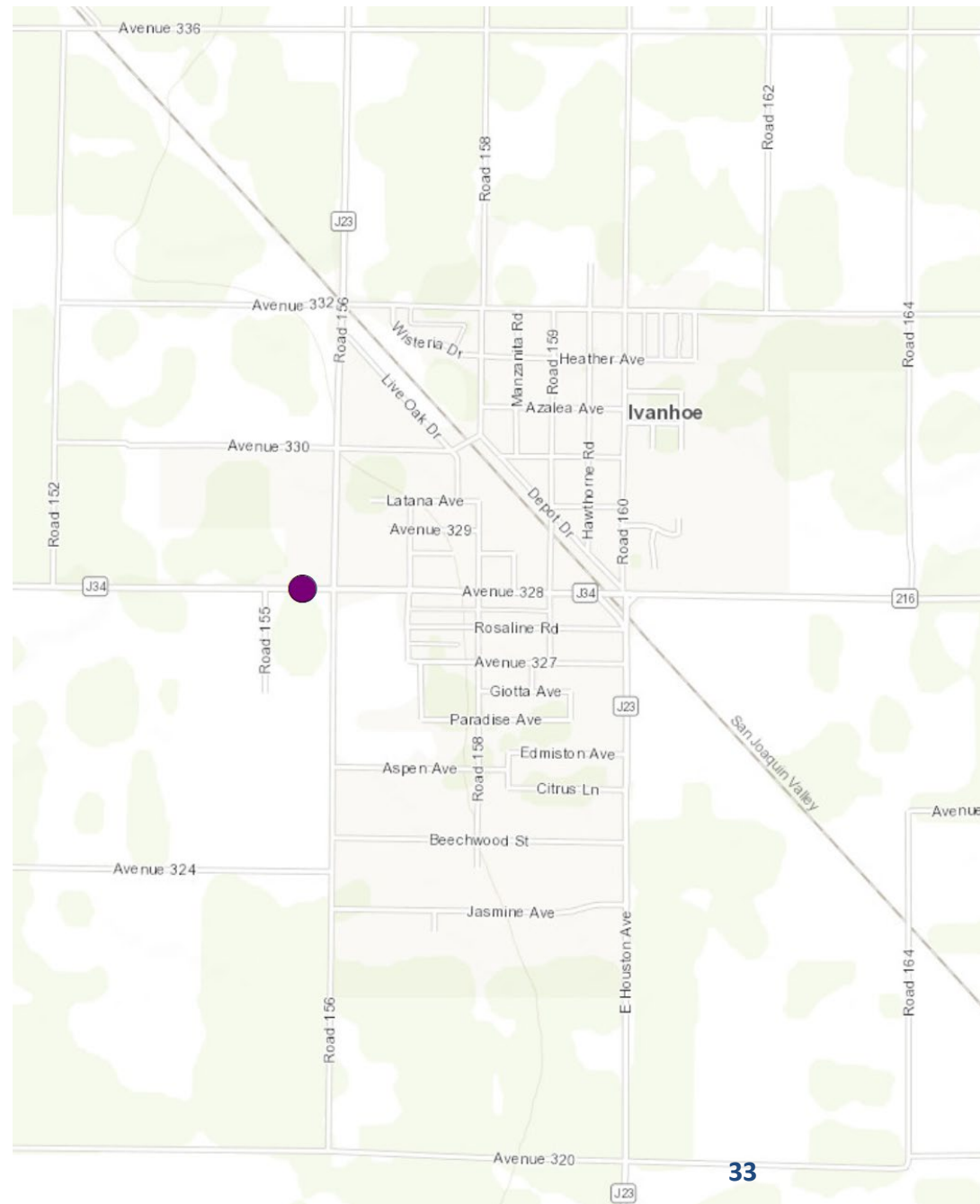
Lesiones de choques ciclistas

2012-2016

Total: 1 choque
marcada

Gravedad de los choques (2012-2016)

