

PROGRAMA DEL TÍTULO VI

Octubre de 2024

ÁREA DE PLANIFICACIÓN METROPOLITANA DE HOUSTON-GALVESTON



Este espacio se ha dejado en blanco intencionalmente



HOUSTON-GALVESTON AREA COUNCIL

PO Box 22777 • 3555 Timmons Ln. • Houston, Texas 77227-2777 • 713/627-3200

Title VI Policy Statement

The Houston-Galveston Area Council (H-GAC) as a recipient of federal financial assistance assures that, in keeping with Title VI of the Civil Rights Act of 1964 and the Civil Rights Restoration Act of 1987, no person shall, on the grounds of their race, color, or national origin be excluded from participation in, be denied the benefits of, or be otherwise subjected to discrimination in any program or activity conducted by the agency, whether the programs and activities are federally funded or not.

Chuck Wemple

[Chuck Wemple \(Sep 12, 2024 17:16 CDT\)](#)

H-GAC Executive Director

09/12/2024

Date

CAPÍTULO I

ANTECEDENTES Y OBJETIVO

1.1 INTRODUCCIÓN

El Consejo del Área de Houston-Galveston (H-GAC, por sus siglas en inglés) es una asociación voluntaria de gobiernos locales ubicados en la región superior de la costa del Golfo de Texas. El Consejo de Gobiernos H-GAC actúa como Comisión de Planificación Regional y proporciona un foro para la cooperación y la acción coordinada de los gobiernos miembros, con el fin de abordar las preocupaciones regionales, mantener un desarrollo ordenado, fomentar el crecimiento económico y mejorar el bienestar y la calidad de vida de los residentes de su área de servicio de trece condados (Mapa 1). El H-GAC también ha sido designada Organización de Planificación Metropolitana (MPO, por sus siglas en inglés) para ocho de estos condados: Brazoria, Chambers, Fort Bend, Galveston, Harris, Liberty, Montgomery y Waller. La MPO del H-GAC se encarga de programar los fondos federales para el transporte y coordina las actividades de planificación del transporte dentro de estos ocho condados (la “región de los ocho condados”).

En el cumplimiento de su función como MPO, el H-GAC colabora con socios públicos y privados en un proceso continuo, cooperativo y exhaustivo destinado a mejorar la movilidad, promover la seguridad en el transporte, proteger el medio ambiente y mejorar la competitividad económica del Área de Planificación Metropolitana de Houston-Galveston. Estos objetivos se reflejan en los planes, programas y actividades de transporte multimodal de la agencia, que guían las acciones a corto y largo plazo de la organización que dan forma e influyen en la comunidad regional.

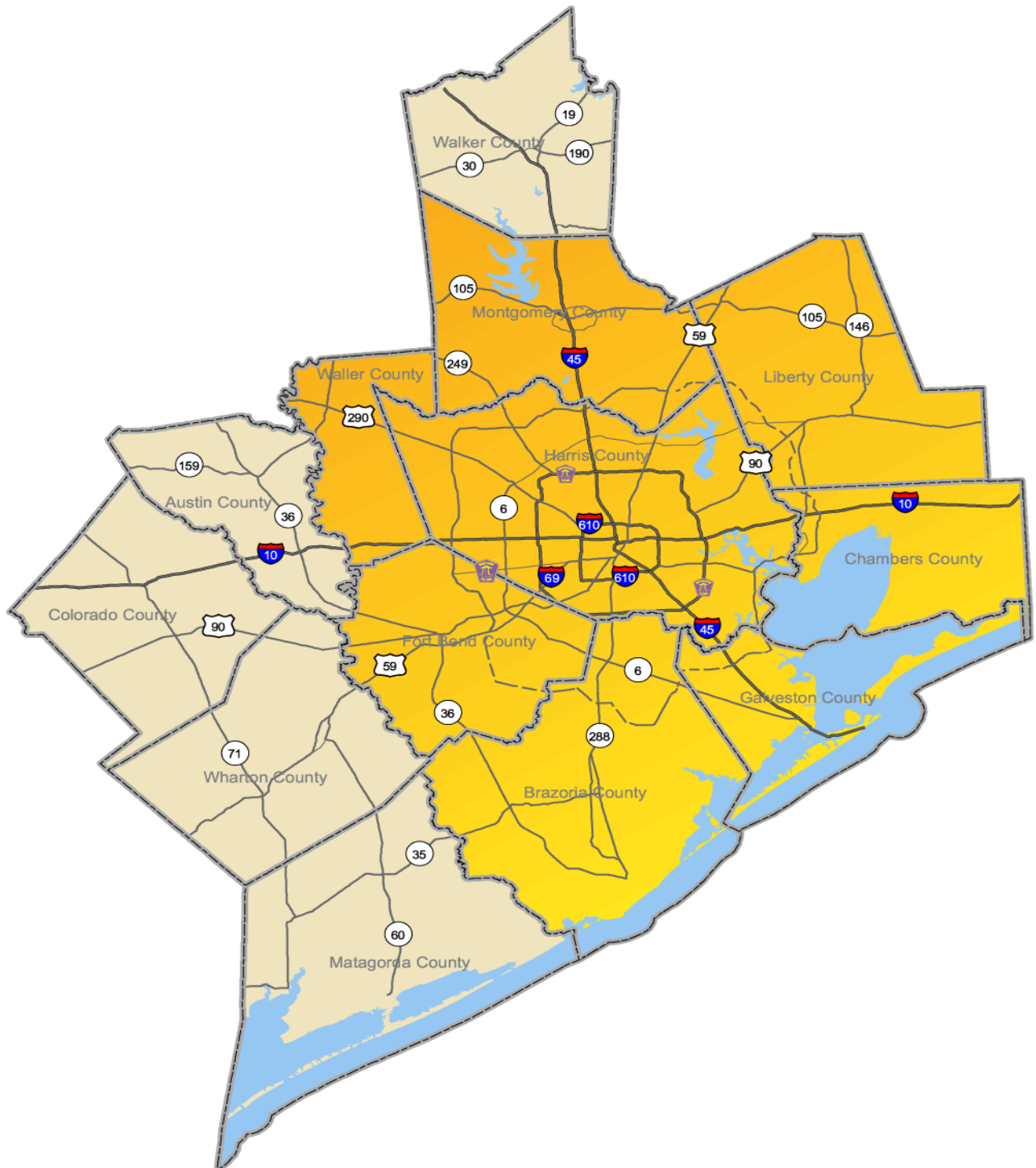
1.2 ANTECEDENTES

LEY DE DERECHOS CIVILES DE 1964

El título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964 (42 U.S.C § 2000d y siguientes) es la base de muchas de las leyes y reglamentos federales que rigen la no discriminación en las actividades federales. La ley exige que todos los beneficiarios de ayuda financiera federal garanticen que sus programas y actividades se llevan a cabo sin discriminación por motivos de raza, color o nacionalidad. La sección 601 del título VI establece lo siguiente: “A ninguna persona en los Estados Unidos, por motivos de raza, color o nacionalidad, se le podrá excluir de participar, negar los beneficios, o convertir en objeto de discriminación bajo ningún programa o actividad que reciba asistencia financiera federal”. El objetivo de la ley es garantizar que los fondos federales no se utilicen con fines discriminatorios.

Mapa 1

Mapa de la región H-GAC en el que se destaca el área de planificación metropolitana de ocho condados.



La Ley del Título VI se ve reforzada por la Orden Ejecutiva Presidencial 13166, titulada “Mejora del acceso a los servicios para personas con dominio limitado del inglés”.¹ Esta orden ejecutiva ordena a las agencias federales y a sus destinatarios que tomen medidas razonables para garantizar que las personas con dominio limitado del inglés tengan un acceso significativo a sus programas y servicios. La orden también exige a las agencias federales que elaboren un plan por escrito en el que se describan sus políticas y procedimientos para implementar un programa de asistencia lingüística.

ORDEN EJECUTIVA 12898 – JUSTICIA AMBIENTAL

El principio de justicia ambiental tiene su fundamento jurídico en la Cláusula de Igualdad de Protección de la Decimocuarta Enmienda de la Constitución de los Estados Unidos, que establece el derecho fundamental a no sufrir discriminación institucional. Años después de la promulgación del Título VI, el presidente Bill Clinton firmó la Orden Ejecutiva 12898, titulada “Medidas federales para abordar la justicia ambiental en las poblaciones minoritarias y de bajos ingresos”,² en respuesta a las prácticas discriminatorias generalizadas por parte de entidades gubernamentales que afectaban de manera desproporcionada la salud humana y la calidad ambiental en las comunidades minoritarias y de bajos ingresos. La Orden Ejecutiva 12898 amplía el enfoque de no discriminación de la ley del Título VI al exigir a las agencias federales que incluyan el logro de la justicia ambiental como parte de su misión principal.

El Departamento de Transporte de los Estados Unidos (USDOT, por sus siglas en inglés) define la justicia ambiental como “el trato justo y la participación significativa de todas las personas, independientemente de su raza, etnia, ingresos, origen nacional o nivel educativo, en lo que respecta al desarrollo, la implementación y la aplicación de las leyes, reglamentos y políticas ambientales”.³ En este contexto, “trato justo” significa que ninguna población debe verse obligada a soportar una parte desproporcionada de los efectos adversos para la salud humana y el medio ambiente que puedan derivarse de las decisiones, los programas y las políticas en materia de transporte, mientras que la “participación significativa” sostiene que todas las personas, incluidas las tradicionalmente desatendidas y poco representadas, deben tener una oportunidad razonable de participar e influir en las decisiones de planificación del transporte que afectan a sus vidas y a su entorno.⁴

¹ Orden ejecutiva n.º 13166, “Mejora del acceso a los servicios para personas con dominio limitado del inglés”, 11 de agosto de 2000, 65 FR 159 (16 de agosto de 2000).

² Orden ejecutiva n.º 12898, «Medidas federales para abordar la justicia medioambiental en las poblaciones minoritarias y de bajos ingresos», 11 de febrero de 1994, 59 FR 7269 (16 de febrero de 1994).

³ Departamento de Transporte de los Estados Unidos (15 de noviembre de 2016). Estrategia de justicia ambiental. Consultado el 24 de julio de 2024, en <https://www.transportation.gov/transportation-policy/environmental-justice/environmental-justice-strategy>.

⁴ Departamento de Transporte de los Estados Unidos (15 de noviembre de 2016). Estrategia de justicia ambiental. Consultado el 24 de julio de 2024, en <https://www.transportation.gov/transportation-policy/environmental-justice/environmental-justice-strategy>.

La justicia ambiental está íntimamente ligada a cuestiones más amplias de justicia social y equidad racial. El USDOT declaró tres principios rectores que articulan las directrices procedimentales y sustantivas para lograr la justicia ambiental:

- a. Garantizar la participación plena y equitativa de todas las comunidades potencialmente afectadas en el proceso de toma de decisiones sobre el transporte;
- b. Evitar, minimizar o mitigar los efectos desproporcionadamente elevados y adversos para la salud humana y el medio ambiente, incluidos los efectos sociales y económicos, sobre las poblaciones minoritarias y de bajos ingresos; y
- c. Evitar la denegación, la reducción o el retraso significativo en la recepción de los beneficios por parte de las poblaciones minoritarias y de bajos ingresos.

Estos tres principios rectores son las expresiones más citadas de los fundamentos básicos de la justicia ambiental y proporcionan una hoja de ruta clara para llevar a cabo los objetivos de la Orden Ejecutiva 12898.

RELACIÓN ENTRE EL TÍTULO VI Y LA JUSTICIA AMBIENTAL

Aunque las directivas contra la discriminación del Título VI de la Ley y la Orden Ejecutiva 12898 tienen su origen en la misma fuente constitucional que exige la igualdad de protección ante la ley,⁵ se trata de mandatos independientes con competencias diferentes. El Título VI impone requisitos legales y reglamentarios cuyo alcance es más amplio que el de la orden de justicia ambiental. Las diferencias clave entre las dos leyes incluyen:

- los Estados Unidos, § 1. El Título VI es una ley federal que se aplica a los beneficiarios y sub-beneficiarios de la ayuda financiera federal, mientras que la orden ejecutiva sobre justicia ambiental se aplica a las acciones de las agencias federales y a las acciones de las organizaciones que regulan.
- Si bien las poblaciones minoritarias son una clase protegida por ambas leyes, solo la justicia ambiental especifica a las personas con bajos ingresos como clase protegida, reconociendo que la clase social también es motivo de trato desigual (Figura 1).
- El Título VI tiene como objetivo evitar que los fondos federales se utilicen para apoyar la discriminación, mientras que el objetivo de la justicia ambiental es mejorar la gerencia interna del poder ejecutivo y garantizar que las poblaciones vulnerables no soporten una parte desproporcionada de los efectos adversos de las acciones de las agencias federales.
- El Título VI permite a las personas que aleguen discriminación por motivos de raza, color o nacionalidad presentar quejas administrativas ante los departamentos y organismos federales que proporcionan asistencia financiera. El Título VI también establece un derecho de acción privado para reclamaciones por discriminación intencional en términos de raza, color o nacionalidad.

⁵ Enmienda XIV de la Constitución de

- La Orden Ejecutiva sobre Justicia Ambiental (E.O. 12898) no crea ningún derecho de acción exigible contra los Estados Unidos, pero puede abordarse mediante quejas administrativas. El Título VI es una de las herramientas que utilizan las agencias federales para implementar esta directiva.

El *Programa* del Título VI de H-GAC es distinto y más amplio que el *Estatuto* del Título VI. El Programa del Título VI abarca la Ley del Título VI, así como otras leyes y autoridades contra la discriminación, incluidas la Orden Ejecutiva 12898 y la Orden Ejecutiva 13166. La amplia cobertura del Programa del Título VI de H-GAC se muestra en la Figura 2.

Figura 1

Superposición en las poblaciones protegidas por la Ley del Título VI y la Orden de Justicia Ambiental

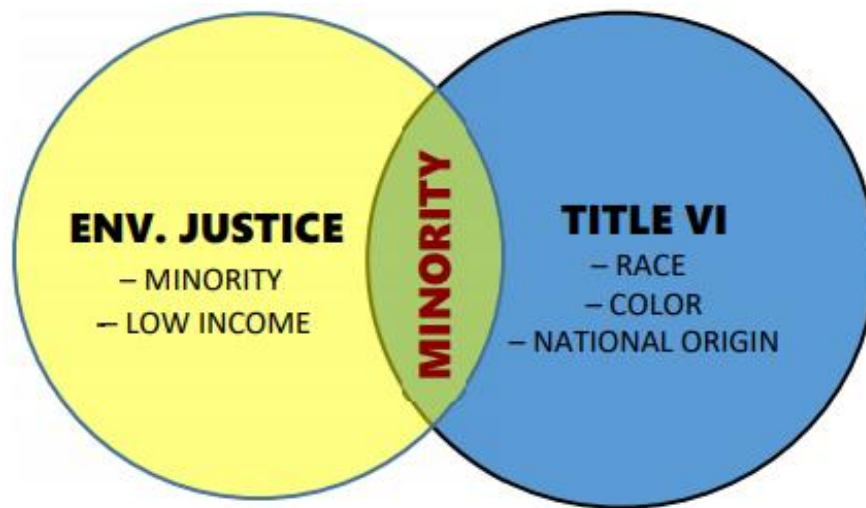
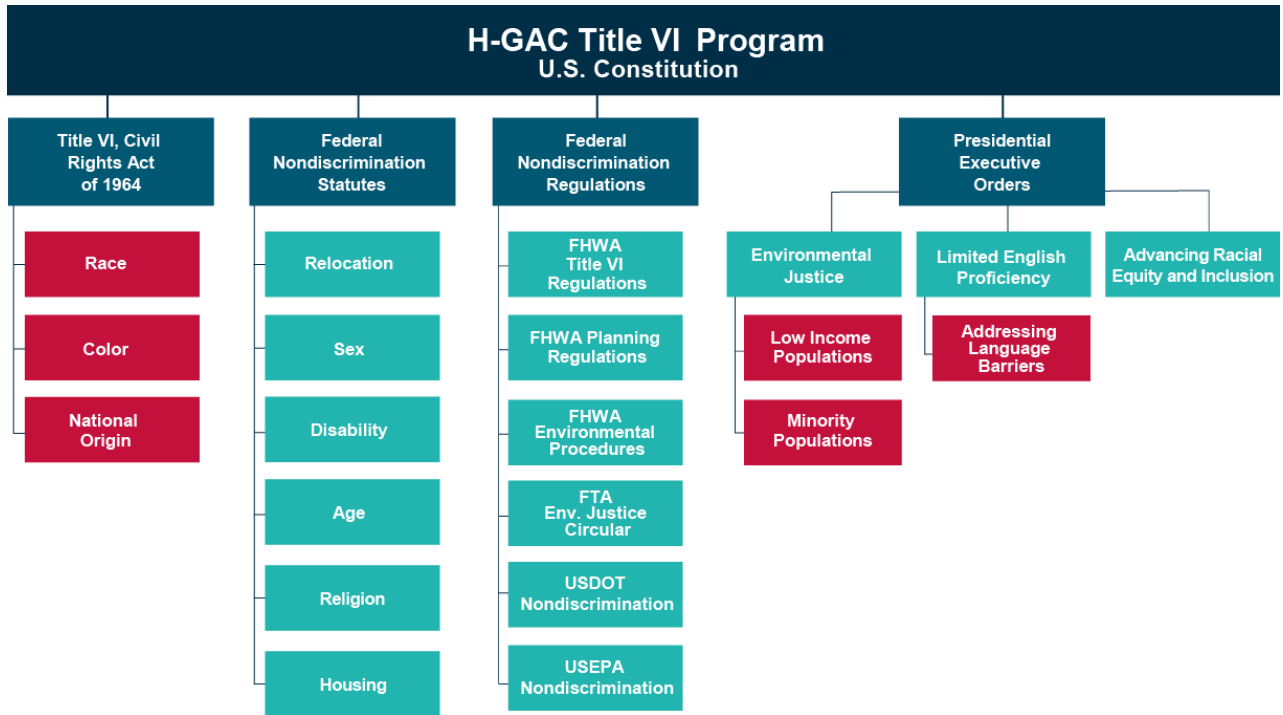


Figura 2
El Programa del Título VI de H-GAC



1.3 LEYES Y REGLAMENTOS CONTRA LA DISCRIMINACIÓN

En cumplimiento de la misión y las directrices del Título VI y la Justicia Ambiental, el Departamento de Transporte de los Estados Unidos (USDOT), la Administración Federal de Tránsito (FTA, por sus siglas en inglés) y la Administración Federal de Autopistas (FHWA, por sus siglas en inglés) han publicado declaraciones de política y directrices para sus organismos y subreceptores. El Programa del Título VI se define en una serie de leyes federales interrelacionadas y reglamentos de aplicación. Algunas de las autoridades destacadas en materia de no discriminación son:

- **Título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964** (42 U.S.C. § 2000d y siguientes).

El Título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964 prohíbe la discriminación en los términos de raza, color o nacionalidad y prohíbe el trato desigual de las personas protegidas en cuanto a las oportunidades de participar o recibir los beneficios a través de actividades y programas que reciben asistencia financiera federal.

- **Ley Uniforme de Reubicación de 1970** (42 U.S.C. § 4601)

La Ley Uniforme de Asistencia para la Reubicación y Adquisición de Bienes Inmuebles (Ley Uniforme) se aplica cuando las acciones emprendidas por agencias o entidades federales que reciben asistencia financiera federal provocan el desplazamiento temporal o permanente de personas de sus propiedades. La Ley Uniforme exige que todos los grupos de personas sean tratados de manera uniforme y justa en cualquier reubicación residencial que resulte del ejercicio del dominio eminente de conformidad con un programa o proyecto de ayuda federal.

- **Ley Federal de Ayuda a las Autopistas de 1973** (23 U.S.C. § 324 y siguientes)

La Ley Federal de Ayuda a las Autopistas de 1973 prohíbe la discriminación por motivos de sexo en los programas que reciben ayuda financiera federal.

- **Sección 504 de la Ley de Rehabilitación de 1973** (29 U.S.C. § 794 y siguientes).

La sección 504 de la Ley de Rehabilitación de 1973 prohíbe la discriminación por motivos de discapacidad en los programas llevados a cabo por agencias federales, en los programas que reciben ayuda financiera federal, en el empleo federal y en las prácticas de empleo de los contratistas federales.

- **Ley contra la Discriminación por Edad de 1975** (42 U.S.C. § 6101 y siguientes)

La Ley contra la Discriminación por Edad de 1975 prohíbe la discriminación contra una persona por motivos de edad en los programas y actividades que reciben ayuda financiera federal. La ley protege a las personas de todas las edades, jóvenes y mayores, contra el trato desigual, excepto cuando la edad tiene una relación directa y sustancial con el funcionamiento normal o el logro de los objetivos legales de un programa. La ley no se aplica cuando se puede demostrar que cualquier trato desigual se basa en un factor razonable distinto de la edad.

- **Ley de Restauración de los Derechos Civiles de 1987** (PL 100 – 209)

La Ley de Restauración de los Derechos Civiles de 1987 amplía la interpretación del Título VI al establecer que las restricciones de no discriminación se aplican a *todos* los programas y actividades de los beneficiarios de ayuda federal, sub-beneficiarios y contratistas, y no solo a aquellos programas y actividades que reciben directamente apoyo financiero federal. Debido a esta ley, las MPO y los gobiernos locales que reciben fondos federales para cualquiera de sus proyectos deben cumplir con el Título VI en la ejecución de programas y actividades que estén financiados íntegramente por el estado o por el municipio.

- **Títulos II y III de la Ley de Estadounidenses con Discapacidades de 1990** (42 U.S.C. §§ 12131 -12189)

La Ley de Estadounidenses con Discapacidades de 1990 (ADA, por sus siglas en inglés) prohíbe a las entidades públicas discriminar a las personas con discapacidades o excluirlas implícitamente de la participación en los servicios, programas o actividades que ofrece la entidad. La ley amplía la Ley de Rehabilitación al extender su aplicación para incluir a entidades que no reciben fondos federales.

- **Título IX de la Ley de Enmiendas Educativas de 1972** (20 U.S.C. 1681 y siguientes.).

El Título IX prohíbe la discriminación basada en el sexo en los programas o actividades educativos.

- **Orden ejecutiva 12898:** Medidas federales para abordar la justicia ambiental en las poblaciones minoritarias y de bajos ingresos.

Firmada por el presidente Bill Clinton el 11 de febrero de 1994, esta orden exige la no discriminación contra las poblaciones minoritarias y de bajos ingresos, desalentando los programas, políticas y actividades llevados a cabo por el gobierno federal que tengan efectos desproporcionadamente altos y adversos para la salud humana y/o el medio ambiente, y que se dirijan a estas comunidades protegidas.

- **Orden ejecutiva 13166:** Mejorar el acceso a los servicios para las personas con dominio limitado del inglés

Firmada por el presidente Bill Clinton el 11 de agosto de 2000, esta orden ejecutiva exige a las agencias federales que desarrollen adaptaciones razonables mediante las cuales las personas con limitaciones en su capacidad para comunicarse en inglés tengan un acceso significativo a los programas de las agencias y puedan participar en oportunidades de participación pública.

- **Orden ejecutiva 13985:** Promoción de la igualdad racial y apoyo a las comunidades desfavorecidas a través del Gobierno federal

Firmada por el presidente Biden el 20 de enero de 2021, esta orden articula el objetivo del gobierno federal de promover la equidad para las poblaciones tradicionalmente desatendidas en el acceso a las oportunidades y los beneficios económicos, y de garantizar que los programas y actividades de las agencias federales sean abiertos e inclusivos para los grupos de personas que pueden distinguirse por su raza, color, religión, discapacidad, ubicación geográfica, clase social y estilo de vida. Entre otras cosas, el decreto ejecutivo llama la atención sobre las necesidades de las zonas rurales.

- **Orden ejecutiva 14035:** Diversidad, equidad, inclusión y accesibilidad en la fuerza laboral federal

Firmada por el presidente Biden el 25 de junio de 2021, esta orden estableció una iniciativa para promover la diversidad, la equidad, la inclusión y la accesibilidad en todos los ámbitos de la fuerza laboral federal, fomentando un enfoque gubernamental integral para abordar los efectos de la

discriminación del pasado. La orden exige a las agencias que identifiquen y eliminen las políticas y prácticas que han supuesto un obstáculo para el avance de los miembros de las comunidades desfavorecidas.