- Incidentes fatales (1)



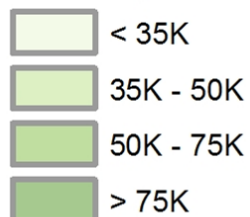
Lesiones de choques ciclistas y ingreso 2012-2016

Total: 1 choque marcada

Gravedad de los choques (2012-2016)

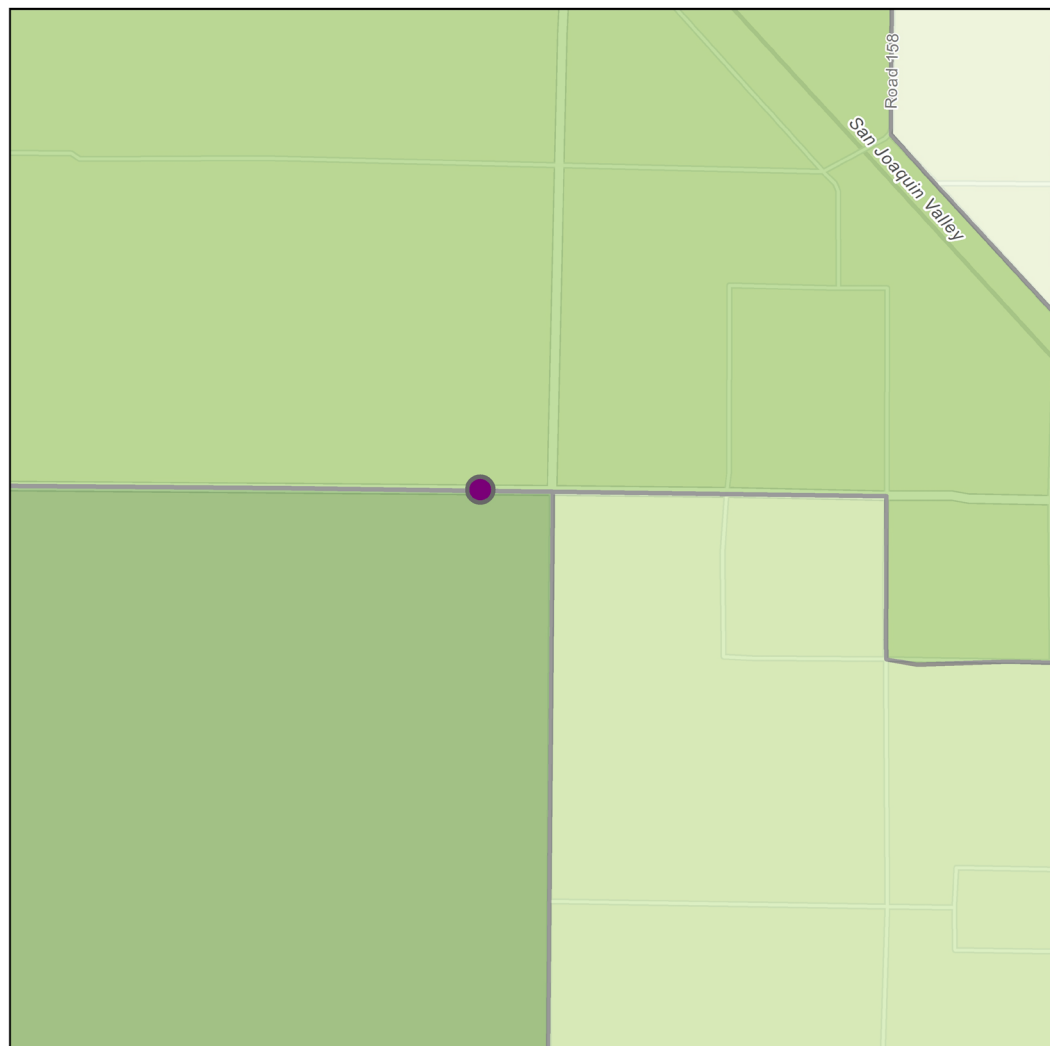
● Incidentes fatales (1)