- **Orden ejecutiva 14091:** Seguir promoviendo la equidad racial y el apoyo, la equidad, la inclusión y la accesibilidad en la fuerza laboral federal

Firmada por el presidente Biden el 16 de febrero de 2023, esta orden se basa en anteriores órdenes ejecutivas relacionadas con la equidad y continúa con el objetivo de crear una fuerza laboral y una economía federal sólidas, justas e inclusivas mediante la inversión en zonas rurales y urbanas que históricamente han estado desatendidas por la inversión federal.

- **Orden ejecutiva 14096:** Revitalizando el compromiso de nuestra nación con la justicia ambiental para todos

Firmada por el presidente Biden el 21 de abril de 2023, la orden declara que el gobierno federal tiene el deber fundamental de proteger y restaurar un medio ambiente saludable para todas las personas, independientemente de dónde vivan o trabajen. La orden tiene por objeto proteger a las comunidades sobrecargadas de la contaminación, reforzar la colaboración con las comunidades, promover la ciencia y la investigación, aumentar la transparencia y la rendición de cuentas, y ampliar la coordinación entre organismos.

- **49 CFR Parte 21:** No discriminación en los programas con ayuda federal del Departamento de Transporte: aplicación del título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964

Expresando el programa del USDOT para lograr la no discriminación de conformidad con el Título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964.

- **23 CFR Parte 200:** Programa del Título VI y estatutos relacionados: procedimientos de implementación y revisión

Título VI/Reglamento contra la discriminación de la FHWA.

- **23 CFR Parte 450:** Asistencia en la planificación y normas

- **28 CFR Parte 50.3:** Directrices para la aplicación del Título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964

Directrices del Departamento de Justicia de los Estados Unidos para la aplicación del título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964, título VI/Normativa contra la discriminación.

- **Código Administrativo de Texas § 9.4:** Derechos Civiles del Departamento de Transporte de Texas: cumplimiento del Título VI

1.4 OBJETIVO

TÍTULO VI Y EL PROGRAMA DE PLANIFICACIÓN DEL TRANSPORTE

Esta actualización del Programa del Título VI de 2024 sigue las directrices y requisitos para documentar el cumplimiento por parte de la agencia de las regulaciones del Título VI del USDOT descritas en la Circular 4702.1B de la FTA.⁶ La actualización del Programa del Título VI también cumple con los requisitos de auto-certificación del cumplimiento del Título VI establecidos por el Departamento de Transporte de Texas (TXDOT, por sus siglas en inglés) y la Administración Federal de Autopistas (FHWA). La actualización trienal del Programa del Título VI demuestra el esfuerzo continuo del H-GAC por ser inclusivo en sus programas y actividades de planificación del transporte, y por responder a las necesidades de todos los residentes de la comunidad regional, incluidas las minorías y otras poblaciones desfavorecidas. Los capítulos siguientes describen cómo el H-GAC, en su función de MPO, administra las regulaciones del Título VI para garantizar que ninguna persona o grupo de personas sea discriminado en términos de raza, color o nacionalidad.



⁶ Circular 4702.1B de la FTA, “Requisitos y directrices del Título VI para los beneficiarios de la Administración Federal de Tránsito”

CAPÍTULO 2

REQUISITOS GENERALES

2.1 CERTIFICACIONES Y GARANTÍAS DEL TÍTULO VI

Las organizaciones que solicitan ayuda financiera al gobierno federal deben firmar periódicamente una serie de certificaciones y garantías en las que se comprometen a cumplir con el Título VI y otras normativas federales contra la discriminación. Las certificaciones y garantías tienen por objeto recordar a los beneficiarios no federales que los fondos federales no deben gastarse de forma que fomenten, afiancen, subvencionen o den lugar a la discriminación.

H-GAC ejecuta las Certificaciones y Garantías anuales de la FTA cada año que H-GAC tiene una solicitud activa de asistencia financiera federal a través de esa agencia. Las certificaciones y garantías anuales firmadas por la FTA se archivan electrónicamente en el sistema de concesión de subvenciones TrAMS. Además de las certificaciones y garantías de la FTA, H-GAC también ejecuta las garantías estándar del Título VI/No discriminación del USDOT cada tres años, para satisfacer los requisitos de la Administración Federal de Autopistas. A continuación se incluyen las certificaciones y garantías del Título VI ejecutadas más recientemente en el momento de esta publicación.

2.2 ADMINISTRACIÓN DEL PROGRAMA DEL TÍTULO VI

El Programa del Título VI de H-GAC se lleva a cabo bajo la supervisión del coordinador del Título VI con la ayuda del personal de enlace. En esta sección se describe el marco de apoyo del programa y se resumen las diferentes funciones que desempeñan los miembros del personal para cumplir con los mandatos de no discriminación del Título VI de la Ley, sus reglamentos de aplicación y las leyes, órdenes y reglamentos de no discriminación relacionados.

COORDINACIÓN Y ADMINISTRACIÓN

El director de operaciones (COO, por sus siglas en inglés) del Consejo del Área de Houston-Galveston es el coordinador designado del Título VI y el responsable de responder ante los procesos legales en reclamaciones relacionadas con la discriminación del Título VI. El coordinador del Título VI trabaja para garantizar que exista un compromiso demostrado por parte de la administración para promover y hacer cumplir el Título VI. El coordinador del Título VI tiene la autoridad y la responsabilidad de implementar el programa del Título VI al:

- Asegurarse de que las operaciones de la agencia cumplan con los requisitos del Título VI;
- Recomendar, desarrollar, difundir y aplicar políticas y directrices sobre la implementación del Título VI en toda la agencia;
- Garantizar que todas las denuncias de discriminación o las denuncias que aleguen el incumplimiento del Título VI se tramiten, investiguen y resuelvan de manera justa y oportuna;

- Debatir y resolver cuestiones y retos importantes relacionados con la aplicación del Título VI con el director ejecutivo y los enlaces del personal, según sea necesario;
- Evaluar periódicamente los avances del Título VI y ofrecer sugerencias sobre cómo la agencia puede ayudar mejor a las comunidades afectadas; e
- integrar las mejores prácticas y los comentarios constructivos del personal de enlace en el programa del Título VI.

La figura 3 muestra la posición relativa del coordinador del Título VI en la estructura organizativa de la agencia.

SERVICIOS DE COMUNICACIÓN Y DIVULGACIÓN PÚBLICA

El gerente de comunicaciones dirige los esfuerzos para proporcionar información oportuna y culturalmente competente al público en general, incluidas las personas protegidas por el Título VI y la Justicia Ambiental. Las medidas adoptadas para cumplir con los requisitos del Título VI a través de los servicios de comunicación incluyen:

- Mantener una lista de correo de las partes interesadas del Título VI, incluidas agencias sin fines de lucro, organizaciones comunitarias, grupos religiosos y defensores;
- Difundir avisos oportunos y culturalmente competentes sobre eventos de divulgación pública y reuniones públicas a las partes interesadas del Título VI para mantenerlas informadas sobre las oportunidades de participación en el proceso de planificación;
- Notificar a los grupos protegidos afectados sobre la disponibilidad de servicios de traducción e interpretación en reuniones públicas y eventos de divulgación;
- Mantener una lista de los miembros del personal y fuentes externas que puedan proporcionar servicios de traducción e interpretación;
- Poner en contacto al personal bilingüe con los miembros del público que necesitan asistencia lingüística;
- Evaluar y mejorar las estrategias y los recursos disponibles para ayudar a las personas con dominio limitado del inglés (LEP, por sus siglas en inglés); y
- Facilitar un acceso significativo a la población LEP mediante la traducción de documentos esenciales y materiales informativos a otros idiomas ampliamente hablados por los residentes de la zona.

RECOPIACIÓN DE DATOS Y ANÁLISIS DE MAPEO

La recopilación de datos y los análisis cartográficos necesarios para la elaboración de informes de cumplimiento son realizados por un equipo interdisciplinario de los miembros del personal del H-GAC procedentes de varios departamentos, entre los que se incluyen Transporte, Servicios de Datos, Planificación Comunitaria y Medioambiental, Análisis e Investigación de Datos, y Divulgación y Asuntos Gubernamentales. El Administrador del Título VI maneja el esfuerzo de recolección de datos y análisis de mapeo y facilita el cumplimiento del Título VI al:

- Recopilar y analizar datos demográficos que destaquen las tendencias demográficas relacionadas con la población, incluidas las comunidades que son motivo de preocupación;
- Desarrollar y actualizar mapas demográficos de la región para identificar la presencia y la ubicación de las comunidades que requieren atención especial;
- Obtener y analizar datos relacionados con proyectos de transporte e inversiones propuestas, tal y como se definen en el Plan de Transporte a Largo Plazo y el Plan de Mejora del Transporte, en lo que respecta a su impacto en la comunidad;
- Asegurarse de que el Aviso al público del Título VI se publique en los espacios públicos adecuados dentro de la agencia y en el sitio web de la agencia;
- Ayudar a mantener e implementar el Plan de Participación Pública (PPP) y el Plan de Acceso Lingüístico (LAP, por sus siglas en inglés), para garantizar que los miembros de la población desfavorecida, incluidos los estudiantes de inglés, participen de manera significativa en el proceso de planificación del transporte;
- Evaluar los posibles impactos de las inversiones en transporte sobre la población protegida, incluidas las evaluaciones de equidad en el transporte;
- Mantener un registro de las quejas relacionadas con el Título VI, y
- Actualizar periódicamente el Programa del Título VI de acuerdo con los requisitos federales.

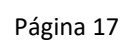
CONTROL DE ADQUISICIONES Y ADMINISTRACIÓN DE CONTRATOS

El personal de adquisiciones y finanzas se asegura de que los posibles contratistas, subreceptores y encuestados a las solicitudes de propuestas (RFP, por sus siglas en inglés) y solicitudes de cotización (RFQ, por sus siglas en inglés), denominados colectivamente “terceros participantes”, conozcan el requisito de cumplir con las leyes federales de no discriminación para poder obtener un contrato con el H-GAC. El control del cumplimiento forma parte de la administración de contratos que gestionan los gerentes de proyecto del H-GAC. El cumplimiento del Título VI mediante la administración de contratos y el control de las adquisiciones implica lo siguiente:

- Incluir el lenguaje del Título VI en los anuncios públicos de las RFP y RFQ, según sea necesario;
- Incluir el lenguaje del Título VI en los contratos y documentos de adquisición;
- Obtener certificaciones y garantías del Título VI firmadas por los subreceptores y contratistas;
- Cumplir con los requisitos para empresas desfavorecidas (DBE, por sus siglas en inglés) especificados en el acuerdo con el Departamento de Transporte de Texas (TxDOT), incluida la presentación de informes periódicos sobre DBE en todos los contratos activos;
- Mantener información sobre los requisitos del Título VI para contratistas y subreceptores en el sitio web de la agencia; y
- Visitas periódicas in situ a los subreceptores según sea necesario, o tras la presentación de una denuncia en virtud del Título VI.

Este espacio se ha dejado en blanco intencionalmente

Organigrama de la administración del H-GAC que identifica al coordinador del Título VI



2.3 AVISO PÚBLICO DEL TÍTULO VI

El H-GAC debe publicar un aviso que informe al público sobre las obligaciones de la agencia en virtud de las regulaciones del Título VI del USDOT. El aviso debe describir las protecciones contra la discriminación que ofrece al público el Título VI e indicar que la agencia cumple con las regulaciones federales contra la discriminación. El aviso del Título VI del H-GAC se publica para información pública en los siguientes lugares:

- En la entrada del edificio de oficinas del H-GAC, situado en 3555 Timmons Lane, Houston, TX 77027;
- En los tableros de anuncios de acceso público dentro del edificio principal de la oficina del H-GAC;
- En el sitio web del H-GAC: <https://www.h-gac.com/title-vi-program>

El aviso público del Título VI se proporciona en inglés y en los tres idiomas de refugio más hablados por los residentes de la zona: español, vietnamita y chino mandarín. En este documento se incluye una copia del aviso multilingüe como Anexo 1. El texto en inglés del aviso del Título VI se incluye en la Figura 4 a continuación.

Figura 4
Aviso público del Título VI del H-GAC en inglés

TÍTULO VI: CONOZCA SUS DERECHOS

Notificación al público de los derechos en virtud del Título VI
Consejo del Área de Houston-Galveston

- El Consejo del Área de Houston-Galveston (H-GAC) gestiona sus programas y servicios sin distinción de raza, color o nacionalidad, de conformidad con el Título VI de la Ley de Derechos Civiles. Cualquier persona que considere que ha sido víctima de alguna práctica discriminatoria ilegal en virtud del Título VI puede presentar una queja ante el H-GAC.
- Para obtener más información sobre el programa de derechos civiles del H-GAC y los procedimientos para presentar una queja, comuníquese al (713) 627-3200; envíe un correo electrónico a Title-VI@h-gac.com; o visite nuestra oficina administrativa en 3555 Timmons Lane, Houston, TX 77027. Para obtener más información, visite www.h-gac.com.
- El denunciante puede presentar una denuncia ante el:

Consejo del Área de Houston-Galveston
Atención: Administrador del Título VI
3555 Timmons Lane, Suite 100
Houston, TX 77027
- Si necesita información en otro idioma, llame al (713) 627-3200.

2.4 CÓMO PRESENTAR UNA QUEJA EN VIRTUD DEL TÍTULO VI

E; H-GAC cuenta con un proceso formal mediante el cual las personas agraviadas pueden presentar una queja ante el coordinador del Título VI del H-GAC, alegando que han sufrido discriminación por motivos de raza, color o nacionalidad en un programa o actividad llevada a cabo por el H-GAC. Una persona que presenta una queja en virtud del Título VI ante el H-GAC no pierde el derecho a presentar una queja ante una agencia de financiación estatal o federal, ni a solicitar una reparación mediante un proceso legal, cuando proceda. En la sección siguiente se incluye una copia del procedimiento de denuncia del Título VI de la agencia, junto con un formulario de denuncia, que también está disponible en el sitio web del H-GAC en: <https://www.h-gac.com/title-vi-program>. Además, el H-GAC ha traducido los procedimientos de denuncia del Título VI al español, vietnamita y chino mandarín, que son los idiomas de “refugio seguro” de la agencia. Estos documentos pueden descargarse del sitio web del H-GAC a través del enlace proporcionado anteriormente. La traducción al español del procedimiento de reclamación del Título VI se incluye en este documento como Anexo 2.

2.5 INVESTIGACIONES, QUEJAS Y DEMANDAS DEL TÍTULO VI

El Consejo del Área de Houston-Galveston no ha recibido ninguna queja en virtud del Título VI, ni se han presentado investigaciones o demandas contra la agencia por discriminación basada en la raza, el color o el origen nacional del demandante desde que se presentó el informe trienal de 2021.



2.6 LA NECESIDAD DE LA PARTICIPACIÓN PÚBLICA

La “participación pública” es una parte integral del proceso de planificación del transporte y se considera una panacea para cumplir con los mandatos de no discriminación del Título VI y la Orden Ejecutiva 12898. Este término técnico tiene varias connotaciones. En primer lugar, implica informar al público sobre las acciones, los proyectos y el contenido de los planes propuestos y, en segundo lugar, recabar sus opiniones sobre los planes y las propuestas de proyectos, sus prioridades y las alternativas que prefieren. El requisito del USDOT de una participación pública continua y significativa en el proceso de planificación del transporte tiene por objeto poner sobre la mesa las necesidades e intereses de la comunidad a la hora de tomar decisiones importantes en materia de planificación, y garantizar que las aportaciones del público tengan una posibilidad razonable de influir en la decisión final. Un proceso eficaz de participación pública permite el intercambio abierto de información e ideas entre el público y los responsables de la toma de decisiones en materia de transporte. La política del H-GAC es involucrar de manera proactiva al público en general, especialmente a los miembros de las comunidades desfavorecidas y tradicionalmente desatendidas, a través de sus actividades de participación pública.

2.7 EL PLAN DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA

La ley federal exige que las MPO documenten su proceso de participación pública en un plan de participación pública por escrito.⁷ La ley federal también exige que las MPO realicen evaluaciones periódicas de la eficacia de su proceso de participación pública, con el fin de garantizar que ofrece un acceso “pleno y abierto” a todas las partes interesadas. La FTA exige que los programas del Título VI cuenten con una estrategia de divulgación definida para involucrar a las poblaciones minoritarias y con dominio limitado del inglés (LEP). Las normas de buenas prácticas sugieren que una estrategia eficaz de participación pública incluiría:

- Un propósito y un objetivo claramente definidos para iniciar el diálogo con el público;
- Un método para identificar con precisión al público afectado y a los grupos de partes interesadas;
- Una variedad de métodos de notificación que pueden llegar a diferentes grupos objetivo de manera eficaz;
- Divulgación entre organizaciones y defensores que representan a las poblaciones desfavorecidas;
- Estrategias prácticas para superar las barreras de participación de las poblaciones minoritarias y con bajos ingresos;
- Una técnica práctica para involucrar a las minorías y a la población con bajos ingresos en el proceso de participación pública;
- Métodos de comunicación que ayudan al público a comprender los problemas de transporte y les permiten identificar soluciones prácticas y oportunidades potenciales para su comunidad;
- Múltiples formas de recibir comentarios públicos y otras aportaciones;

⁷ 23 C.F.R. § 450.316 (2024).

- Un proceso para documentar, reconocer y considerar las cuestiones planteadas por el público y, de ese modo, demostrar que los responsables de la toma de decisiones han tenido seriamente en cuenta las aportaciones del público; y
- Revisión periódica de la eficacia de las estrategias de divulgación dirigidas a la población desfavorecida.

Involucrar al público en el proceso de planificación del transporte implica un esfuerzo consciente y continuo por parte de la H-GAC MPO. La agencia desarrolló un Plan de Participación Pública en 2007. El plan se revisó en 2012, 2017 y, más recientemente, en 2021, en respuesta a los cambios en la normativa de transporte. También se añadieron estrategias para celebrar reuniones virtuales como opción para los eventos de participación pública en respuesta a la emergencia de salud pública provocada por la COVID-19.

El plan de participación pública reconoce los cambios continuos en la demografía de la región de planificación metropolitana del H-GAC, incluyendo el tamaño y las características de la población minoritaria y que no habla inglés. Además, el proceso de participación pública se adapta a las innovaciones en la tecnología de la comunicación, especialmente en la forma en que las personas obtienen noticias y comparten información. El esfuerzo continuo por actualizar el plan de participación pública demuestra el compromiso de la MPO de fomentar una participación amplia y mantener a la población informada sobre cuestiones clave en el proceso de planificación del transporte. El Plan de Participación Pública se incluye en este documento como Anexo 3. El plan también está disponible en el sitio web del H-GAC en: <https://www.h-gac.com/transportation-public-outreach>.

2.8 CANALES Y ESTRATEGIAS DE COMUNICACIÓN

El H-GAC utiliza varios canales y estrategias de comunicación en su programa de divulgación pública con el objetivo de llegar al mayor número posible de residentes de la zona y partes interesadas. La MPO se centra en difundir información sobre las reuniones del Consejo de Política de Transporte y del Comité Asesor, los eventos de divulgación pública, los estudios de planificación del transporte, la elaboración o modificación de documentos fundamentales como el Plan de Transporte a Largo Plazo, el Plan de Mejora del Transporte y el Programa de Trabajo de Planificación Uniforme, las oportunidades de negocio y de subvenciones, incluidas las oportunidades para empresas desfavorecidas (DBE), los talleres de capacitación y otras cuestiones que requieren notificación pública o comentarios públicos. A continuación se destacan algunos de los canales de comunicación del H-GAC.

Sitio web del H-GAC

El sitio web de la agencia es el principal canal a través del cual el H-GAC distribuye información. El sitio web es un recurso amplio y flexible que contiene información sobre los programas, actividades y políticas de cada departamento, adaptada a las necesidades de los residentes de la región, los intereses empresariales y las entidades gubernamentales locales. Esto abarca una amplia gama de intereses, tales como: rutas de evacuación en caso de huracanes, recursos para la recuperación ante desastres, cuestiones relacionadas con la calidad del aire y el agua, oportunidades de compra cooperativa, soluciones de transporte regional y para viajeros, seguridad en el transporte, coordinación regional en materia de vivienda, solicitudes de adquisición,

servicios de asistencia a personas mayores y soluciones para la fuerza laboral. El sitio web del H-GAC contiene además información sobre los consejos de administración de la agencia, junto con las agendas y actas de sus reuniones. El sitio web también ofrece acceso público a una amplia biblioteca de aplicaciones cartográficas interactivas basadas en la web, datos demográficos y otros datos socioeconómicos, publicaciones e informes técnicos, a los que pueden acceder y consultar los investigadores y otras partes interesadas. El contenido del sitio web puede traducirse a diferentes idiomas en función de las necesidades percibidas de los usuarios.

El sitio web del H-GAC también es un medio a través del cual la agencia puede obtener comentarios y contribuciones del público sobre los proyectos en curso. La herramienta en línea “Engage” del H-GAC es una plataforma centralizada que permite la participación simultánea de los miembros del público en múltiples proyectos que lleva a cabo la agencia.

Facebook y Twitter

El H-GAC aprovecha la velocidad, la conectividad y la rentabilidad de las redes sociales y utiliza estos canales como uno de sus principales métodos para difundir noticias y compartir información. Las redes sociales son una forma eficaz de llegar a una gran audiencia de forma instantánea. Es especialmente útil para anunciar próximos eventos, como reuniones, seminarios, talleres y eventos de divulgación. La presencia del H-GAC en las redes sociales incluye cuentas en Facebook y Twitter.

Listas de correo electrónico

El H-GAC mantiene varias listas de correo electrónico a través de las cuales distribuye boletines informativos y notifica a las partes interesadas sobre las próximas reuniones y eventos públicos en los que podrían participar. Las listas de correo electrónico de la agencia contienen más de 5000 contactos y prestan servicio a varios grupos de interés y afiliaciones diferentes, algunos de los cuales incluyen a partes interesadas del Título VI, como agencias sin fines de lucro, organizaciones comunitarias, grupos religiosos, defensores y personas interesadas. Se invita continuamente a los ciudadanos a que se inscriban para recibir actualizaciones específicas sobre proyectos o información general a través de estos mensajes de correo electrónico. Las listas dispares pueden fusionarse para enviar un solo mensaje cuando existe una confluencia de intereses entre los miembros de las diferentes listas. Una desventaja del canal del correo electrónico es el costo que supone mantener las listas y actualizarlas según las circunstancias cambiantes de los propietarios de las cuentas de correo electrónico.

Envíos postales de la Oficina Postal de los Estados Unidos

El programa de divulgación del H-GAC utiliza el Servicio Postal de los Estados Unidos como canal de comunicación, especialmente cuando se necesita una comunicación formal e individualizada, o cuando se desea obtener una prueba de la entrega del envío postal. Se realizan envíos masivos a organizaciones de gerencia del transporte, entidades empresariales y personas específicas, en particular para distribuir artículos promocionales y/o invitaciones a programas, actividades y eventos especiales de la MPO.

Medios de comunicación audiovisuales

En una región tan grande y diversa como el área metropolitana de Houston, los anuncios de servicio público en las emisoras de radio y televisión comunitarias son una forma especialmente eficaz de llegar a la población

desfavorecida o minoritaria, en particular a los residentes con conocimientos limitados de inglés. El H-GAC realiza habitualmente emisiones en inglés y español en las emisoras de radio y televisión comunitarias para proporcionar a la audiencia objetivo informes sobre el estado de los proyectos viarios en curso, o para informarles sobre próximas reuniones o eventos de divulgación pública que puedan ser importantes para la comunidad.

Periódicos

El H-GAC publica avisos legales en periódicos de gran tirada en la región metropolitana, algunos de los cuales están dirigidos a comunidades étnicas específicas. Los avisos legales suelen estar en inglés, pero también pueden estar en español, vietnamita, chino mandarín o coreano, dependiendo del mercado al que se dirija la publicación.

Asociaciones comunitarias

Las asociaciones comunitarias han demostrado ser una estrategia especialmente eficaz para impulsar la participación de las comunidades minoritarias y LEP. El H-GAC se asocia con funcionarios electos, centros comunitarios, la comunidad religiosa, cámaras de comercio, distritos de administración, organizaciones/agencias de administración del transporte, fuerzas del orden locales, organizaciones de defensa, grupos vecinales, líderes municipales y otros representantes comunitarios reconocidos que pueden utilizar su influencia, acceso y conocimiento de la comunidad objetivo para difundir información sobre reuniones públicas y otras oportunidades para que sus electores se informen sobre las actividades de la MPO que podrían afectar sus vidas y el futuro de sus comunidades.

Este espacio se ha dejado en blanco intencionalmente

2.9 RESUMEN DE LAS INICIATIVAS DE DIVULGACIÓN

Esta sección ofrece un resumen de algunas de las iniciativas de divulgación pública que se han llevado a cabo desde que se presentó el último Programa del Título VI del H-GAC, y muestra la variedad de enfoques empleados por la agencia para involucrar al público en el proceso de toma de decisiones sobre transporte.

A. PROGRAMA DE MEJORA DEL TRANSPORTE 2025-2028

Estado: Completo

El Programa de Mejoras del Transporte (TIP, por sus siglas en inglés) para el periodo 2025-2028 es una recopilación de proyectos de transporte terrestre con restricciones fiscales y mejoras de servicios aprobados para recibir financiación federal, junto con una lista de proyectos de importancia regional que se llevarán a cabo con fondos no federales durante un periodo de cuatro años. Los proyectos seleccionados para el TIP son prioritarios para la región de planificación metropolitana del H-GAC e incluyen una selección multimodal para el transporte público, carreteras y autopistas, ciclistas y peatones, mantenimiento preventivo, rehabilitación y operaciones de transporte. El TIP se actualiza cada dos años y debe ser congruente con el Plan Regional de Transporte (RTP, por sus siglas en inglés). Las regulaciones federales exigen que el proceso de desarrollo del TIP vaya acompañado de una participación significativa del público.

Taller de desarrollo de proyectos

El H-GAC organizó un taller para los patrocinadores locales del proyecto como parte del proceso de desarrollo del TIP 2025-2028. El evento presencial se celebró en las salas de reuniones de la oficina principal de la agencia, pero también se retransmitió en directo para aquellos que prefirieron participar de forma electrónica. El taller se tituló “Proyectos transferidos/gastados: próximos pasos” y ofreció una visión general del proceso para gestionar los proyectos transferidos que se han programado recientemente en el Programa de mejora del transporte. Otros temas tratados fueron el proceso del Acuerdo de Financiamiento Anticipado (AFA, por sus siglas en inglés) del TxDOT, el “Financiamiento Flexible” para proyectos que inicialmente se procesaron con financiamiento de la Administración Federal de Autopistas, pero que posteriormente se convirtieron en financiamiento de la Administración Federal de Tránsito, una guía paso a paso para convertirse en un nuevo beneficiario de los fondos de la Administración Federal de Tránsito y una descripción general del programa del Fondo Estratégico Regional de Transporte (RSTF, por sus siglas en inglés) del H-GAC.

Participación pública

El periodo de comentarios públicos para el borrador del Programa de Mejoras del Transporte (TIP) 2025-2028 se programó del 25 de marzo al 24 de mayo de 2024. El plazo para presentar comentarios se amplió 30 días después de que el personal recibiera solicitudes del público para disponer de más tiempo para opinar sobre los proyectos. En total, se recibieron 601 comentarios sobre el borrador de la lista de proyectos. Los comentarios sobre proyectos específicos se enviaron a los patrocinadores de cada proyecto para que proporcionaran una respuesta que se publicaría en línea.

El 3 de abril de 2024, se celebraron dos reuniones públicas para debatir el borrador del TIP. Se celebró una reunión presencial en la sede central de la agencia, situada en 3555 Timmons Lane, pero también se retransmitió en directo por transmisión para permitir su visualización en línea y facilitar la participación virtual de los miembros del público. La segunda reunión se celebró íntegramente de manera virtual a través de la plataforma Zoom. Durante las reuniones públicas, el personal del HGAC describió el proceso de desarrollo del TIP, discutió el contenido del programa y respondió a las preguntas planteadas por los participantes en la reunión.

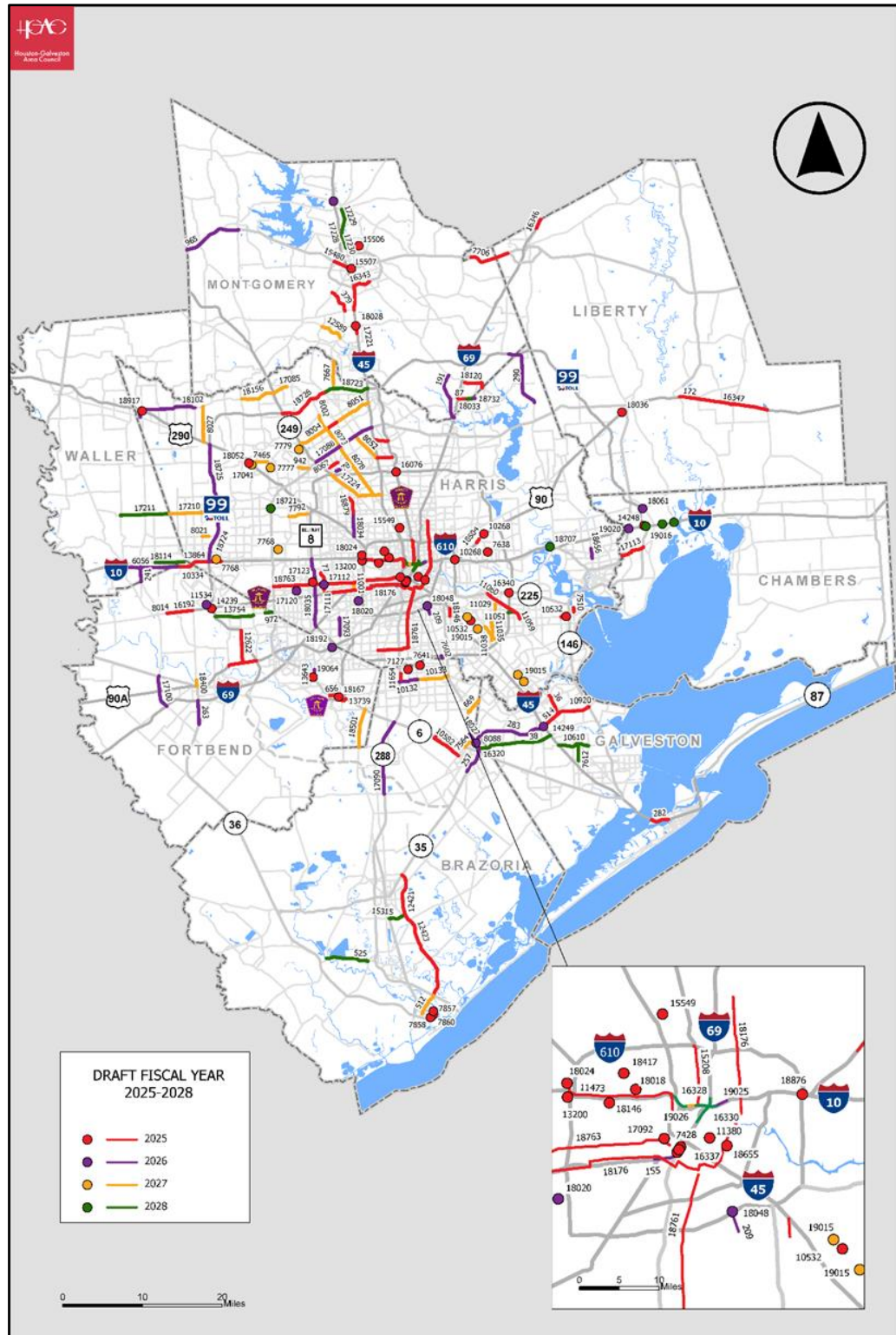
Estrategias de comunicación

Además de las reuniones públicas, se utilizaron avisos legales, contactos por correo electrónico, iniciativas de divulgación en redes sociales, folletos, señales de mensaje dinámico en autopistas y el sitio web del TIP del H-GAC para comunicarse con el público y proporcionar información actualizada sobre el proceso de desarrollo del TIP 2025-2028.

El sitio web del TIP del H-GAC fue la principal fuente de información sobre el proceso de desarrollo del TIP y se utilizó para publicar anuncios y actualizaciones de informes. El sitio web del TIP también contiene registros del desarrollo y la administración continuos del programa TIP 2025-2028, incluidas las enmiendas y actualizaciones. El mapa 2 contiene los proyectos TIP propuestos. El sitio web del TIP del H-GAC está disponible en: <https://www.h-gac.com/transportation-improvement-program>.

Este espacio se ha dejado en blanco intencionalmente

Mapa 2
Mapa de los proyectos preliminares incluidos en el TIP 2025-2028



B. EVALUACIÓN Y ESTUDIO DE VIABILIDAD DE LAS NECESIDADES DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PEARLAND

Estado: Completo

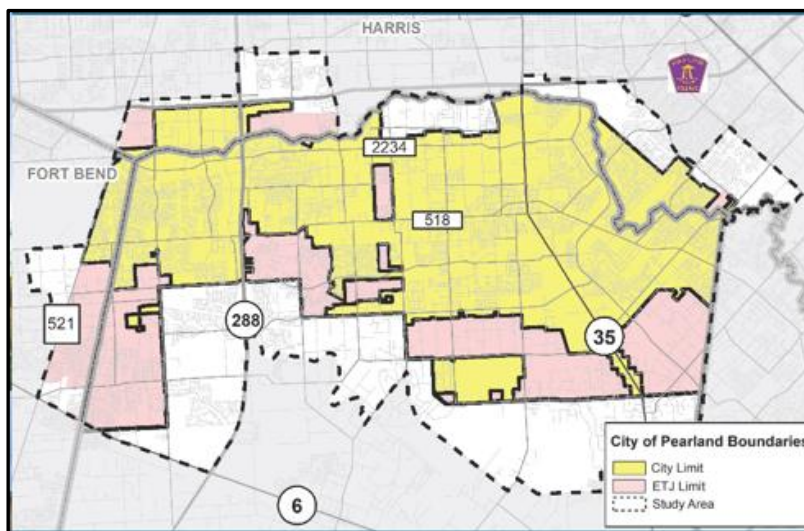
El H-GAC llevó a cabo la "Evaluación y estudio de viabilidad de las necesidades de transporte público de Pearland" en colaboración con la ciudad de Pearland. El objetivo del estudio era evaluar las necesidades de movilidad de los residentes de Pearland y determinar la viabilidad del servicio de transporte público dentro de la ciudad. Las preguntas principales eran si la comunidad se beneficiaría de un sistema de transporte público y si la comunidad apoyaría el transporte público como medio de transporte. El estudio consistió en el análisis de la población, la base de empleo, los patrones de desplazamiento y las posibles soluciones de transporte público de Pearland, así como en una revisión de los costos asociados y las fuentes de financiación. Esta información sirvió de base para las recomendaciones sobre la puesta en marcha del transporte público en Pearland.

Ubicación del proyecto

La ciudad de Pearland es una comunidad suburbana ubicada en el condado de Brazoria, justo al sur y adyacente al límite del condado de Harris (Mapa 3). El área de estudio está delimitada aproximadamente por la circunvalación 8 al norte, la FM 521 al oeste, la frontera del condado de Galveston al este y la SH 6, la SH 288 y varias calles más pequeñas al sur. Las carreteras SH 288, SH 35 y FM 521 son vías principales que conectan la ciudad de Pearland con su vecina del norte, la ciudad de Houston. Las principales carreteras FM 518 y FM 2234 proporcionan acceso para el tráfico de este a oeste dentro de la ciudad, mientras que la autopista de peaje circunvalación 8 ofrece una ruta directa hacia el este y el oeste de la región metropolitana de Houston, y hacia las principales autopistas: IH 45 y US 59/69.

Mapa 3

Mapa del área del estudio sobre las necesidades de transporte público de Pearland



Entre 2010 y 2020, Pearland ocupó el octavo lugar entre las ciudades de más rápido crecimiento en los Estados Unidos. A lo largo de los años, el municipio ha pasado de ser una tranquila comunidad agrícola de unos 23 000 habitantes a una ciudad de casi 125 000 habitantes. La población de Pearland es muy diversa. Los residentes blancos constituyen el 37,1% de la población, los residentes negros/afroamericanos el 18,2%, los residentes hispanos el 26,4% y los residentes asiáticos el 15,7%. La ciudad también se enorgullece de tener una población con un alto nivel educativo. Alrededor del 47% de los residentes de Pearland mayores de veinticinco años poseen una licenciatura, un posgrado o un título profesional. El ingreso medio por hogar en Pearland es uno de los más altos de la región metropolitana de Houston y casi un 52% superior al promedio nacional. La mayoría de la población activa de la ciudad se desplaza diariamente a los centros de empleo de la región de Houston, en particular al distrito centro de Houston y al Centro Médico de Texas. Estos atributos fueron el trasfondo del estudio sobre las necesidades de transporte público.

Organización del proyecto

El estudio, de dos años de duración, se llevó a cabo en dos fases. La primera fase consistió en hacer un inventario de las condiciones y tendencias existentes, realizar una revisión bibliográfica de los estudios sobre transporte en la ciudad, una revisión técnica de las necesidades de transporte y una encuesta en línea para recabar opiniones sobre el estado del transporte en la ciudad. La fase I concluyó con una reunión pública para presentar a las partes interesadas un informe con los resultados del estudio. La fase II del estudio consistió en el análisis de las alternativas propuestas y una segunda reunión pública para compartir las opciones de transporte consideradas y recibir comentarios del público. El informe final está previsto que se publique a finales de 2024.

Participación pública


El estudio de Pearland utilizó la herramienta “Engage” del H-GAC para llevar a cabo su iniciativa de participación pública. La participación ciudadana se llevó a cabo mediante una encuesta en línea, dos reuniones públicas y un comentario. Los materiales del programa se elaboraron en inglés y español, reconociendo la gran presencia de población hispana/latina en la ciudad. Se recibieron más de 900 comentarios. La encuesta en línea recibió 2300 respuestas e incluía preguntas como:

- ¿Apoyarían a la ciudad de Pearland en la implementación de un servicio de transporte público dentro de la ciudad?
- ¿Necesita Pearland un servicio de transporte especial para personas mayores o con discapacidad?

Las dos reuniones públicas se celebraron en el Ayuntamiento de Pearland. El evento de mayo de 2023 contó con 67 participantes, mientras que el de febrero de 2024 tuvo 32 participantes. En cada reunión se contó con intérpretes de español y del lenguaje de señas americano (ASL, por sus siglas en inglés). Las hojas informativas relacionadas con el estudio se elaboraron en inglés y español (figuras 5 y 6).


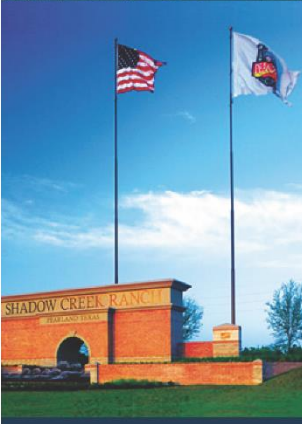
Figura 5

Hoja informativa del estudio de evaluación de las necesidades de transporte público de Pearland

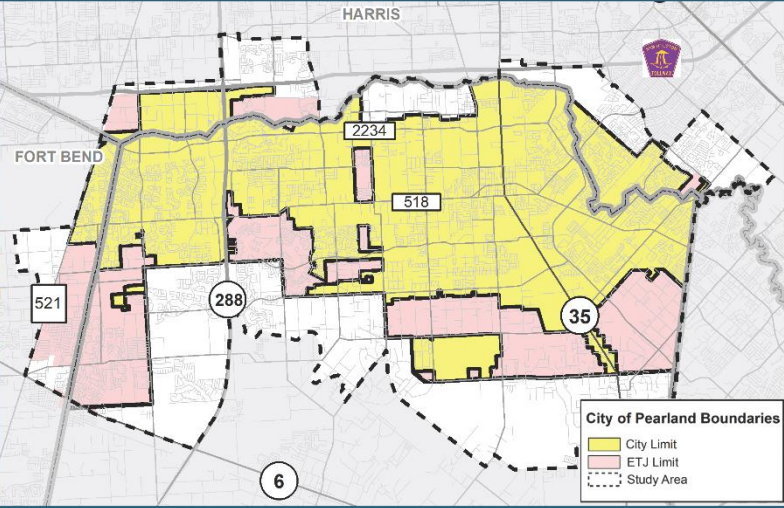


Houston-Galveston
Area Council

Pearland Transit Needs Assessment & Feasibility Study

The Houston-Galveston Area Council (H-GAC) is conducting a Transit Needs Assessment & Feasibility Study in partnership with the City of Pearland. The goal of the study is to determine and assess the need for public transportation, or transit, in the Pearland community and to provide recommendations for what types of transit services, if any, may be appropriate for the community to consider in the future.



City of Pearland Boundaries
 City Limit
 ETJ Limit
 Study Area

Extraterritorial Jurisdiction (ETJ) is a designated buffer area just outside a city's limits allowing the city to exercise its authority beyond its normal boundaries.

The Pearland Transit Study will include:

- Reviewing existing demographic and travel conditions
- Assessing the level of transit need based on the H-GAC regional needs index
- Compiling a detailed analysis of transit alternatives, which may include a 'no additional transit' possibility, based on public feedback and what may work best for the community and its residents
- Learning and understanding Pearland community opinions and needs related to transit by incorporating robust public and stakeholder engagement using surveys, interactive public meetings, online media, and other communication methods – all to help in preparing final study recommendations

Potential transit alternatives to consider may include:

- Maintaining the existing, limited transit service provided by Harris County Rides
- Developing park-and-ride services to help Pearland residents access jobs outside of Pearland
- Creating a general transit service that could supply mobility within the City of Pearland
- Expanding paratransit service for seniors and persons with disabilities

In 2022, 2,300 Pearland residents completed our transit survey and provided us with more than 900 comments. Online and in-person public meetings will offer more opportunities for your voice to be heard as the study moves forward.

Figura 6

Hoja informativa del estudio de evaluación de las necesidades de transporte público de Pearland (español)






Necesidades de tránsito de Pearland Evaluación y estudio de viabilidad

Calendario:

Fase	Estado
Inicio del estudio	Finalización, primavera de 2022
Encuesta pública en línea	Finalización, otoño de 2022
Evaluación de las condiciones existentes	Finalización, invierno de 2022
Memorándum técnico sobre las necesidades de tránsito	Finalización, primavera de 2023
Reuniones públicas: Fase I (para presentar el estudio al público)	Primavera de 2023
Análisis de las alternativas	Verano de 2023
Reuniones públicas: Fase II (compartir opciones de tránsito y recibir opiniones del público)	Otoño de 2023
Informe final	Otoño de 2023
Presentar un informe a los funcionarios públicos, Ponerse a disposición de la comunidad	Invierno de 2023



¡Su voz cuenta!

H-GAC desea que los residentes de la comunidad participen a lo largo de todo el estudio para ayudarnos a crear recomendaciones de tránsito personalizadas basadas en las necesidades, los deseos y las opiniones de la comunidad.

Es por ello que usted tendrá la oportunidad de:

- Darnos su opinión
- Expresar sus opiniones y deseos sobre las opciones de tránsito
- Compartir sus historias de transporte para que podamos entender mejor sus necesidades y problemas

Visite nuestro sitio web, siganos en las redes sociales o suscríbase a nuestro boletín mensual para obtener más información sobre el estudio y mantenerse informado a medida que publicamos documentos y organizamos más reuniones públicas.

Visite: engage.h-gac.com/pearlandtransitneeds
Siga a: @HouGalvAreaCog
Regístrese en: h-gac.com/news-and-media/regional-focus

Para más información sobre la evaluación de tránsito y el estudio de viabilidad de Pearland:
 Alan Rodenstein, Project Manager | 713.993.2407 | alan.rodenstein@h-gac.com

C. ACTUALIZACIÓN DEL PLAN DE ACCESO LINGÜÍSTICO (LAP, por sus siglas en inglés)

Estado: Completo

Antecedentes

La región metropolitana de planificación de ocho condados del H-GAC alberga una población en rápido crecimiento y culturalmente diversa de más de 7 millones de residentes. Más de un millón de estos residentes han sido identificados como personas con “dominio limitado del inglés” (LEP), lo que significa que hablan un idioma distinto del inglés como lengua principal o “materna” y tienen dificultades para leer, escribir, hablar o comprender la comunicación en inglés. Tener un dominio limitado del inglés puede restringir el acceso a importantes beneficios y servicios, y dificultar la comprensión de información vital destinada al público. Las barreras lingüísticas también son un impedimento para participar en el proceso de planificación del transporte.

Las regulaciones federales exigen que las organizaciones que reciben asistencia financiera del gobierno federal proporcionen adaptaciones lingüísticas que garanticen que las personas con un dominio limitado del inglés puedan tener un acceso significativo a los programas, actividades y servicios que ofrece la organización. Este mandato se implementa a través del Plan de Acceso Lingüístico (LAP).

Organización del proyecto

El LAP detalla la obligación del H-GAC de proporcionar adaptaciones que ayuden al público que no habla inglés a participar de manera efectiva en los programas y actividades de la MPO, y define un procedimiento para prestar servicios de asistencia lingüística a las personas que asisten a los eventos públicos del H-GAC. Los cambios significativos en la población desde la última actualización hicieron necesario actualizar el plan. La actualización consistió en evaluar la necesidad de servicios de asistencia lingüística dentro de la región de planificación, identificar estrategias razonables para satisfacer esta necesidad y adoptar una política que garantizara que las personas que no hablan inglés pudieran participar de manera efectiva en el proceso de planificación del transporte del H-GAC.

Participación pública

La actualización del LAP implicó un sólido proceso de participación pública que se llevó a cabo en el marco de la iniciativa “Conectando Comunidades” del H-GAC. El H-GAC solicitó la opinión de las partes interesadas, entre las que se encontraban líderes comunitarios, defensores, funcionarios electos locales y los miembros de diferentes comunidades étnicas minoritarias dentro de la región de planificación de ocho condados del H-GAC. La tarea principal consistía en presentar el H-GAC a la comunidad e iniciar un diálogo que ayudara al H-GAC a comprender a la comunidad, sus necesidades y sus matices culturales. Esto se llevó a cabo mediante reuniones denominadas “mesas redondas comunitarias”, celebradas en los respectivos centros comunitarios. El objetivo de la iniciativa “Conectando Comunidades” es aumentar la concienciación sobre los privilegios del Título VI y la Justicia Ambiental, que abarcan la justicia lingüística, la participación pública y la protección contra el trato desigual.

Otra estrategia de participación pública que se empleó para apoyar el esfuerzo de actualización del LAP fue la “Encuesta sobre el lenguaje y la participación”. La encuesta preguntaba a los participantes cuál era su idioma principal y les pedía que dieran su opinión sobre cómo fomentar su participación en las iniciativas de participación pública del H-GAC. La encuesta se elaboró en inglés, español, vietnamita, chino y coreano, y estaba disponible en línea y en formato impreso. La traducción al inglés y al español de la encuesta se incluye en este documento como Anexo 4.

En otras iniciativas de divulgación para apoyar la actualización del Plan de Acceso Lingüístico, el personal del H-GAC asistió a reuniones vecinales, festivales y ferias comunitarias, eventos nacionales nocturnos y establecimientos de servicios locales del vecindario, con el fin de interactuar con los miembros de las comunidades étnicas minoritarias y comprender y apoyar su causa de la “justicia lingüística” mediante la promoción del acceso lingüístico para la población que está aprendiendo inglés.



2.10 AL SERVICIO DE LA POBLACIÓN CON COMPETENCIA LIMITADA EN INGLÉS

El Consejo del Área de Houston-Galveston se compromete a promover los principios de no discriminación del Título VI y de justicia ambiental en el proceso de participación pública de la agencia, y a garantizar que todas las comunidades, incluidas aquellas con dominio limitado del inglés (LEP), tengan un acceso significativo a los programas, actividades y servicios de la agencia. El artículo 601 del título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964 establece lo siguiente:

“A ninguna persona en los Estados Unidos, por motivos de raza, color u nacionalidad, se le podrá excluir de participar, negar los beneficios, o convertir en objeto de discriminación bajo ningún programa o actividad que reciba asistencia financiera federal”.