2017 Ingreso Medio por hogar



Fuente de datos: SWITRS,
2012-16; Demográficos –
ESRI, US Census Bureau;
ACS

Mapa de choques ciclistas en Ivanhoe



Lesiones de choques ciclistas por tiempo de día y día de semana

09:00PM-11:59PM -	0	0	0	0	1	0	0	- 1
06:00PM-08:59PM -	0	0	0	0	0	0	0	- 0
03:00PM-05:59PM -	0	0	0	0	0	0	0	- 0
mediodía-02:59PM -	0	0	0	0	0	0	0	- 0
09:00AM-11:59AM -	0	0	0	0	0	0	0	- 0
06:00AM-08:59AM -	0	0	0	0	0	0	0	- 0
03:00AM-05:59AM -	0	0	0	0	0	0	0	- 0
medianoche-02:59AM -	0	0	0	0	0	0	0	- 0
	lunes	martes	miércoles	jueves	viernes	sábado	domingo	
	0	0	0	0	1	0	0	

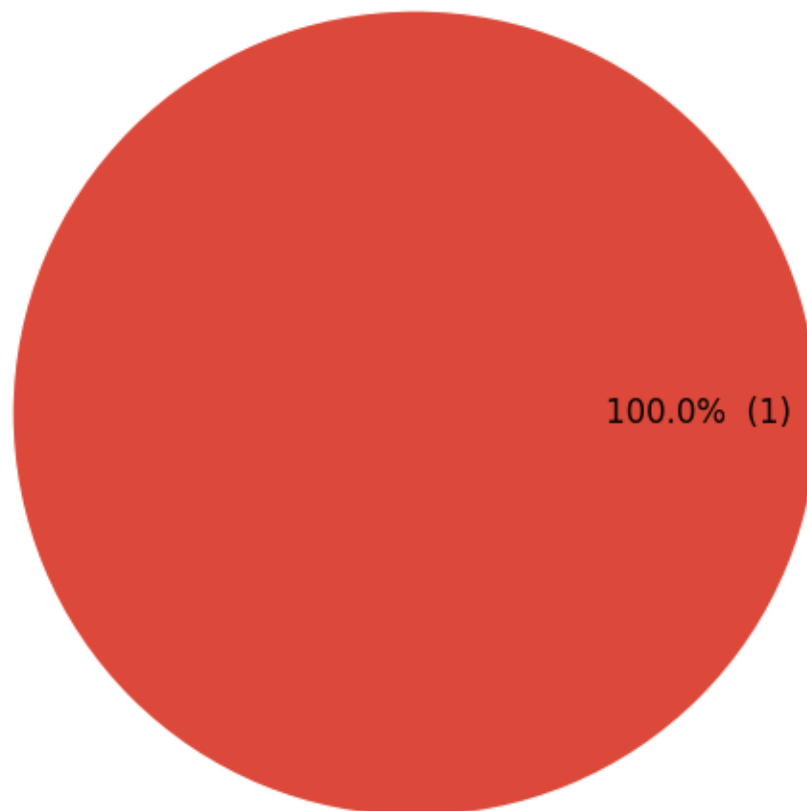
Total: 1 choque

*El gradiente de los colores en este gráfico representa la frecuencia de un choque.

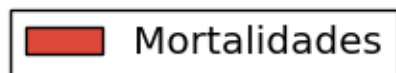
Las infracciones más altas sobre lesiones de choques ciclistas

Codigo CVV	descripción	frecuencia	percentil
21202	Falta por parte del ciclista de montar en el borde derecho de la calle si viaja a una velocidad por debajo del tráfico normal	1	100.0%
Total		1	100.0%

Gravedad de las lesiones de víctimas ciclistas



Total: 1 victimas



Gravedad de víctimas ciclistas por edad y género