En virtud de esta ley, las personas que, debido a su origen nacional, no hablan inglés como lengua principal y tienen una capacidad limitada para leer, escribir, hablar o comprender la comunicación en inglés, pueden tener derecho a recibir asistencia lingüística para ayudarles a obtener un servicio o beneficio con ayuda federal o a ejercer su derecho a la participación pública. No proporcionar adaptaciones que permitan una participación significativa de las personas con LEP puede constituir discriminación por motivos de nacionalidad.⁸

Ampliando el Estatuto del Título VI, la Orden Ejecutiva Presidencial 13166, titulada “Mejorar el acceso a los servicios para las personas con dominio limitado del inglés”, exige a las agencias federales y a los beneficiarios de fondos de ayuda federal que implementen políticas que hagan que sus programas y actividades sean accesibles para las personas con dominio limitado del inglés. Una persona con dominio limitado del inglés es aquella que no habla inglés como su idioma principal (o doméstico) y tiene una capacidad limitada para leer, escribir, hablar o comprender la comunicación en inglés.⁹

El H-GAC actualizó su Plan de Acceso Lingüístico (LAP) en 2024 para adaptarse a los cambios demográficos que se están produciendo en el área metropolitana de Houston-Galveston y ajustarse a las innovaciones en la tecnología de la comunicación, así como para reflejar las diversas formas en que el público obtiene noticias y comparte información. El Plan de Acceso Lingüístico evalúa el nivel de necesidad de asistencia lingüística para las personas con un dominio limitado del inglés y describe los servicios de apoyo lingüístico que la agencia ofrecerá a quienes los requieran. El objetivo del Plan de Acceso Lingüístico es salvaguardar los derechos de las personas que no se comunican eficazmente en inglés y garantizar que las barreras lingüísticas no les impidan participar en los programas y actividades del H-GAC, ni acceder a los beneficios y servicios disponibles para el público.

⁸ Lau v. Nichols, 414 U.S. 563, 568 (1974).

⁹ Departamento de Transporte de los Estados Unidos (USDOT): “Orientación política relativa a las responsabilidades de los beneficiarios con las personas con dominio limitado del inglés (LEP)”. Registro Federal, volumen 70, número 239, 14 de diciembre de 2005.

EL ANÁLISIS DE LOS CUATRO FACTORES

Las directrices del USDOT sobre la prestación de servicios a personas con dominio limitado del inglés instan a los beneficiarios de fondos federales a utilizar el “análisis de cuatro factores” propuesto por el Departamento de Justicia de los Estados Unidos para determinar el tipo y el nivel de servicios lingüísticos que deben ofrecer a la población LEP.¹⁰ Los cuatro factores que deben evaluarse son:

- **Demografía:** El tamaño de la población LEP atendida o con la que probablemente se encontrarán en el curso de sus actividades comerciales;
- **Frecuencia:** La frecuencia con la que las personas LEP participan en los programas, actividades y servicios generales de la agencia;
- **Importancia:** La naturaleza e importancia de los programas, actividades o servicios de la agencia en la vida de los residentes de la región;
- **Recursos:** Los recursos disponibles para la agencia se equilibraron con el costo de proporcionar adaptaciones lingüísticas a la población LEP.

A continuación se describe el análisis de cuatro factores para la Región de Planificación Metropolitana del H-GAC.



¹⁰ Departamento de Transporte de los Estados Unidos (USDOT): “Orientación política relativa a las responsabilidades de los beneficiarios con las personas con dominio limitado del inglés (LEP)”. Registro Federal, volumen 70, número 239, 14 de diciembre de 2005.

■ FACTOR 1 – DEMOGRAFÍA:

Los datos demográficos de los ocho condados que componen la región de planificación metropolitana del H-GAC se obtuvieron de la Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense (ACS, por sus siglas en inglés) 2018-2022 de la Oficina del Censo de los Estados Unidos. De una población regional de aproximadamente 6 627 915 personas mayores de cinco años, alrededor de 1 073 650, es decir, el 16,2%, se identifican como personas LEP (Tabla 1).

Crecimiento de la población LEP

Entre los años 2000 y 2022, la población total de la Región de Planificación Metropolitana del H-GAC creció aproximadamente un 34,3%. Sin embargo, en el mismo periodo, el número de personas de cinco años o más creció alrededor de un 35,2%, mientras que la población LEP creció hasta un 38,0%.

El tamaño y la proporción de la población LEP en la Región de Planificación Metropolitana del H-GAC varía según el condado. La tabla 2 muestra el número de personas mayores de cinco años, así como el número y el porcentaje de personas identificadas con un dominio limitado del inglés en cada condado de la MPO. Con 4 393 352 habitantes, el condado de Harris (que abarca la mayor parte de la ciudad de Houston) tiene la mayor población de personas de cinco años o más. Además, el porcentaje de residentes LEP en el condado de Harris (19,6%) supera con creces la media regional del 16,2%.

TABLA 1
Crecimiento de la población LEP en la región de planificación metropolitana del H-GAC

	Población total de la MPO	Pobl. de 5 años o más	Personas LEP	% de LEP en la población
CENSO DEL 2000	4 669 571	4 297 107	665 310	15,5%
ACS 2006-2010	5 665 671	5 197 325	906 790	17,4%
ACS 2011-2015	6 317 767	5 839 411	993 243	17,0%
ACS 2015-2019	6 854 374	6 351 951	1 002 038	15,8%
ACS 2018-2022	7 112 197	6 627 915	1 073 650	16,2%
% de cambio 2000-2022	+34,3%	+35,2%	+38,0%	

Fuente: Censo decenal de 2000 de la Oficina del Censo de los Estados Unidos; estimaciones quinquenales de la Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense: Resumen para los años 2006-2010, 2011-2015, 2015-2019 y 2018-2022. (A partir de 2010, ya no se hicieron preguntas sobre el idioma en el censo decenal).

TABLA 2:
Población LEP para la región metropolitana de planificación del H-GAC de ocho condados

Condado de la MPO del H-GAC	Población mayor de 5 años	Población LEP total	Porcentaje de residentes LEP
Condado de Brazoria	350 384	29 377	8,4%
Condado de Chambers	43 929	21 685	4,9%
Condado de Fort Bend	779 814	100 127	12,8%
Condado de Galveston	330 121	20 415	6,2%
Condado de Harris	4 393 352	862 500	19,6%
Condado de Liberty	86 674	9597	11,1%
Condado de Montgomery	589 724	44 707	7,6%
Condado de Waller	53 917	4762	8,8%
Total de la región de la MPO	6 627 915	1 073 650	16,2%

Fuente: Oficina del Censo de los Estados Unidos, Estimación quinquenal de la Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense 2018-2022.

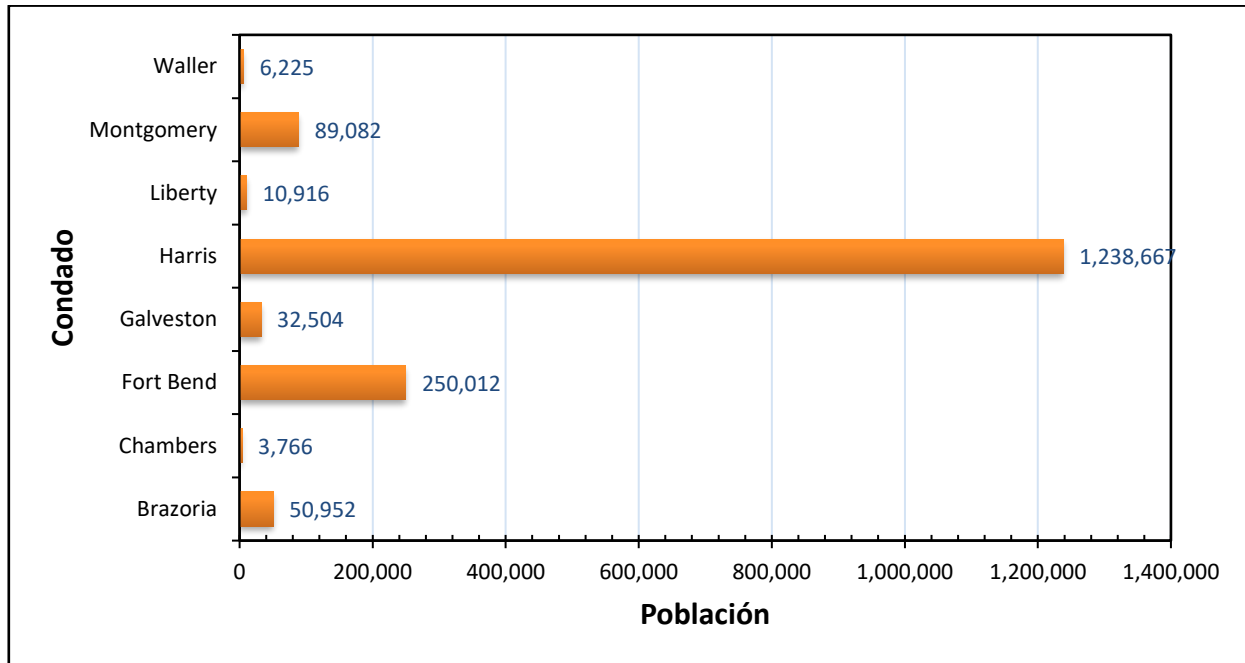
La población nacida en el extranjero

El Título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964 prohíbe la discriminación basada en el origen nacional. Algunos ejemplos de discriminación por origen nacional incluyen, entre otros, tratar a las personas de manera desfavorable porque proceden de una parte específica del mundo o pertenecen a una etnia concreta, hablan un idioma extranjero y solo conocen un inglés limitado, tienen nombres poco comunes, adoptan costumbres de otra cultura o visten y tienen un aspecto diferente al del público en general.

Aunque no todas las personas nacidas en el extranjero tienen LEP, es probable que la mayoría de las personas identificadas con LEP sean nacidas en el extranjero. La figura 7 muestra el tamaño de la población nacida en el extranjero en la región de planificación metropolitana del H-GAC. Hay más de 1,6 millones de personas nacidas en el extranjero viviendo en la zona. Con aproximadamente 1,2 millones de residentes nacidos en el extranjero, el condado de Harris (que abarca la mayor parte de la ciudad de Houston) parece ser un destino preferido para los inmigrantes en comparación con los demás condados de la región de planificación. Con algo más de un cuarto de millón de residentes nacidos en el extranjero, el condado de Fort Bend ocupa el segundo lugar, y el condado de Montgomery ocupa el tercero, con algo más de 89 000. El condado de Brazoria (50 952) y el condado de Galveston (32 504) completan los cinco primeros puestos de los condados de la región MPO en los que una parte considerable de la población ha nacido fuera de los Estados Unidos.

Figura 7

Población nacida en el extranjero que reside en los condados de la región de planificación metropolitana del H-GAC.



Fuente: Oficina del Censo de los Estados Unidos, Estimación quinquenal de la Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense 2018-2022

Idiomas principales (“nativos”)

La tabla 3 enumera los idiomas maternos que habla la población LEP dentro de la región metropolitana de planificación del H-GAC. El español es, con diferencia, el idioma más hablado en el hogar entre las personas LEP, ya que 846 598 personas, es decir, el 78,9% de la población LEP, lo hablan como primera lengua. La proporción de residentes LEP cuyo idioma principal es el español es aún mayor en condados concretos como Harris (82,4%) Montgomery (86,8%) Chambers (90,2%) Waller (95,2%) y Liberty (97,8%). Esto ilustra la amplia distribución de las personas con ascendencia hispana/latina en la región.

Las lenguas asiáticas y de las islas del Pacífico¹¹ son habladas por aproximadamente 140 507 personas LEP, lo que representa el 13,7% del total de la población LEP, y constituyen el segundo grupo más numeroso de lenguas extranjeras habladas en la zona. Aproximadamente 55 263 personas, es decir, el 5,1% de la población LEP, hablan lenguas indoeuropeas.¹²

¹¹ Incluye chino mandarín, hindi, malayo, indonesio, tailandés, birmano, filipino, japonés y vietnamita.

¹² Incluye holandés, noruego, sueco, portugués, polaco, checo, ruso, hindustani, bengalí, urdu, francés, italiano y alemán.

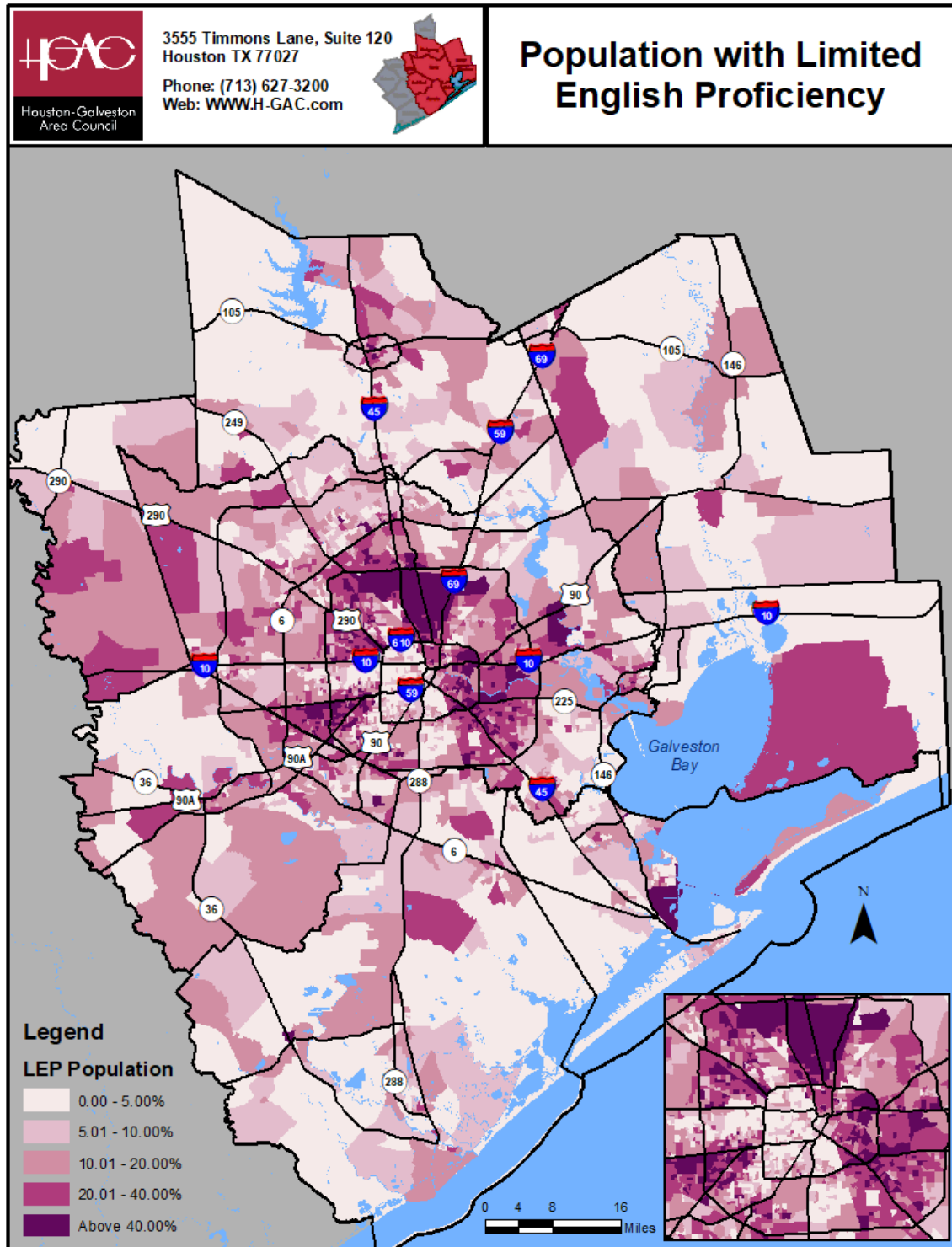
TABLA 3
Idiomas que se hablan en los hogares de los residentes LEP en la región metropolitana de Houston, compuesta por ocho condados

Idioma que habla la población en casa: mayores de cinco años						
	Español	Indoeuropeo	Asiático e isleño del Pacífico	Otros	Total	Porcentaje de MPO por condado
Condado de Brazoria	20 384	1407	7280	306	29 377	2,7%
Porcentaje de personas LEP en el condado	69,4%	4,8%	24,8%	1,0%	100%	
Condado de Chambers	1953	4	208	0	2165	0,2%
Porcentaje de personas LEP en el condado	90,2%	0,2%	9,6%	0,0%	100%	
Condado de Fort Bend	44 236	15 755	35 792	4504	92 774	9,3%
Porcentaje de personas LEP en el condado	44,2%	15,7%	35,7%	4,3%	100%	
Condado de Galveston	16 306	1349	2611	149	20 415	1,9%
Porcentaje de personas LEP en el condado	79,9%	6,6%	12,8%	0,7%	100%	
Condado de Harris	710 982	34 273	98 286	18 959	862 500	80,3%
Porcentaje de personas LEP en el condado	82,4%	4,0%	11,4%	2,2%	100%	
Condado de Liberty	9383	67	140	7	9597	0,9%
Porcentaje de personas LEP en el condado	97,8%	0,7%	1,5%	0,1%	100%	
Condado de Montgomery	38 821	2279	3103	504	44 707	4,2%
Porcentaje de personas LEP en el condado	86,8%	5,1%	6,9%	1,1%	100%	
Condado de Waller	4533	129	87	13	4762	0,4%
Porcentaje de personas LEP en el condado	95,2%	2,7%	1,8%	0,3%	100%	
Total de la MPO	846 598	55 263	140 507	24 282	1 073 650	
Porcentaje de LEP de MPO por idioma	78,9%	5,1%	13,7%	2,3%	100%	

Fuente: Oficina del Censo de los Estados Unidos, Estimación quinquenal de la Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense 2018-2022

Mapa 4

Distribución de la población con dominio limitado del inglés por grupo de bloques censales



Fuente: Oficina del Censo de los Estados Unidos, Estimaciones quinquenales de la Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense 2015-2019.

■ FACTOR 2: FRECUENCIA DE CONTACTO

El H-GAC interactúa continuamente con los miembros del público, incluidos aquellos que son LEP, en el desarrollo y la administración de sus programas, servicios y actividades. Se invita al público a participar en todas las reuniones abiertas del consejo y la junta directiva del H-GAC, donde se les brinda la oportunidad a los miembros del público de comentar sobre cualquier tema relevante de interés. Algunos de estos encuentros involucran a personas que necesitan servicios de asistencia lingüística.

Las regulaciones federales exigen que las MPO organicen eventos de participación pública a lo largo de todo el proceso de planificación del transporte. El esfuerzo por obtener perspectivas diversas sobre los proyectos, políticas y planes de la MPO implica invariablemente encuentros con residentes que tienen habilidades limitadas para comunicarse en inglés. Para facilitar la participación significativa de estas personas, es necesario proporcionarles servicios de asistencia lingüística adecuados. Los comentarios públicos se reciben en el idioma de comunicación preferido por el autor del comentario.

Más específicamente, varios programas e iniciativas de la MPO implican el contacto directo con personas que tienen limitaciones en sus habilidades de comunicación en inglés. Entre ellos se incluyen programas para reducir el número de camiones contaminantes en las carreteras de la zona mediante subvenciones para la sustitución de camiones diésel; recuentos de tráfico y encuestas de desplazamientos que sirven de base para los modelos de desplazamiento y respaldan las decisiones de planificación; servicios de respuesta a emergencias en las carreteras, como el programa “Tow and Go”; información sobre seguridad y servicios de evacuación relacionados con la temporada de huracanes y otras emergencias meteorológicas; programas de seguridad comunitaria dirigidos a familias de poblaciones desfavorecidas; servicios de asistencia a los usuarios del transporte público; la administración de servicios a empresas en desventaja; y programas dirigidos a proporcionar servicios de transporte público en las zonas desfavorecidas. El transporte multimodal y el uso de las carreteras son algo cotidiano. Con más de un millón de residentes LEP en la región de planificación del H-GAC, la frecuencia de encuentros reales y potenciales con la población LEP puede describirse razonablemente como sustancial.

■ FACTOR 3: IMPORTANCIA DE LA INTERACCIÓN

Las directrices del USDOT especifican que “cuanto más importante sea la actividad, la información, el servicio o el programa, o cuanto mayores sean las posibles consecuencias del contacto con las personas LEP, más probable será que se necesiten servicios lingüísticos”.¹³ La capacidad de viajar de manera segura y eficiente es indispensable para la vida de todos los residentes de la zona y esencial para el crecimiento económico y el desarrollo de la región. Las funciones de planificación del transporte de la MPO facilitan este desplazamiento regional y ofrecen a los residentes de la zona, incluidos los LEP, diferentes opciones de transporte para su

¹³ Departamento de Transporte de los Estados Unidos (USDOT): “Orientación política relativa a las responsabilidades de los beneficiarios con las personas con dominio limitado del inglés (LEP)”. Registro Federal, volumen 70, número 239, 14 de diciembre de 2005.

acceso diario al empleo, la vivienda, los servicios sociales, el cuidado de salud, la educación y el ocio. Además de la seguridad, los diversos programas de la agencia mencionados en el apartado anterior sobre la “frecuencia de contacto” contribuyen a mejorar la calidad de vida general de todos los residentes de la región de planificación, incluida la población LEP.

Además, la participación inclusiva de la comunidad es un requisito para los beneficiarios de la ayuda financiera federal y una prioridad fundamental en el desarrollo de los planes, estudios subregionales y programas de las MPO, con el fin último de garantizar que la planificación del transporte responda a las necesidades de todos los residentes. Negar el acceso a estos servicios, programas y oportunidades de participación pública tendría graves consecuencias para la vida y el bienestar de la población LEP.

■ FACTOR 4: RECURSOS Y COSTOS

De acuerdo con las directrices del USDOT, a la hora de decidir qué nivel de servicios de asistencia lingüística proporcionar, una MPO debe sopesar sus recursos financieros frente al costo de proporcionar dichos servicios. Al ser una organización relativamente grande, el H-GAC tiene acceso a recursos humanos y presupuestarios que están fuera del alcance de otras MPO y organismos públicos mucho más pequeños. Sin embargo, estos recursos no son infinitos y deben aplicarse con prudencia para obtener la mejor relación calidad-precio en la prestación de servicios de asistencia lingüística competentes, precisos y oportunos.

El análisis de los “cuatro factores” indica que existe una necesidad importante de servicios de asistencia lingüística en la región de planificación metropolitana del H-GAC. Sin embargo, las agencias que reciben fondos federales no están obligadas a ofrecer servicios de asistencia lingüística a todos los grupos lingüísticos que puedan estar representados en su jurisdicción, ya que esto podría resultar excesivamente costoso y oneroso para la organización. El alcance y la combinación adecuada de medidas de asistencia lingüística que debe ofrecer una agencia vienen dictados en última instancia por la necesidad evaluada de asistencia lingüística, sopesada con el presupuesto disponible de la organización y el costo relativo de la implementación de dichas medidas.

Las mejores prácticas de estrategias rentables y de ahorro de costos para proporcionar servicios a personas LEP incluyen la capacitación de personal bilingüe para que actúe como intérpretes y traductores; el uso de servicios de interpretación por teléfono y videoconferencia; la publicación de documentos traducidos en la web para reducir la necesidad de imprimirlos; el uso formal de voluntarios comunitarios calificados; y el intercambio de información y servicios entre grupos industriales. El H-GAC aplica una combinación de estas estrategias según lo requieran los proyectos y las comunidades objetivo, con el fin de optimizar los recursos dedicados a proporcionar asistencia lingüística a los residentes de la región.

EL ANÁLISIS DE PUERTO SEGURO (“Safe Harbor”)

El análisis “Safe Harbor” fue propuesto por el Departamento de Justicia (DOJ, por sus siglas en inglés) de los Estados Unidos con el fin de establecer un estándar objetivo que sirviera de guía a los beneficiarios de ayuda financiera federal a la hora de desarrollar una política para traducir documentos vitales adecuados para su organización. La doctrina del puerto seguro estipula que se considera una prueba sólida del cumplimiento de las obligaciones de traducción de documentos el hecho de que una organización traduzca materiales escritos esenciales:

- (1) para cada grupo lingüístico que constituya el cinco por ciento (5%) de la población total de personas con derecho a recibir los servicios, o
- (2) para cada grupo lingüístico encontrado que tenga al menos 1000 hablantes nativos que sean LEP;
lo que sea menor.

La tabla 4 se ha elaborado a partir de las estimaciones quinquenales de la Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense (ACS) de 2011 a 2015. Aunque se trata de una tabla heredada, proporciona información detallada sobre los idiomas que se hablan en la región de Houston y resulta útil para el análisis de puerto seguro. La tabla 4 revela que más de veinte (20) grupos lingüísticos de la región tienen más de 1000 hablantes nativos que son LEP. Solo los hispanohablantes y los vietnamitas alcanzan el umbral del 5% de la población, seguidos de cerca por los chinos. El umbral del 5% da como resultado un número menor de idiomas que traducir que el umbral de 1000 hablantes nativos y representa una base más práctica y segura para definir una política de traducción de documentos importantes que el uso de la medida absoluta de 1000 personas.

Los idiomas identificados como refugio seguro para la traducción de los documentos esenciales del H-GAC son el español, el vietnamita y el chino mandarín. En conjunto, constituyen los idiomas hablados por el 90% de la población del área de planificación metropolitana del H-GAC clasificada como con dominio limitado del inglés.

TABLA 4
Población de hablantes de idiomas distintos del inglés en la región de planificación del H-GAC

Idioma predominante en el hogar de los residentes con LEP Cinco años y más	Región Total	Porcentaje de población LEP
Español: hablan inglés menos que “muy bien”	799 676	80,51%
Vietnamita: hablan inglés menos que “muy bien”	56 668	5,71%
Chino: hablan inglés menos que “muy bien”	35 308	3,55%
Urdu: hablan inglés menos que “muy bien”	10 588	1,07%
Otros idiomas asiáticos: hablan inglés menos que “muy bien”	10 534	1,06%
Árabe: hablan inglés menos que “muy bien”	9527	0,96%
Idiomas africanos: hablan inglés menos que “muy bien”	9367	0,94%
Tagalo: hablan inglés menos que “muy bien”	7686	0,77%
Otros idiomas índicos: hablan inglés menos que “muy bien”	6690	0,67%
Hindi: hablan inglés menos que “muy bien”	6197	0,62%
Coreano: hablan inglés menos que “muy bien”	5400	0,54%
Gujarati: hablan inglés menos que “muy bien”	4797	0,48%
Francés (patois, cajún): hablan inglés menos que “muy bien”	4299	0,43%
Persa: hablan inglés menos que “muy bien”	4126	0,42%
Ruso: hablan inglés menos que “muy bien”	2685	0,27%
Mon-Khmer, camboyano: hablan inglés menos que “muy bien”	2271	0,23%
Portugués: hablan inglés menos que “muy bien”	2052	0,21%
Japonés: hablan inglés menos que “muy bien”	2022	0,20%
Otros idiomas de las islas del Pacífico: hablan inglés menos que “muy bien”	1686	0,17%
Tailandés: hablan inglés menos que “muy bien”	1532	0,15%
Alemán: hablan inglés menos que “muy bien”	1450	0,15%
Otros idiomas indoeuropeos: hablan inglés menos que “muy bien”	1250	0,13%
Italiano: hablan inglés menos que “muy bien”	1147	0,12%
Francés criollo: hablan inglés menos que “muy bien”	1017	0,10%

Fuente: Oficina del Censo de los Estados Unidos, Estimación quinquenal de la Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense 2011-2015.

BRINDANDO ASISTENCIA LINGÜÍSTICA A LAS PERSONAS LEP

Los servicios de asistencia lingüística del H-GAC a la población LEP se prestan de dos maneras:

- (1) Interpretación oral (que incluye el lenguaje de señas americano), y
- (2) Traducción de documentos escritos esenciales, avisos y otra información importante.

La política del Consejo del Área de Houston-Galveston es que nadie sea excluido de participar o se le nieguen los beneficios del programa, ni sea objeto de discriminación en ningún programa o actividad del H-GAC por motivos de raza, color o nacionalidad. Esto incluye a las personas que, debido a su origen nacional, no pueden comunicarse con soltura en inglés, comúnmente conocidas como personas con dominio limitado del inglés (LEP). El H-GAC reconoce que, para atender eficazmente a los residentes LEP dentro de su región de planificación, a menudo es necesario comunicarse con ellos en el idioma principal en el que son competentes. Los servicios que la agencia ofrece a la comunidad que no habla inglés incluyen:

- Traducción de avisos y volantes de eventos a idiomas distintos del inglés, según las necesidades del programa;
- Traducción de documentos importantes, informes, material de marketing y divulgación, y páginas web específicas a otros idiomas distintos del inglés.
- Provisión de traductores de lenguaje de señas americano en eventos públicos;
- Provisión de intérpretes de idiomas en reuniones públicas, con al menos 48 horas de antelación;
- Identificación y asignación de personal bilingüe que pueda realizar traducciones de documentos y proporcionar traducciones orales en tiempo real cuando sea necesario;
- Actualización periódica de la base de datos del censo y los registros cartográficos de la ubicación de los LEP para apoyar eficazmente los esfuerzos de divulgación y la distribución de información vital sobre los programas;
- Empleo de las mejores prácticas para llegar a las comunidades étnicas e involucrarlas, y superar la barrera del idioma para acceder a los servicios y participar de manera significativa; y
- Evaluar periódicamente la eficacia del plan de participación pública para determinar si ha logrado crear oportunidades de participación significativa para la población LEP.

El Plan de Acceso Lingüístico del H-GAC puede consultarse en: <https://www.h-gac.com/Language-Access-Plan>

2.11 REPRESENTACIÓN DE LAS MINORÍAS EN LOS ÓRGANOS DE PLANIFICACIÓN Y ASESORAMIENTO

Una forma práctica de garantizar que las necesidades y prioridades de las comunidades minoritarias y otras comunidades desatendidas sean escuchadas y reciban una consideración significativa en el proceso de toma de decisiones sobre la planificación del transporte es nombrar a representantes de estas comunidades para que formen parte de los consejos de planificación o asesores de la organización encargada de la planificación. El Consejo del Área de Houston-Galveston reconoce y acepta los objetivos de la normativa federal Título 49 CFR 21.5(b)(1)(vii), que prohíbe a los beneficiarios de ayudas financieras federales negar a una persona la oportunidad de formar parte de un organismo de planificación, asesoramiento o similar que forme parte integrante de un programa, por motivos de raza, color o nacionalidad.

Las directrices del Título VI de la FTA exigen que los subreceptores de fondos federales que cuenten con “juntas de planificación, consejos consultivos o comités relacionados con el transporte público y no elegidos, cuyos miembros sean *seleccionados por el subreceptor*” (énfasis añadido) presenten una tabla que muestre la composición racial de dichos organismos y proporcionen una descripción de las iniciativas para fomentar la participación de personas pertenecientes a grupos étnicos o raciales minoritarios. Sin embargo, no existen juntas de planificación, consejos consultivos ni comités no electos relacionados con el tránsito para los que el H-GAC seleccione a sus miembros.

JUNTAS DE PLANIFICACIÓN DEL H-GAC

Dos juntas de planificación proporcionan orientación y supervisión general, y son responsables de aprobar los programas, las políticas y los gastos del Consejo del Área de Houston-Galveston:

- (1) La Junta Directiva del Consejo del Área de Houston-Galveston (la “Junta”), y
- (2) El Consejo de Política de Transporte (TPC, por sus siglas en inglés).

Cada uno de estos órganos de toma de decisiones tiene estatutos que describen quién es elegible para ser uno de sus miembros. Un requisito común a ambos organismos es que el representante principal debe ser un funcionario electo de una entidad gubernamental local o un alto funcionario de una agencia pública participante. Los estatutos de la Junta Directiva del H-GAC y del Consejo de Política de Transporte se incluyen en este documento como Anexo 5. En la siguiente sección se describen las responsabilidades y los requisitos básicos para ser miembro de cada uno de los dos órganos.

○ LA JUNTA DIRECTIVA

El Consejo del Área de Houston-Galveston es una de las comisiones de planificación regional más grandes de los Estados Unidos, con un área de servicio que abarca 13 condados e incluye 177 ciudades y 84 distritos escolares independientes. El Consejo está regido por una Junta Directiva que es responsable de las políticas y programas generales del Consejo de Gobiernos H-GAC, y controla sus fondos. La Junta se reúne mensualmente, en su calidad de comisión de planificación regional, para deliberar y resolver cuestiones relacionadas con el

crecimiento y el desarrollo regional; identificar y priorizar oportunidades de financiación; prestar servicios directos a las entidades miembros, al tiempo que fomenta la seguridad y el bienestar de las personas que viven en la región del Consejo del Área de Houston-Galveston, que abarca trece condados.

Membresía

La membresía de este organismo de 37 miembros está restringida a funcionarios electos de los tribunales de comisionados del condado, miembros electos del consejo de ciudad y fideicomisarios de los distritos escolares independientes que forman parte del Consejo de Gobiernos.¹⁴

O EL CONSEJO DE POLÍTICA DE TRANSPORTE

El Consejo de Política de Transporte es la junta directiva de la Organización de Planificación Metropolitana (MPO) del H-GAC, que abarca ocho condados. El TPC proporciona orientación normativa y coordina los esfuerzos de planificación del transporte multimodal del Departamento de Transporte de Texas (TxDOT) y el H-GAC, que colaboran con los gobiernos de la ciudad y del condado, la Autoridad Metropolitana de Transporte de Harris County (METRO), organizaciones gubernamentales con fines especiales y otros socios regionales. El TPC es el foro para el debate público relacionado con la planificación del transporte y selecciona los proyectos de autopistas y tránsito que se aprobarán para recibir financiación federal. Además, el TPC aprueba los planes de transporte de largo y corto alcance para toda la región, así como el programa de trabajo de planificación unificado para la MPO. La Junta Directiva del H-GAC actúa como agente fiscal del TPC.

Membresía

El TPC está compuesto por 29 de los miembros con derecho a voto que deben ser funcionarios electos locales, altos funcionarios de organismos públicos que administran u operan un servicio de transporte importante en el Área de Gestión del Transporte de Houston-Galveston, y altos funcionarios del TxDOT.¹⁵ En el caso de las ciudades y condados que solo pueden estar representados por un miembro, este deberá ser el funcionario electo de mayor rango, el director administrativo u otro funcionario de rango similar. En el caso de las ciudades o condados que puedan presentar más de un miembro, los miembros votantes adicionales deberán ser funcionarios de alto rango de la administración.

Cada uno de los 29 principales miembros del TPC debe tener un suplente que se considere miembro con derecho a voto cuando comparezca en ausencia del representante principal. El suplente debe ser nombrado de la misma manera que los miembros principales y debe ser un funcionario público electo de un gobierno local, un funcionario de alto rango de una agencia pública que actúe como gerente u opere un servicio de transporte importante en el área de gerencia del transporte de Houston-Galveston, o un funcionario de alto rango del TxDOT.

¹⁴ Estatutos de la Junta Directiva del H-GAC.

¹⁵ Estatutos del Consejo de Política de Transporte H-GAC

2.12 ESFUERZOS PARA FOMENTAR LA PARTICIPACIÓN DE LAS MINORÍAS

SUBCOMITÉS DEL H-GAC

Las juntas directivas del H-GAC cuentan con subcomités permanentes y, ocasionalmente, crean paneles ad hoc que desempeñan una función consultiva para ayudar a los órganos encargados de la formulación de políticas a cumplir con sus responsabilidades. Los subcomités y los paneles ad hoc asesoran al organismo principal sobre cuestiones técnicas y asuntos de planificación, según les sea asignado. Los miembros de los consejos de política determinan quiénes están representados en estos subcomités y, como grupo, aprueban todas las candidaturas. El H-GAC se une a otras voces para instar a la junta directiva a que, al realizar sus nominaciones, tenga en cuenta a candidatos que contribuyan a la diversidad de los subcomités.



2.13 PROCEDIMIENTOS DE CUMPLIMIENTO DE LOS SUBRECEPTORES

El H-GAC toma medidas proactivas para garantizar que sus subreceptores y consultores conozcan las regulaciones del Título VI y que estén obligados a cumplir con las leyes federales contra la discriminación durante toda su participación. El cumplimiento se facilita mediante consultas directas y a través de las políticas y medidas que se describen a continuación:

- Todos los contratos, solicitudes de propuestas (RFP) y solicitudes de calificaciones (RFQ) contienen cláusulas de no discriminación del Título VI.
- Se informa a todos los subreceptores y consultores sobre el objetivo del H-GAC en materia de DBE en relación con las pequeñas empresas y las empresas propiedad de minorías y mujeres.
- Tras la firma de un acuerdo de contrato, los subreceptores y contratistas presentan una certificación de no discriminación y una declaración de garantía del Título VI en la que indican que llevarán a cabo prácticas de contratación con terceros justas y abiertas, que incluyen la utilización de empresas DBE.
- Los subreceptores y consultores firman un certificado en el que indican que cumplen todos los requisitos establecidos en el título 49 del CFR, parte 21.
- La información relativa al desempeño de los subreceptores se recopila a través de informes mensuales de progreso, revisiones documentales, visitas in situ y auditorías financieras realizadas por el gerente del proyecto y los administradores de contratos.
- Cualquier queja por una infracción del Título VI por parte de un subreceptor o contratista será investigada y juzgada por el coordinador del Título VI.
- Los subreceptores o consultores cuyos programas presenten deficiencias o incumplan de cualquier otra forma el Título VI recibirán una notificación para que corrijan voluntariamente dichas deficiencias en un plazo de 90 días a partir de la recepción de la notificación. La intervención del H-GAC puede incluir el suministro de información, asistencia técnica y/u orientación práctica sobre cómo lograr el cumplimiento.
- Si un subreceptor o consultor no corrige cualquier deficiencia en su programa dentro del plazo establecido, el H-GAC podrá aplicar las medidas correctivas oportunas según lo dispuesto en sus acuerdos contractuales.
- El H-GAC proporciona información a las pequeñas empresas, las empresas desfavorecidas, las empresas pertenecientes a minorías, las empresas propiedad de mujeres y las empresas propiedad de veteranos discapacitados sobre cómo competir por contratos de consultoría.

CAPÍTULO 3

REQUISITOS ESPECÍFICOS DE LA MPO

Las directrices de la FTA exigen que las MPO proporcionen un perfil demográfico de su área metropolitana que incluya la ubicación de los miembros de los grupos minoritarios, una descripción de cómo se identifican y se tienen en cuenta las necesidades de movilidad de estos residentes vulnerables en el proceso de planificación, un análisis del proceso analítico mediante el cual la MPO identifica y responde a los beneficios y cargas dispares de las inversiones en transporte para los diferentes grupos socioeconómicos, y las estrategias empleadas para integrar el Título VI y la justicia ambiental en los programas, planes y actividades de la agencia de planificación.

3.1 PERFIL DEMOGRÁFICO DE LA REGIÓN METROPOLITANA DE PLANIFICACIÓN

La región de planificación metropolitana del H-GAC está compuesta por ocho condados: Brazoria, Chambers, Fort Bend, Galveston, Harris, Liberty, Montgomery y Waller. Esta región se encuentra constantemente entre las de más rápido crecimiento del país, impulsada por una elevada migración neta (tanto nacional como internacional) y una tasa positiva de crecimiento natural. La población de la región creció de aproximadamente 3,1 millones de habitantes en 1980 a poco más de 7,1 millones en 2022, lo que supone un aumento de alrededor del 129%. Este cambio demográfico supone un promedio de casi un millón de nuevos residentes por década. Se espera que la tendencia de crecimiento poblacional en el área de planificación metropolitana del H-GAC continúe en el futuro. Las previsiones demográficas del H-GAC sugieren que la población de la región podría alcanzar los 13,7 millones de habitantes en el año 2050.¹⁶

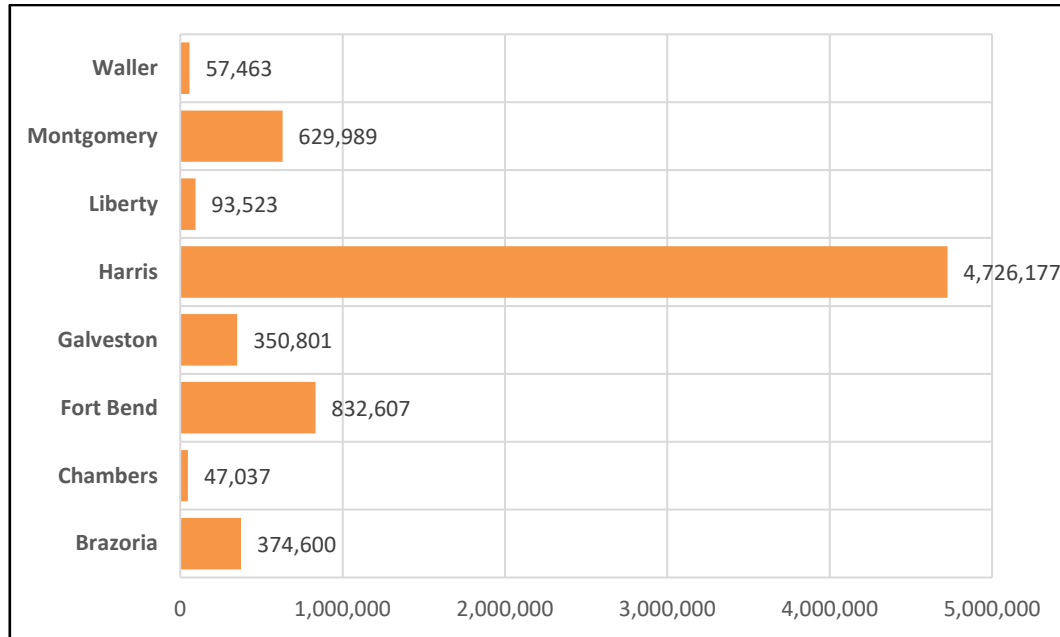
PERFIL POBLACIONAL

El condado de Harris es el condado más poblado del estado de Texas y el tercero más poblado de los Estados Unidos. Su capital es la ciudad de Houston, que es la ciudad más grande de Texas y la cuarta más grande de los Estados Unidos. Con un total de aproximadamente 4 726 177 habitantes,¹⁷ el condado de Harris alberga al 66,4% de la población de toda la región metropolitana del H-GAC (Figura 8). Además, la población del condado de Harris es casi seis (6) veces mayor que la del segundo condado más poblado, el condado de Fort Bend, que tiene 832 607 habitantes. Además, la población del condado de Harris es más de cien (100) veces mayor que la del condado de Chambers, que, con solo 47 037 habitantes, es el condado menos poblado de la región de planificación metropolitana del H-GAC.

¹⁶ Previsión de crecimiento regional del Consejo del Área de Houston-Galveston, 2020.

¹⁷ Oficina del Censo de los Estados Unidos, Estimación quinquenal de la Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense 2018-2022.

Figura 8
Distribución de la población en el área de planificación metropolitana de Houston, por condado



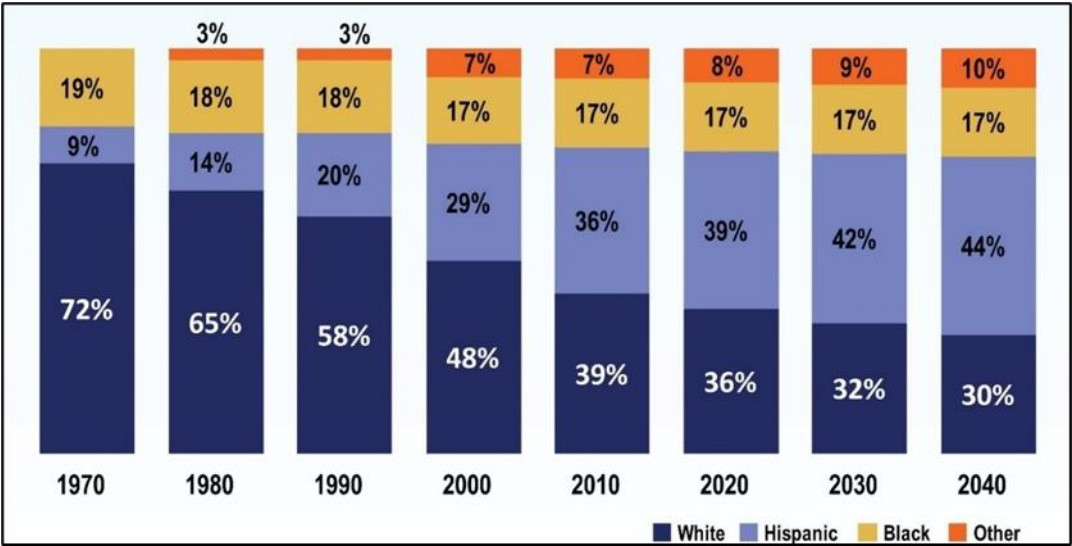
Fuente: Oficina del Censo de los Estados Unidos, Estimación quinquenal de la Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense 2018-2022

Diversidad racial y étnica

La región metropolitana de Houston se ha vuelto más diversa con el paso del tiempo y ahora es una región con mayoría minoritaria. Aunque los residentes blancos no hispanos han sido históricamente mayoría, su proporción dentro de la región ha disminuido gradualmente y se prevé que esta tendencia continúe en el futuro (Figura 9). La proporción de residentes negros se ha mantenido relativamente estable, pero la proporción de residentes hispanos/latinos sigue aumentando considerablemente. Los condados urbanos (Harris y Fort Bend) tienen la mayor población minoritaria, mientras que los residentes blancos siguen siendo el grupo racial mayoritario en las áreas metropolitanas más pequeñas y en los condados rurales de la región (Tabla 5).

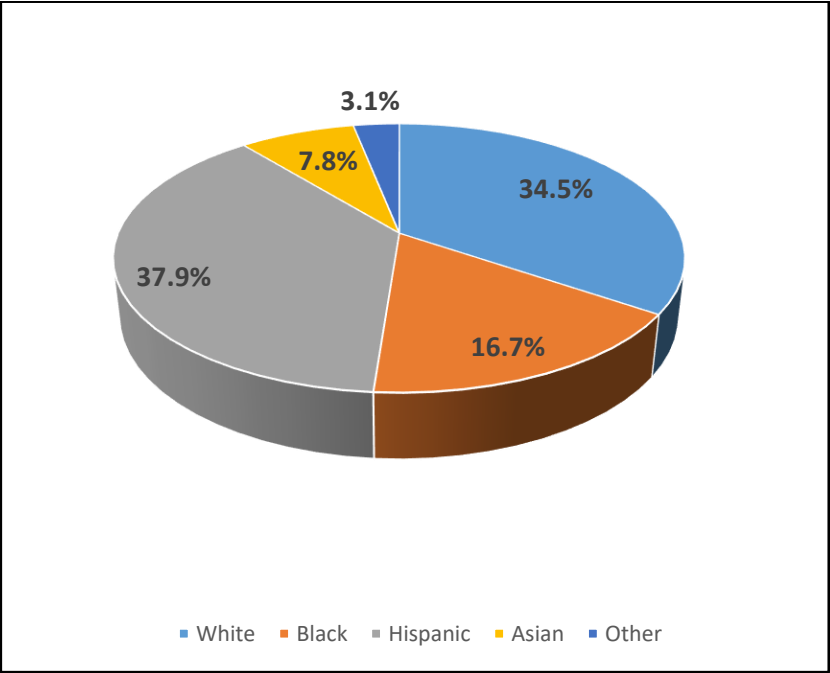
En conjunto, la población de la región de planificación metropolitana de Houston puede describirse como una región con mayoría minoritaria. La composición racial/étnica es 34,5% blanca, 37,9% hispana, 16,7% negra o afroamericana, 7,8% asiática y 3,1% otra (Figura 10). La tabla 6 muestra el desglose de la población por raza/etnia a un nivel más detallado.

Figura 9
Cambios previstos en la composición racial/étnica en el área de planificación metropolitana de Houston



Fuente: Oficina del Censo de los Estados Unidos y H-GAC, Previsión de crecimiento regional, 2020.

Figura 10
Composición racial/étnica de la región de planificación metropolitana del H-GAC



Fuente: Oficina del Censo de los Estados Unidos, Estimación quinquenal de la Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense 2018-2022

Tabla 6
Composición racial/étnica de la población en el área de planificación del H-GAC

Población por raza/etnia	Condado de Brazoria		Condado de Chambers		Condado de Fort Bend		Condado de Galveston	
	Población	% del condado	Población	% del condado	Población	% del condado	Población	% del condado
Solo de raza blanca	163 226	43,6%	29 946	63,7%	251 890	30,3%	193 351	55,1%
Solo de raza negra/afroamericana	56 112	15,0%	3322	7,1%	166 340	20,0%	42 169	12,0%
Solo indígenas americanos/nativos de Alaska	766	0,2%	46	0,1%	885	0,1%	457	0,1%
Solo asiáticos	26 256	7,0%	649	1,4%	175 751	21,1%	11 706	3,3%
Solo hawaianos/isleños del Pacífico	46	0,0%	0	0,0%	374	0,0%	628	0,2%
Otros	685	0,2%	0	0,0%	2634	0,3%	1458	0,4%
Dos o más razas	7956	2,1%	1214	2,6%	25 623	3,1%	10 123	2,9%
Hispanos	119 553	31,9%	11 860	25,2%	209 110	25,1%	90 909	25,9%
Población total	374 600	100%	47 037	100%	832 607	100%	350 801	100%

Población por raza/etnia	Condado de Harris		Condado de Liberty		Condado de Montgomery		Condado de Waller	
	Población	% del condado	Población	% del condado	Población	% del condado	Población	% del condado
Solo de raza blanca	1 306 481	27,6%	52 962	56,6%	392 546	62,3%	23 290	40,5%
Solo de raza negra/afroamericana	872 237	18,5%	7821	8,4%	33 413	5,3%	14 102	24,5%
Solo indígena o nativo de Alaska	5624	0,1%	175	0,2%	627	0,1%	54	0,1%
Solo asiáticos	330 740	7,0%	415	0,4%	20 033	3,2%	877	1,5%
Solo hawaianos/isleños del Pacífico	2357	0,0%	21	0,0%	277	0,0%	9	0,0%
Otros	17 904	0,4%	71	0,1%	1627	0,3%	194	0,3%
Dos o más razas	114 731	2,4%	2349	2,5%	18 683	3,0%	1205	2,1%
Hispanos	2 076 630	43,9%	29 709	31,8%	162 783	25,8%	15 581	30,9%
Población total	4 726 177	100%	93 523	100%	629 989	100%	57 463	100%

Fuente: Oficina del Censo de los Estados Unidos,
Estimaciones quinquenales de la Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense 2018-2022.

Tabla 7

Perfil racial/étnico de la población en la región de planificación metropolitana del H-GAC

Población por raza/etnia	MPO del H-GAC	
	Población	Porcentaje de MPO
Solo de raza blanca	2 413 692	33,9%
Hispanos	2 717 759	38,2%
Solo de raza negra/afroamericana	1 195 516	16,8%
Solo Solo indígena o nativo de Alaska	8634	0,1%
Solo asiáticos	566 427	8,0%
Solo hawaianos/isleños del Pacífico	3712	0,1%
Otros	24 573	0,3%
Dos o más razas	181 884	2,6%
Población total:	7 112 197	100%

Fuente: Oficina del Censo de los Estados Unidos,
Estimaciones quinquenales de la Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense 2018-2022

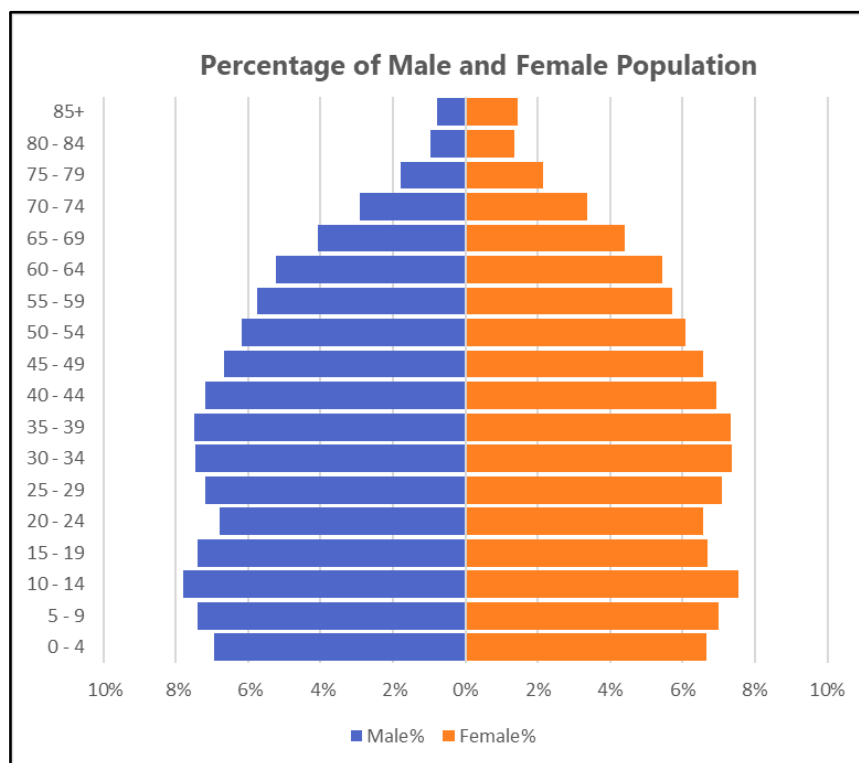
Composición por edad y sexo

Según la pirámide de sexo y edad del área de planificación metropolitana de Houston-Galveston que se muestra a continuación, la población puede caracterizarse como “expansiva”, lo que significa que hay considerablemente más personas en los grupos de edad más jóvenes que en los grupos de edad más avanzada (Figura 11). Se observa una disminución notable de la población de ambos sexos en los grupos de edad comprendidos entre los 15 y los 29 años. Aunque se desconoce la causa exacta de esta contracción demográfica, la migración puede ser un factor. En general, la proporción de residentes femeninas en la región es ligeramente superior a la de residentes masculinos, con un 50,11% frente a un 49,89%.

Además, existen variaciones en las proporciones de residentes masculinos y femeninos dentro de cada uno de los distintos grupos de edad. El tamaño de la población masculina supera al de la población femenina tanto en los grupos de edad muy jóvenes como en los años económicamente activos. Sin embargo, se produce un cambio en el grupo de edad de 60 a 64 años, momento en el que el tamaño de la población femenina comienza a superar al de la población masculina. La diferencia en la población de ambos sexos se hace evidente en los grupos de edad más avanzada, lo que sugiere que las mujeres de la región pueden tener una esperanza de vida más larga que los hombres.

Figura 11

Composición de la población por sexo y edad en la región de planificación metropolitana del H-GAC



Fuente: Oficina del Censo de los Estados Unidos,
Estimaciones quinquenales de la Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense 2018-2022

Distribución espacial de la población en el área metropolitana

El H-GAC actualizó sus mapas demográficos utilizando datos de las estimaciones quinquenales de la Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense 2018-2022 de la Oficina del Censo de los Estados Unidos. Los mapas demográficos indican las zonas con mayor concentración de los miembros de grupos raciales y étnicos minoritarios en el área de planificación metropolitana de Houston-Galveston, así como la población blanca. Muchas de las comunidades que se encuentran dentro de los límites de la ciudad de Houston pueden identificarse por sus nombres comunitarios históricos, en sus funciones actuales como “super-vecindarios”.

Un hallazgo digno de mención de los mapas de distribución de la población es que ciertas comunidades están tan mezcladas que resulta imposible clasificarlas según una identidad racial o étnica específica. Esto es especialmente cierto a la luz del crecimiento y la expansión de la población hispana/latina de la región. En la siguiente sección se ofrece una visión general de la distribución de la población en la región. La descripción de cada grupo de población no es exclusiva.

- **Comunidades negras**

El mapa 5 muestra la distribución espacial de la población negra/afroamericana en los ocho condados de la región de planificación metropolitana de Houston-Galveston. Esto incluye una zona suburbana que se extiende desde la circunvalación 8/autopista de peaje Sam Houston hasta el corredor Grand Parkway, y rodea concéntricamente la parte central de la ciudad. También hay concentraciones de residentes afroamericanos en varios grupos dentro del condado de Fort Bend, el norte de los condados de Brazoria y Galveston, así como en los alrededores de las ciudades de Prairie View, Hempstead y Pinehurst, en el condado de Waller.

Dentro de la ciudad de Houston, los super-vecindarios del centro de la ciudad con una alta concentración de población negra/afroamericana incluyen la zona de Greater Third Ward, Macgregor, South Park y Sunnyside, al sur; la zona de Westchase, Westwood, Sharpstown y Alief, al suroeste; y la zona de Independence Heights, Acres Home, Greater Fifth Ward, Kashmere Gardens, Denver Harbor y Settegast, al norte.

- **Comunidades hispanas/latinas**

El mapa 6 muestra la distribución espacial de la población hispana/latina en los ocho condados de la región de planificación metropolitana de Houston-Galveston. Al igual que la comunidad afroamericana, existe una notable concentración de personas de ascendencia hispana/latina en la región suburbana que se extiende desde la circunvalación 8/autopista de peaje Sam Houston hasta el corredor Grand Parkway y que rodea concéntricamente el centro de la ciudad. Sin embargo, la población hispana/latina está más dispersa que cualquier otro grupo minoritario. Se encuentran en grupos concentrados en los condados de Montgomery, Waller y Fort Bend, y también residen en concentraciones significativas en partes de los otros condados que bordean el condado de Harris.

Dentro de la ciudad de Houston, los residentes de origen hispano/latino son la mayoría exclusiva en los barrios del centro de la ciudad del “East End” (extremo este), como Greater Eastwood, Lawndale, Wayside, Manchester, Northside Village y Gulfton. Sin embargo, se mezclan en altas concentraciones con las poblaciones afroamericanas y asiáticas en los super vecindarios de Sharpstown, Alief y Westchase.

- **Comunidades asiáticas**

El mapa 7 muestra la distribución espacial de la población asiática en los ocho condados de la región de planificación metropolitana de Houston-Galveston. La población asiática está más claramente segregada que otros grupos raciales/étnicos y reside principalmente en la zona oeste de la región metropolitana de Houston: aproximadamente al oeste de la línea formada por la autopista IH-45 (I-69) N hasta la SH 288. Al igual que la población afroamericana e hispana/latina, existe una concentración de residentes asiáticos en el cinturón suburbano que se extiende desde la circunvalación 8/autopista de peaje Sam Houston hasta el corredor Grand Parkway y rodea concéntricamente la parte central de la ciudad.

La comunidad asiática tiene una presencia significativa en el suroeste de Houston, en las ciudades suburbanas de Sugarland, Katy y, en particular, en los super-vecindarios de Alief, Sharpstown y Westchase, una zona

conocida popularmente como “Chinatown” (el barrio chino). La comunidad asiática incluye una mezcla de personas de origen indio, chino, vietnamita y coreano.

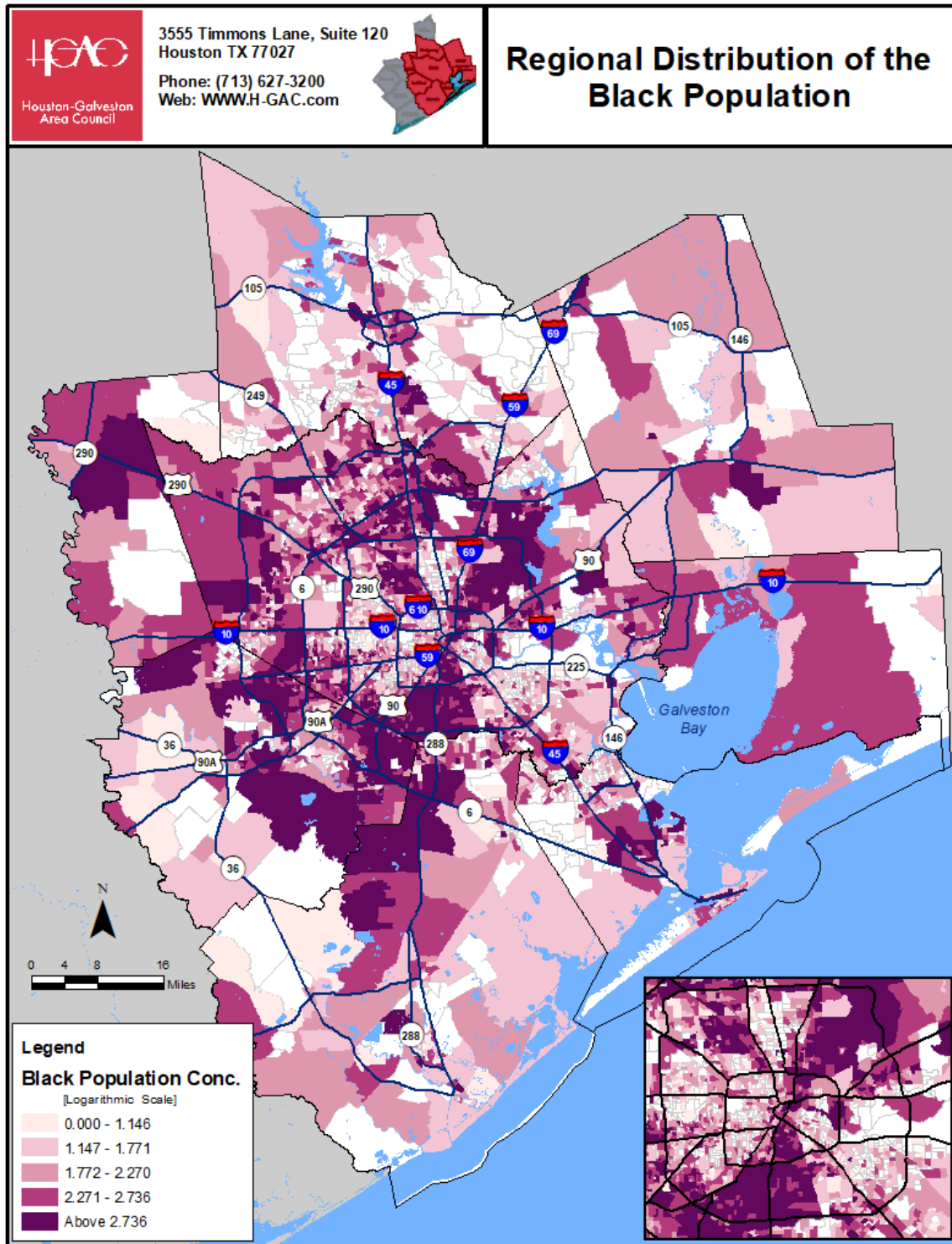
- **Comunidades blancas**

El mapa 8 muestra la distribución espacial de la población blanca en los ocho condados de la región de planificación metropolitana de Houston-Galveston. Los residentes blancos se concentran notablemente en las comunidades suburbanas a lo largo de la Grand Parkway y en los condados suburbanos y rurales que rodean el condado de Harris. También hay concentraciones de población blanca en la franja que se extiende hacia el oeste desde el centro y la zona media de Houston, River Oaks, West Loop y las comunidades de Bellaire/Meyerland, pasando por Greater Memorial y llegando hasta la ciudad de Katy.



Mapa 5

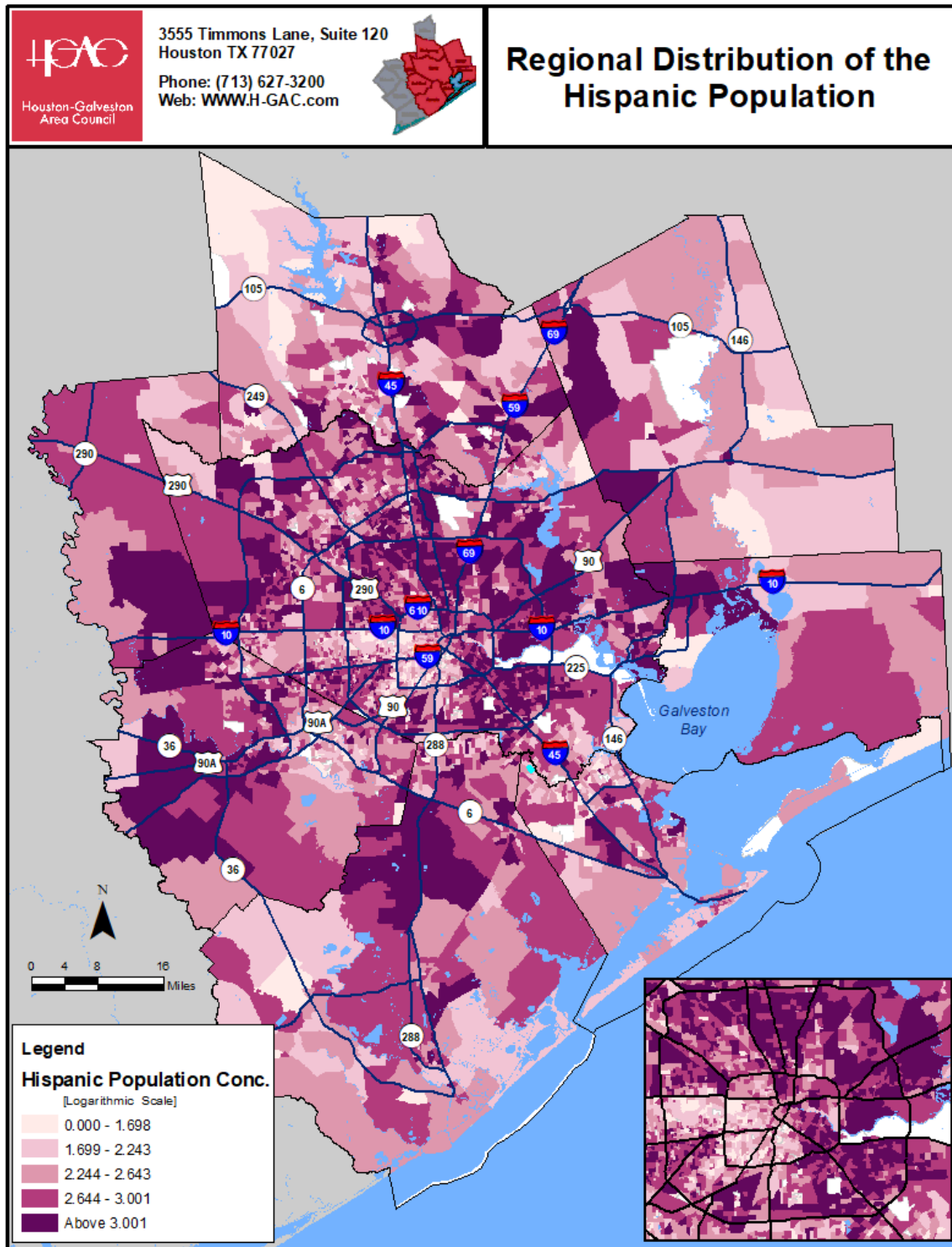
Concentraciones de población negra – Por grupo de bloques censales



Fuente: Oficina del Censo de los Estados Unidos,
Estimaciones quinquenales de la Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense 2018-2022

Mapa 6

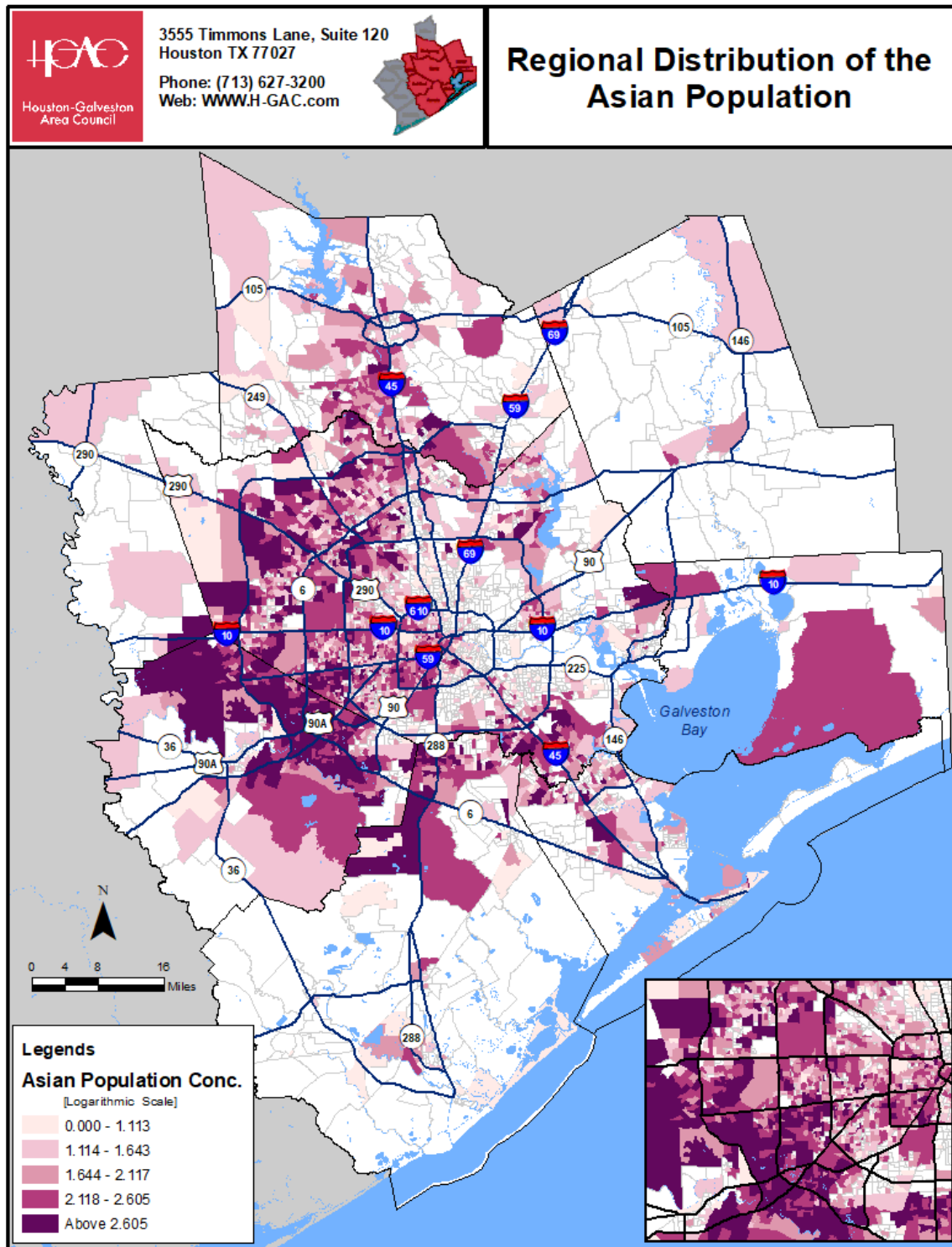
Concentraciones de población hispana – Por grupo de bloques censales



Fuente: Oficina del Censo de los Estados Unidos,
Estimaciones quinquenales de la Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense 2018-2022

Mapa 7

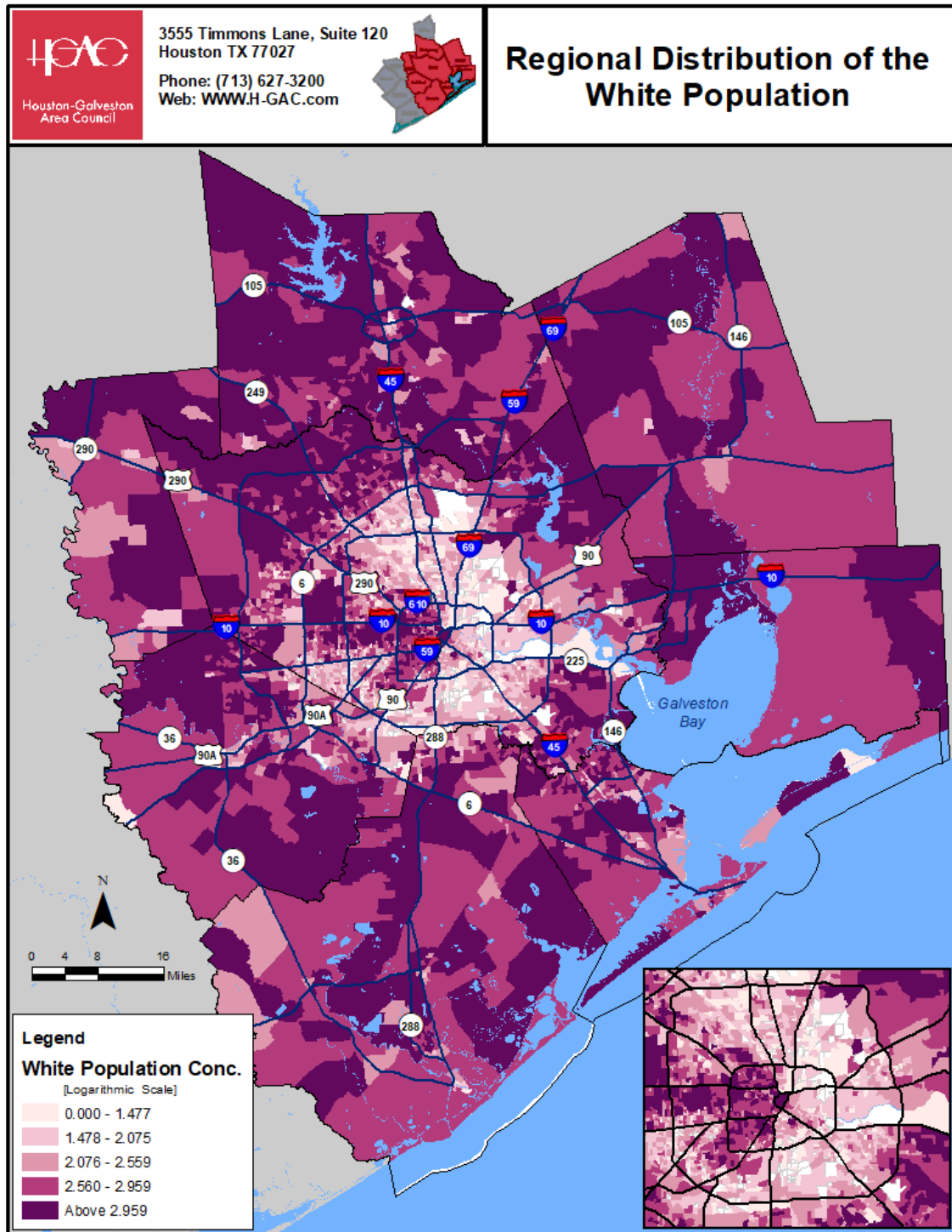
Concentraciones de población asiática – Por grupo de bloques censales



Fuente: Oficina del Censo de los Estados Unidos,
Estimaciones quinquenales de la Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense 2018-2022

Mapa 8

Concentraciones de población blanca – Por grupo de bloques censales



Fuente: Oficina del Censo de los Estados Unidos,
Estimaciones quinquenales de la Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense 2018-2022

3.2 ANÁLISIS DE JUSTICIA AMBIENTAL

El H-GAC actualizó sus mapas socioeconómicos para el análisis del Título VI/Justicia Ambiental con datos de las estimaciones quinquenales de la Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense 2018-2022 de la Oficina del Censo de los Estados Unidos. El objetivo del análisis de justicia ambiental es comprender los entornos y contextos que caracterizan a las comunidades marginadas. Saber dónde viven las comunidades protegidas es esencial para reconocer a qué tipo de impactos sociales o factores de estrés ambiental pueden estar expuestas debido a un proyecto de carretera u otra acción pública. Además, comprender las características de la comunidad protegida puede ayudar a orientar las iniciativas de divulgación pública e influir en la selección de las medidas de participación para maximizar su participación en el proceso de planificación. Ser capaz de identificar las necesidades y deseos de la población protegida permitiría la asignación estratégica de inversiones beneficiosas en transporte a aquellas comunidades desatendidas y facilitaría la selección de medidas adecuadas para evitar, minimizar o mitigar cualquier impacto potencialmente adverso del proyecto que se haya identificado.

Orden ejecutiva 12898: Las “Medidas federales para abordar la justicia ambiental en las poblaciones minoritarias y de bajos ingresos” definen la población protegida para la supervisión de la justicia ambiental como las poblaciones minoritarias, las poblaciones de bajos ingresos y las tribus indígenas nativas.

DEFINICIÓN DE LA POBLACIÓN PROTEGIDA

Personas pertenecientes a minorías:

El H-GAC utiliza la definición de personas pertenecientes a minorías de la FTA y la FHWA, que se detalla a continuación:

- (1) **Negros:** personas originarias de cualquiera de los grupos raciales negros de África;
- (2) **Hispanos o latinos:** personas de origen mexicano, puertorriqueño, cubano, centroamericano, sudamericano u otra cultura u origen español, independientemente de su raza;
- (3) **Asiático-estadounidenses:** personas con orígenes en cualquiera de los pueblos originarios del Lejano Oriente, el Sudeste Asiático o el subcontinente indio
- (4) **Indígenas americanos y nativos de Alaska:** personas que tienen sus orígenes en cualquiera de los pueblos originarios de América del Norte, América del Sur (incluida América Central) y que mantienen su identificación cultural a través de la afiliación tribal o el reconocimiento de la comunidad; y
- (5) **Nativos hawaianos y otros isleños del Pacífico:** personas que tienen sus orígenes en cualquiera de los pueblos **originarios** de Hawái, Guam, Samoa u otras islas del Pacífico.

Estatus de bajos ingresos:

Se considera que un hogar tiene bajos ingresos cuando su nivel de ingresos es igual o inferior al establecido en las directrices sobre pobreza del Departamento de Salud y Servicios Humanos (HHS) de los Estados Unidos.

ANÁLISIS DE UMBRALES

Las comunidades sensibles a la justicia ambiental en la región de planificación del H-GAC se identifican mediante un análisis de umbral. El valor umbral de concentración para la región metropolitana de Houston se determina como el promedio regional del indicador socioeconómico, más una desviación estándar. Un grupo de bloques censales que alcanza o supera este valor umbral se considera sensible en materia de justicia ambiental. La única excepción es el umbral de concentración de la población minoritaria. Debido al gran tamaño de la población minoritaria en el área metropolitana de Houston-Galveston, el promedio regional de esta población es naturalmente alto. Por consiguiente, se aplica el promedio regional como umbral de concentración sin utilizar la normalización de un valor de desviación estándar.

Más de la mitad (2285 de 4133, es decir, el 55,3%) de los grupos de bloques censales de la región de planificación metropolitana H-GAC se consideran sensibles en materia de justicia medioambiental. Los grupos de bloques censales de justicia ambiental representan menos de una cuarta parte de la superficie geográfica de la región de la MPO (23,3%) pero más de la mitad (55,7%) de la población regional (tabla 8).

Tabla 8

Distribución de los grupos de bloques censales de justicia ambiental por ingresos y condición de minoría

Grupos minoritarios en bloque	Porcentaje de todos los grupos en bloques	Grupos en bloques de bajos ingresos	Porcentaje de todos los grupos en bloques	Grupos en bloques de justicia ambiental*	Porcentaje de todos los grupos en bloques	Porcentaje de justicia ambiental respecto al total de la población
2201	53,3%	683	16,5%	2285	55,3%	55,7%

Fuente: Oficina del Censo de los Estados Unidos, Estimaciones quinquenales de la Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense 2018-2022.

* Combinación de grupos en bloques censales minoritarios y de bajos ingresos que son sensibles a la justicia ambiental.

INDICADORES SECUNDARIOS DE JUSTICIA AMBIENTAL

La Orden Ejecutiva 13166 exige a las agencias federales y a los beneficiarios de fondos federales que proporcionen adaptaciones especiales a las personas con dominio limitado del inglés (LEP) para garantizar que las barreras lingüísticas no les impidan acceder de manera significativa a los beneficios y oportunidades de participar en programas subvencionados por el gobierno federal. Al igual que la Orden Ejecutiva 12898, la orden ejecutiva sobre los LEP es una de las leyes federales contra la discriminación que se engloban en el programa del Título VI. La desventaja de las personas LEP se asocia comúnmente con la raza o el origen nacional y, por lo tanto, está relacionada con el Título VI, pero también es una preocupación concurrente en las personas protegidas por motivos de justicia ambiental. Con el fin de atender mejor las necesidades de las poblaciones desfavorecidas y marginadas para las que la supervisión de la justicia ambiental puede ser relevante, el H-GAC reconoce indicadores sociales adicionales para sus análisis de justicia ambiental. Estos indicadores secundarios y su relevancia para los fines de la justicia ambiental son:

Personas de edad avanzada (ancianos): población de 65 años o más.

Por lo general, los problemas de movilidad y la edad suelen estar relacionados. La probabilidad de tener problemas de movilidad aumenta a medida que las personas envejecen. Además, las personas mayores tienen menos probabilidades de poder conducir un automóvil propio y, por lo tanto, deben depender de los servicios de transporte público o de otras personas para desplazarse. La vejez puede suponer una clara desventaja para la población minoritaria, especialmente cuando se ve agravada por la pobreza.

Competencia limitada en inglés (LEP): *(personas mayores de 5 años cuya capacidad para comunicarse en inglés es inferior a “muy buena”).*

La incapacidad para hablar y comprender el inglés puede ser un obstáculo para acceder a los servicios de transporte y a los beneficios proporcionados a través de la asistencia federal. Para evitar que el aislamiento lingüístico sea una limitación, se debe prestar especial atención a esta población en la distribución de información sobre las oportunidades de participación en eventos públicos. Tanto la Orden Ejecutiva 13166 como el Título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964 exigen esta evaluación.

Hogares sin automóvil: *(hogares que no poseen automóvil)*

Si bien algunas personas viven sin coche por elección personal, hay otra parte de la población que depende realmente del transporte público y que, por necesidad, recurre a los servicios de transporte público para sus desplazamientos diarios. La propiedad de un automóvil es inalcanzable para ellos debido a limitaciones de ingresos y/o discapacidad.

Mujeres jefas de familia: *(hogares con una mujer como cabeza de familia)*

Los hogares encabezados por mujeres suelen estar directamente relacionados con la pobreza. La carga económica que soportan estos hogares se ve especialmente agravada por la presencia de hijos pequeños a su cargo.

Nivel educativo limitado (LEA, por sus siglas en inglés): *personas mayores de 25 años sin título de secundaria.*

Las personas con una educación limitada suelen tener opciones profesionales limitadas y, salvo que emprendan una iniciativa empresarial única, suelen acabar en la pobreza. Un nivel educativo limitado a veces coincide con una capacidad limitada para comunicarse eficazmente en inglés.

Discapacidad: *(personas que declaran tener alguna discapacidad que les impide desenvolverse con normalidad).*

Las discapacidades físicas y otros tipos de impedimentos pueden afectar la capacidad de una persona para mantener un empleo, conducir un automóvil o solicitar ciertos beneficios que se ofrecen a los residentes de la región.

Tabla 9

Poblaciones afectadas por la justicia ambiental en la región de planificación metropolitana del H-GAC

Región	Pobl. minoritaria	Pobl. con bajos ingresos	Pobl. de edad avanzada	Nivel educativo limit.	Hogar sin automóvil	Hogar encabezado por una mujer	Pobl. LEP	Pobl. con discapacidad
Región MPO del H-GAC	66,1%	12,7%	20,6%	15,3%	6,1%	28,9%	16,2%	21,9%
Condado de Brazoria	56,4%	7,2%	11,0%	11,2%	2,7%	24,2%	8,4%	21,5%
Condado de Chambers	36,3%	13,3%	8,8%	10,8%	2,5%	17,9%	4,9%	26,0%
Condado de Fort Bend	69,7%	7,1%	10,2%	8,5%	2,8%	21,5%	12,8%	17,9%
Condado de Galveston	44,9%	11,9%	13,3%	10,3%	5,4%	29,0%	6,2%	21,7%
Condado de Harris	72,4%	14,4%	9,8%	17,9%	6,7%	31,4%	19,6%	20,2%
Condado de Liberty	43,4%	17,0%	11,0%	21,6%	4,6%	26,4%	11,1%	35,5%
Condado de Montgomery	37,7%	9,0%	12,0%	10,2%	3,3%	22,8%	7,6%	23,0%
Condado de Waller	59,5%	14,2%	10,6%	13,3%	3,6%	21,9%	8,8%	24,4%

Fuente: Oficina del Censo de los Estados Unidos, Estimaciones quinquenales de la Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense 2018-2022.

La tabla 9 contiene un resumen de los porcentajes de la población dentro de cada una de las categorías reconocidas de desventaja en los diferentes condados de la región de planificación metropolitana del H-GAC. A continuación se ofrece una descripción general de algunas de estas poblaciones afectadas por cuestiones de justicia ambiental.

Población minoritaria

- El promedio regional de la población minoritaria en el área de planificación metropolitana del H-GAC es del 66,1%, lo que indica que el área metropolitana de Houston-Galveston es una región con mayoría minoritaria.
- El condado de Harris tiene el porcentaje más alto de residentes pertenecientes a minorías, con un 72,4% de la población del condado perteneciente a un grupo minoritario. Al condado de Harris le sigue de cerca el condado de Fort Bend, donde el 69,7% de la población pertenece a minorías. El condado con la menor proporción de residentes pertenecientes a minorías es el condado de Chambers, con un 36,3%.
- Los residentes pertenecientes a minorías son mayoría en los cuatro condados: Condados de Brazoria, Fort Bend, Harris y Waller.

Población con bajos ingresos

- El promedio regional de hogares con ingresos por debajo del umbral de pobreza es del 12,7%.

- El condado de Liberty tiene la mayor concentración de pobreza de todos los condados de la región de planificación metropolitana del H-GAC, con un 17,0% de los hogares por debajo del umbral de la pobreza, una cifra significativamente superior al promedio regional.
- Los condados de Harris (14,4%) y Waller (14,2%), así como el condado de Chambers (13,3%), tienen índices de pobreza familiar superiores al promedio regional.
- El condado de Fort Bend tiene el porcentaje más bajo de hogares por debajo del nivel de pobreza (7,1%) a pesar de su gran población minoritaria (69,7%). El condado de Brazoria (7,2%) tiene el segundo porcentaje más bajo de hogares por debajo del nivel de pobreza, seguido por el condado de Montgomery (9,0%).

Población de edad avanzada

- El porcentaje de población de edad avanzada es bastante uniforme en todos los condados de la MPO, oscilando entre el condado de Chambers, donde solo el 8,8% de la población son personas mayores, y el condado de Galveston, donde el 13,3% de la población son personas mayores. Aunque hay altas concentraciones de personas mayores en grupos censales específicos, ningún condado tiene un porcentaje de personas mayores superior al promedio regional.

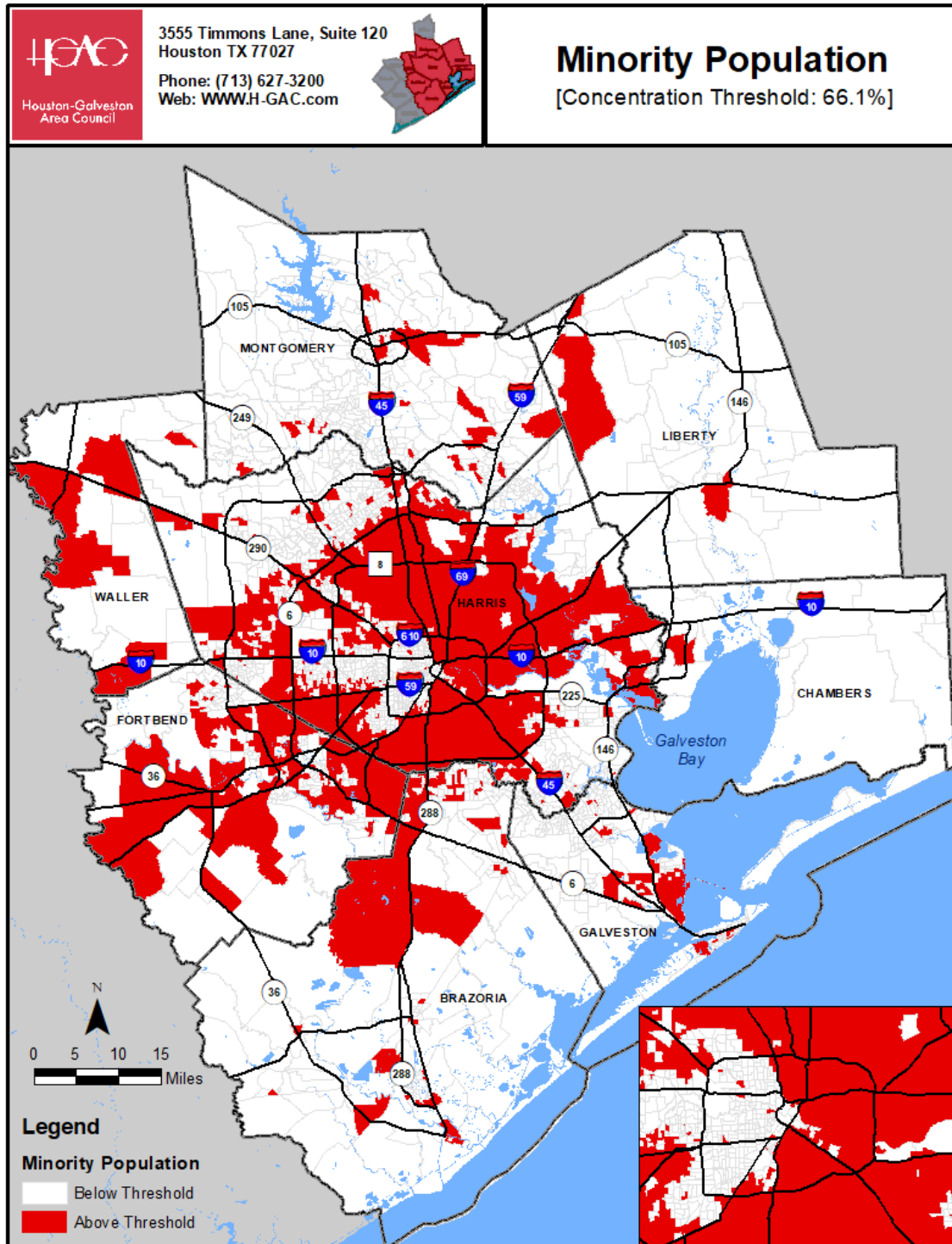
Nivel educativo limitado

- El promedio regional de hogares con un nivel educativo limitado es del 15,3%.
- Existe una fuerte correlación entre los bajos ingresos y el nivel educativo, probablemente porque las personas con poca educación formal suelen tener menos opciones de empleo y promoción profesional que aquellas con un mayor nivel educativo.
- El condado de Liberty encabeza la lista de condados MPO con el mayor porcentaje de personas con un nivel educativo limitado (21,6%) y el mayor porcentaje de hogares en situación de pobreza (17,0%).
- El condado de Harris ocupa el segundo lugar, solo por detrás del condado de Liberty, en cuanto al porcentaje de población con un nivel educativo limitado (17,9%) y al porcentaje de hogares con bajos ingresos (14,4%).
- La considerable población minoritaria del condado de Fort Bend tiene en su mayoría un buen nivel educativo, y solo el 8,7% de la población se identifica como con un nivel educativo limitado, el más bajo de la región de planificación metropolitana del H-GAC. La baja proporción de hogares empobrecidos en el condado (7,1%) probablemente sea un reflejo de este nivel educativo.

Los mapas que se muestran a continuación indican los grupos de bloques censales designados como sensibles para la justicia ambiental, ya que el porcentaje de residentes en cada categoría de desventaja supera el umbral de concentración que suscita preocupación en materia de justicia ambiental. La metodología utilizada para calcular el valor umbral de concentración de los indicadores de justicia ambiental de desventaja se encuentra disponible en el Anexo 6.

Mapa 9

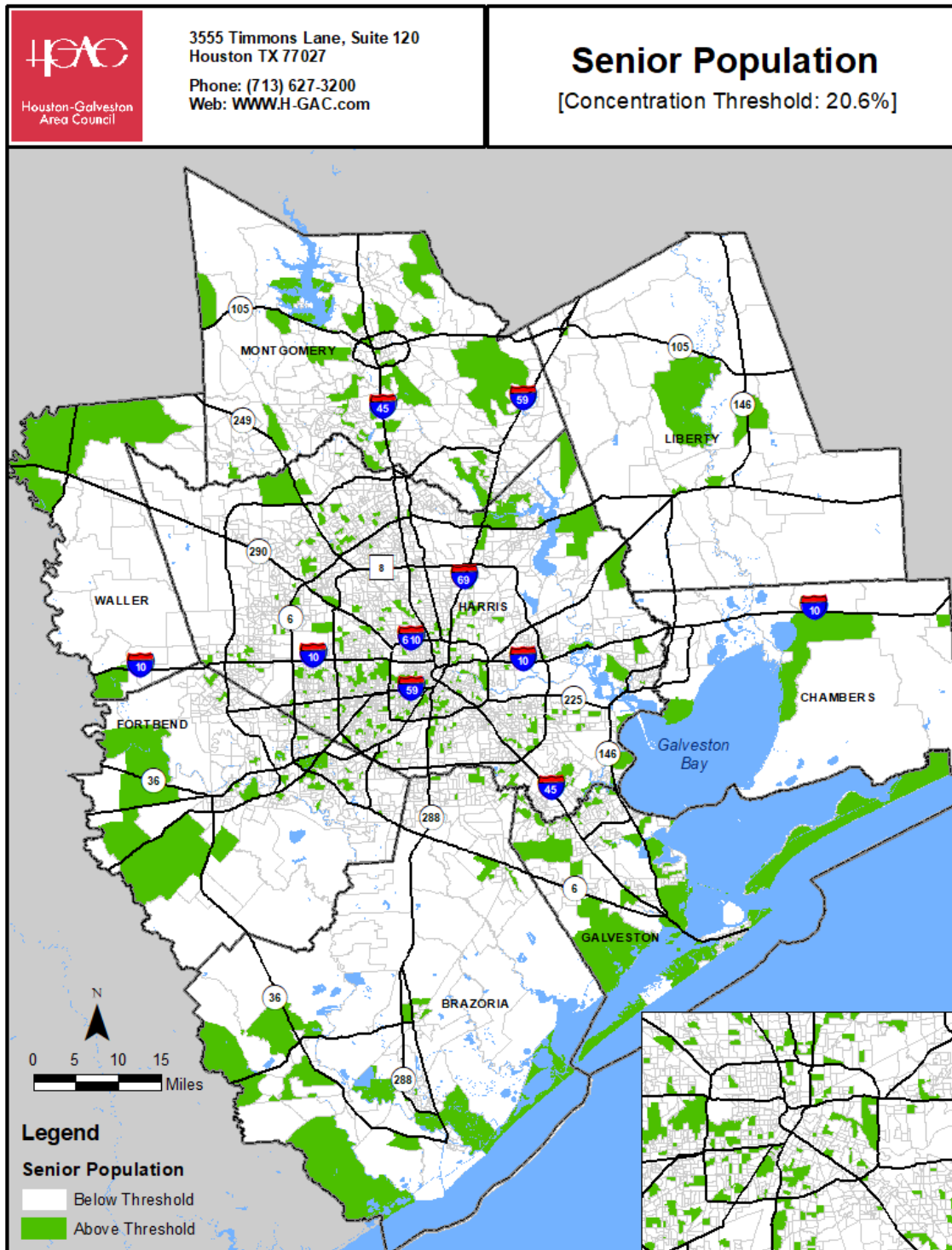
Grupos de bloques censales con una alta concentración de población minoritaria



Fuente: Oficina del Censo de los Estados Unidos, Estimaciones quinquenales de la Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense 2018-2022

Mapa 11

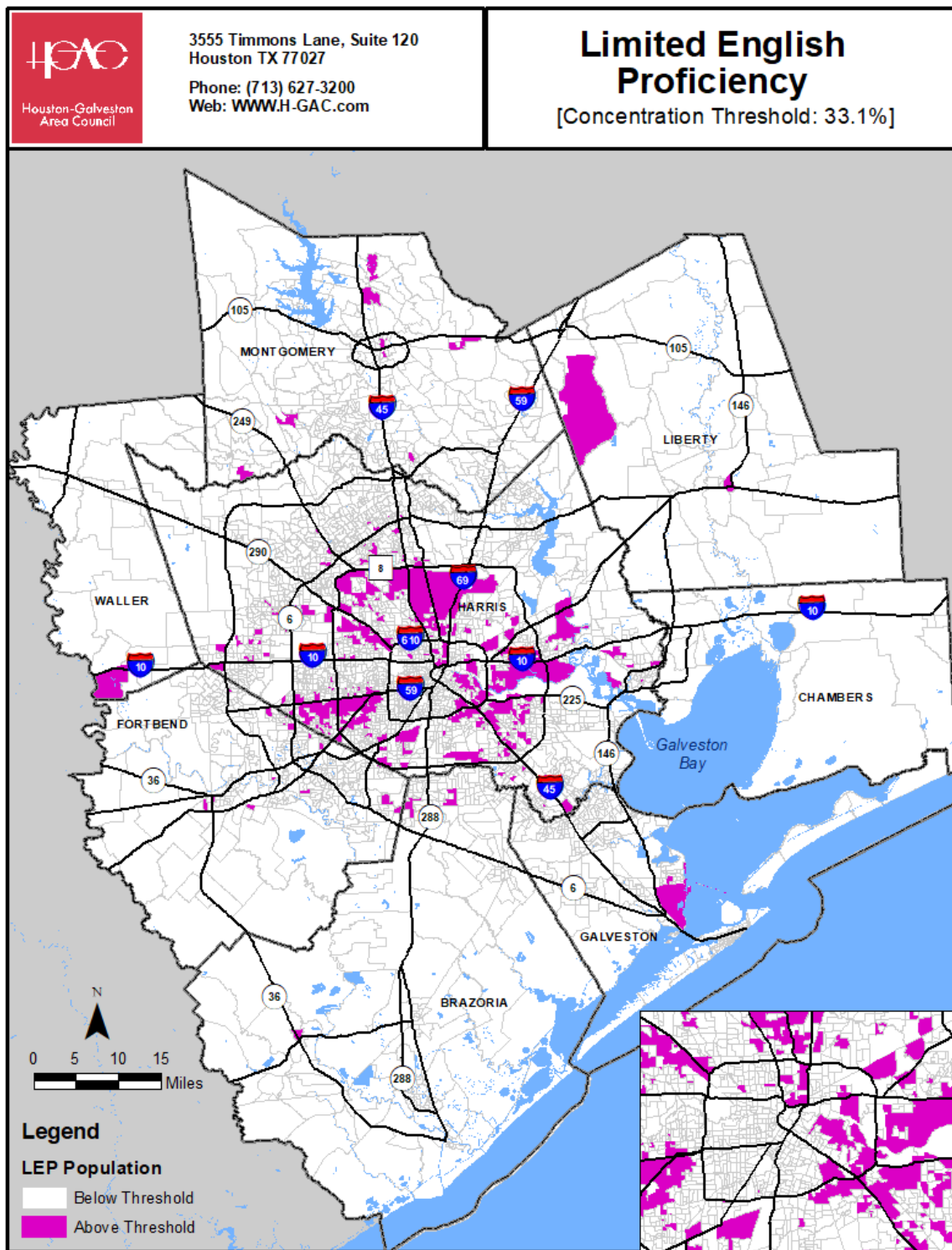
Grupos de bloques censales con una alta concentración de población de la tercera edad



Fuente: Oficina del Censo de los Estados Unidos, Estimaciones quinquenales de la Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense 2018-2022

Mapa 12

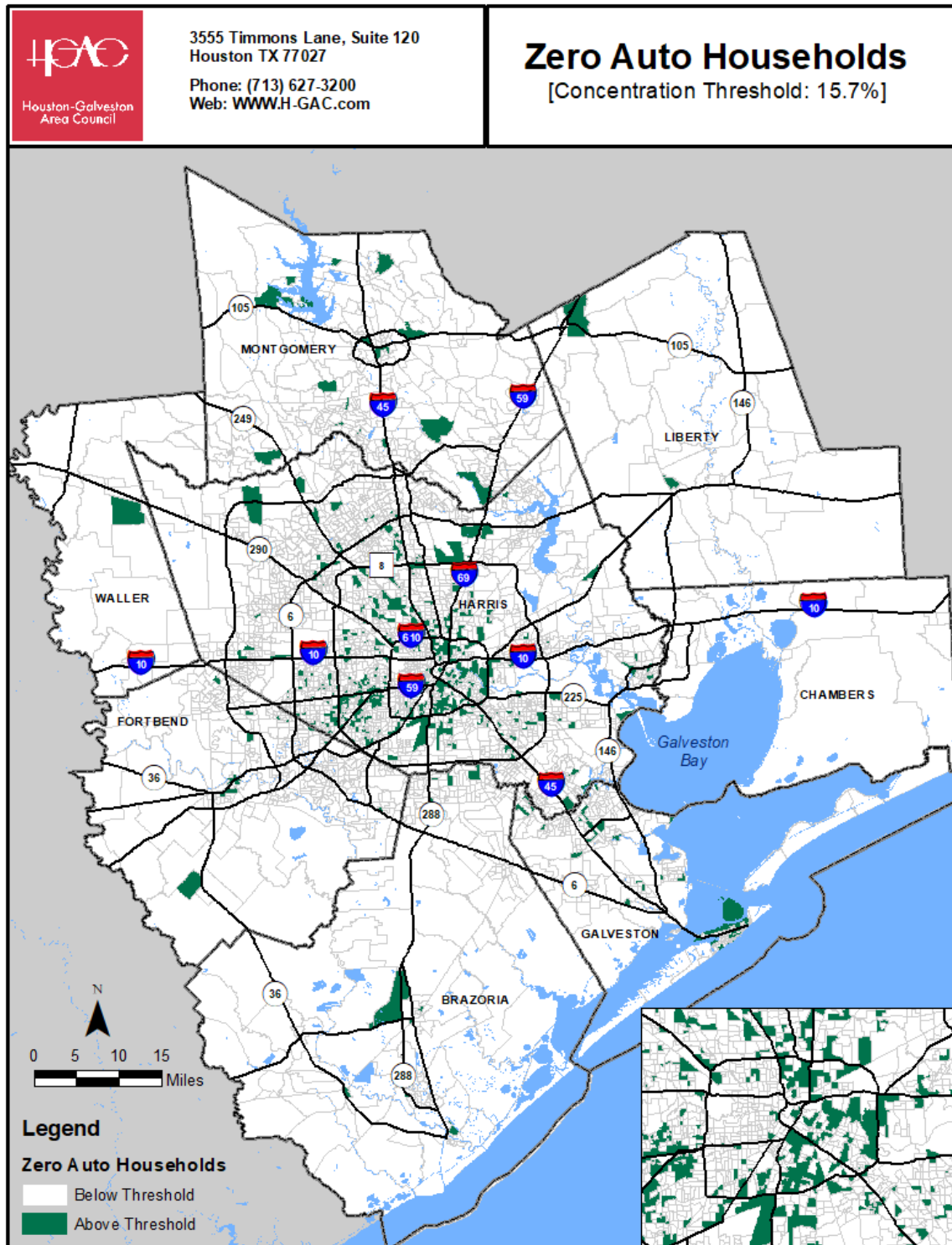
Grupos de bloques censales con una alta concentración de población LEP



Fuente: Oficina del Censo de los Estados Unidos, Estimaciones quinquenales de la Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense 2018-2022

Mapa 13

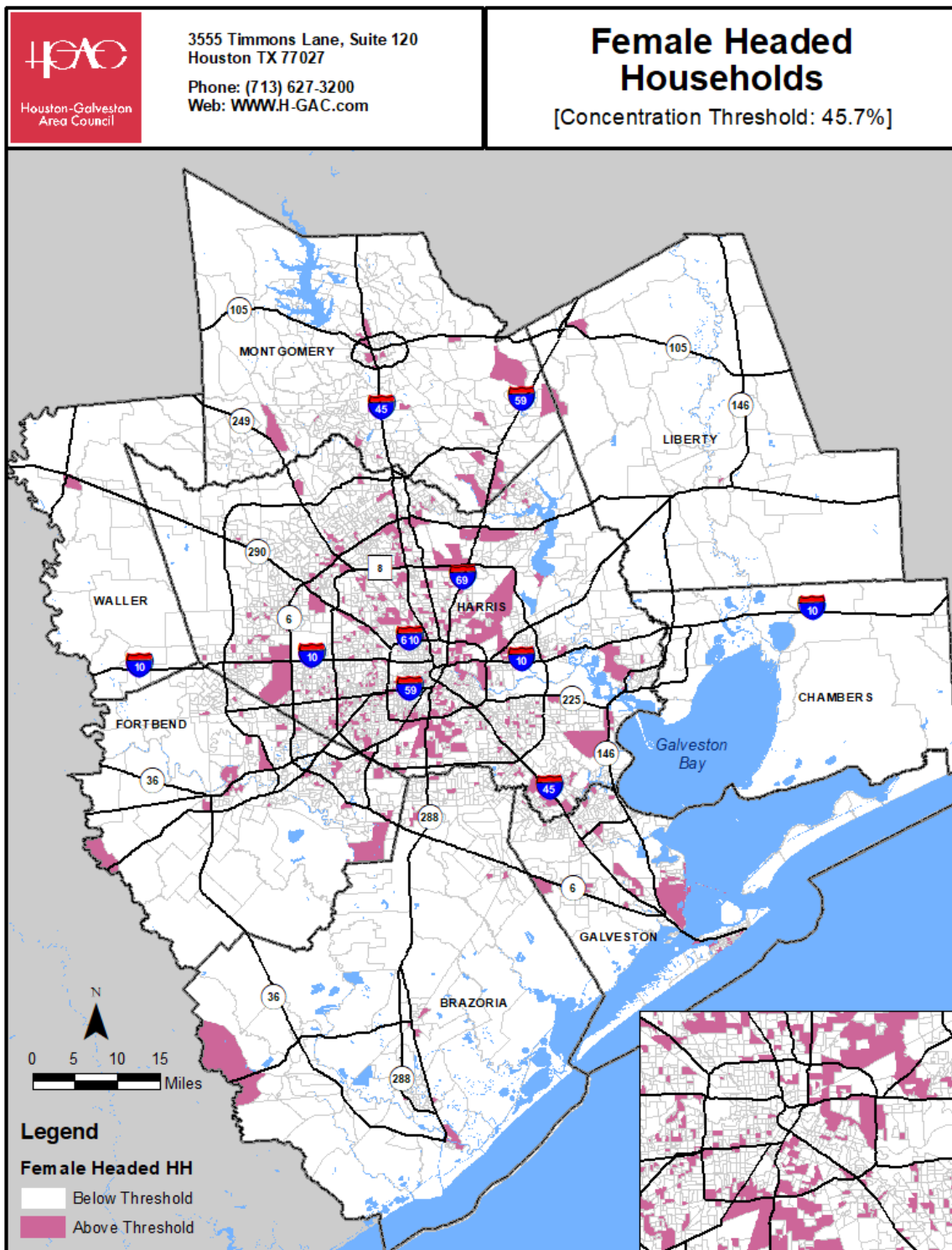
Grupos de bloques censales con una alta concentración de hogares sin automóvil



Fuente: Oficina del Censo de los Estados Unidos, Estimaciones quinquenales de la Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense 2018-2022

Mapa 14

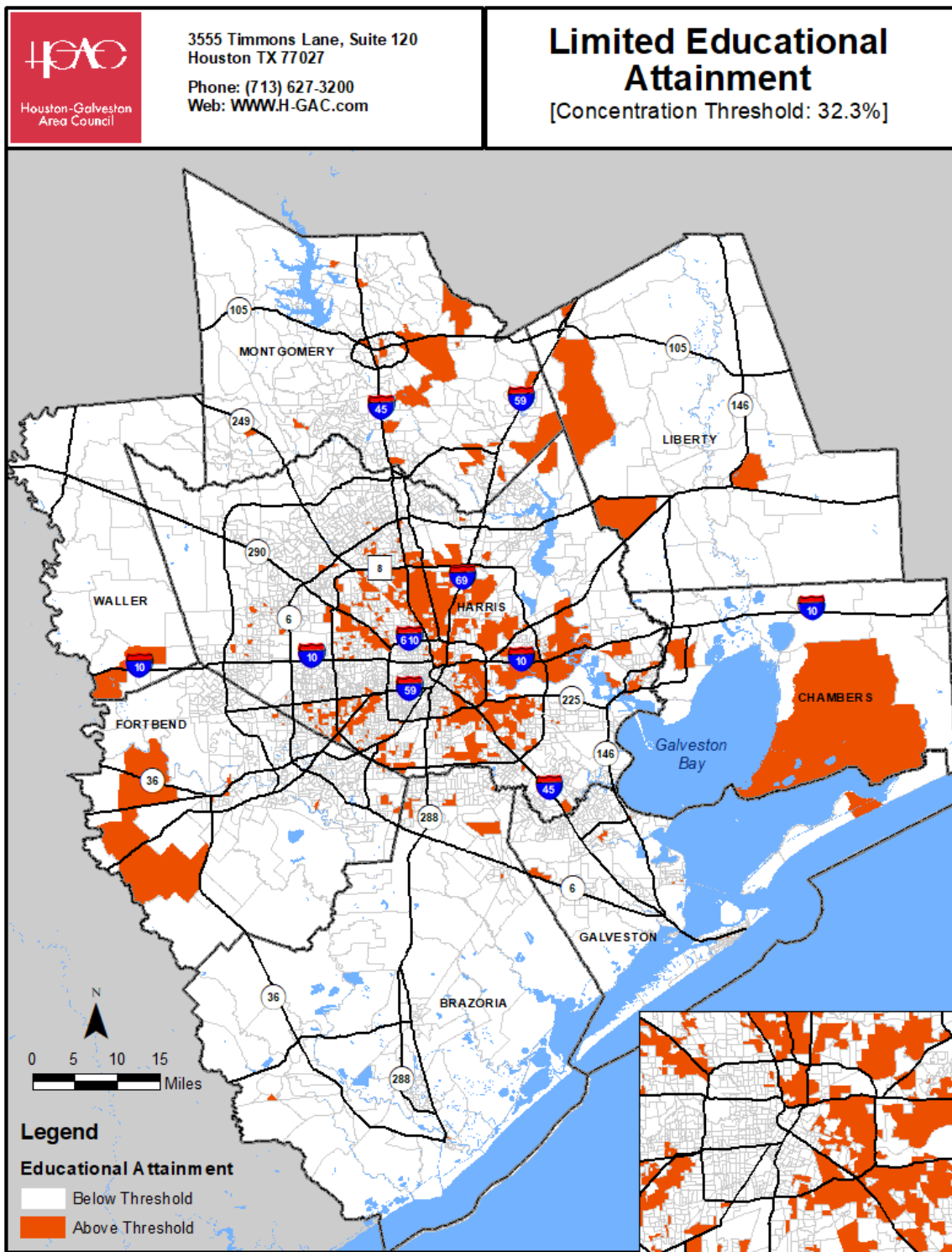
Grupos de bloques censales con una alta concentración de hogares encabezados por mujeres



Fuente: Oficina del Censo de los Estados Unidos, Estimaciones quinquenales de la Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense 2018-2022

Mapa 15

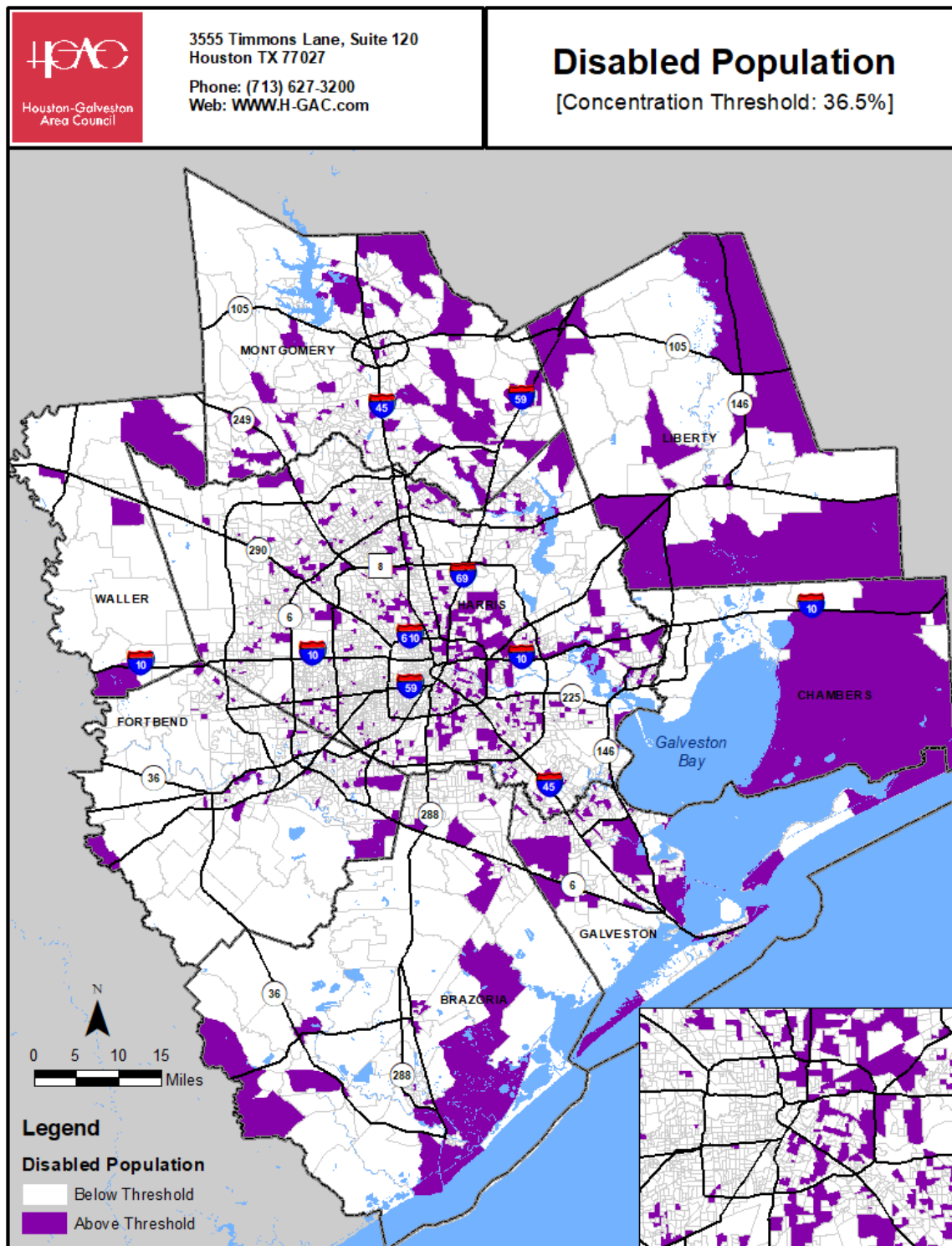
Grupos de bloques censales con una alta concentración de personas con un nivel educativo limitado



Fuente: Oficina del Censo de los Estados Unidos, Estimaciones quinquenales de la Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense 2018-2022

Mapa 16

Grupos de bloques censales con una alta concentración de personas con discapacidad



CONCENTRACIONES DE DESVENTAJAS

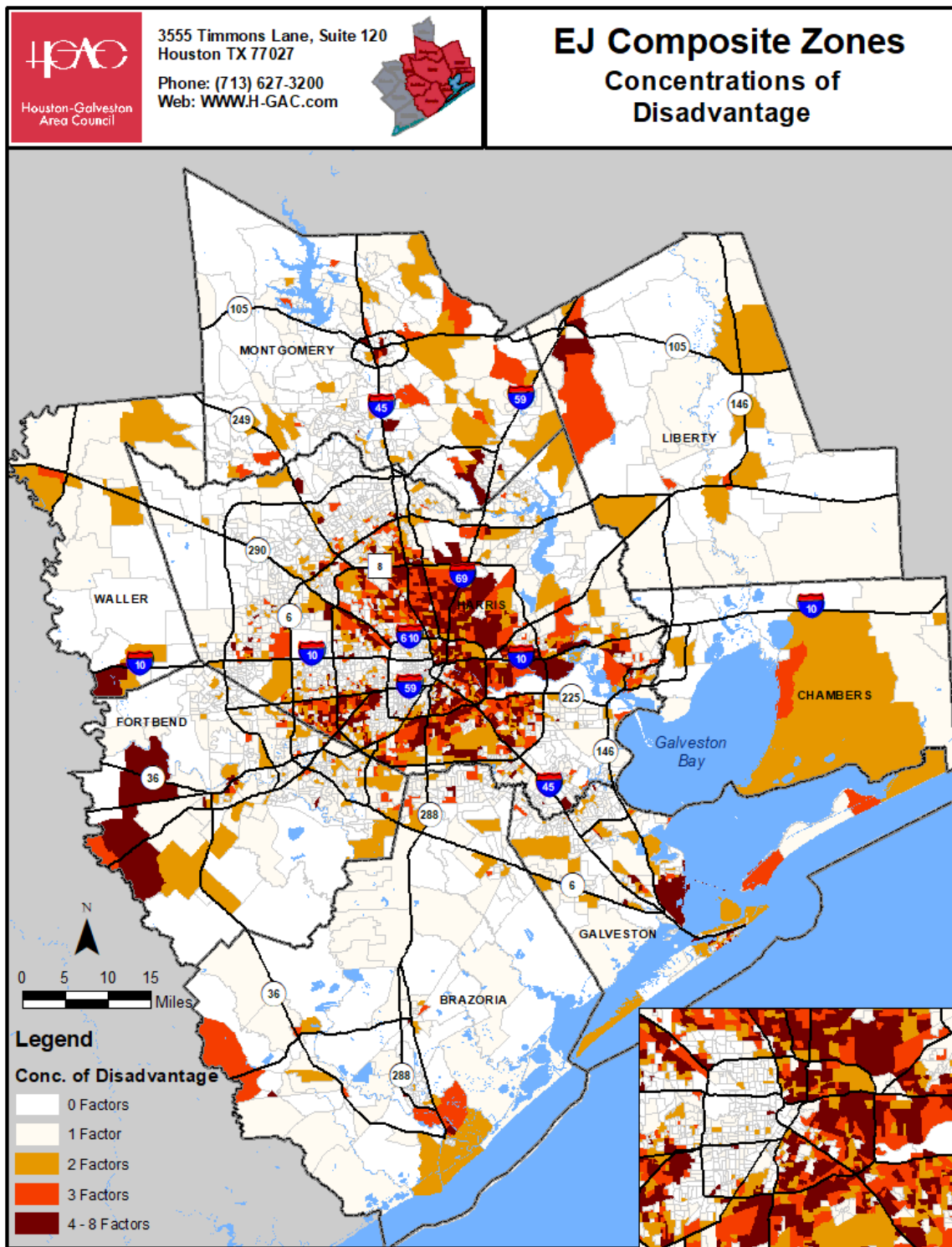
La clase protegida designada para el análisis de justicia ambiental por la Orden Ejecutiva 12898 son las personas pertenecientes a grupos raciales/étnicos minoritarios y con bajos ingresos. Un análisis de la región de planificación metropolitana del H-GAC muestra que hay varios grupos de bloques censales en los que coinciden múltiples indicadores de desventaja dentro de la población. Existe una “**concentración de desventajas**” en un grupo de bloques censales cuando se da uno o más de los indicadores secundarios de desventaja, *además* de la condición básica de minoría y/o bajos ingresos. Si bien todas las poblaciones afectadas por la justicia ambiental son comunidades que merecen atención, el H-GAC reconoce como comunidades con “alta desventaja” aquellas en las que los residentes presentan una “concentración” o combinación de cuatro o más factores de desventaja socioeconómica (Mapa 17). Este reconocimiento es significativo porque una comunidad cuyos residentes se ven afectados por múltiples factores de dificultades socioeconómicas probablemente sea menos resiliente y más vulnerable a las condiciones adversas provocadas por fenómenos naturales extremos y por la actividad humana.

De los 2285 grupos censales identificados como sensibles en materia de justicia ambiental, 610 (el 26,7%) se caracterizan por ser comunidades con un alto nivel de desventaja. De las dos poblaciones reconocidas por la justicia ambiental, la propensión a sufrir múltiples desventajas socioeconómicas es mayor para las personas con bajos ingresos que para los miembros de un grupo racial o étnico minoritario.

Este espacio se ha dejado en blanco intencionalmente

Mapa 17

Grupos de bloques censales con concentraciones de desventajas



Fuente: Oficina del Censo de los Estados Unidos, Estimaciones quinquenales de la Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense 2018-2022

COMUNIDADES GEOGRÁFICAS

El 20 de enero de 2021, el presidente Biden firmó la Orden Ejecutiva 13985: Promoción de la igualdad racial y apoyo a las comunidades desfavorecidas a través del Gobierno federal.¹⁸ La orden articula una política federal para promover la equidad y crear oportunidades para la mejora de las comunidades que históricamente han estado desatendidas. En el marco de esta política, la equidad significa “el trato coherente y sistemático, justo e imparcial de todas las personas, incluidas aquellas que pertenecen a comunidades desfavorecidas”.¹⁹

Las comunidades de interés identificadas en la orden ejecutiva son las personas que pertenecen a comunidades desfavorecidas, como las personas negras, latinas e indígenas y nativas americanas, asiático-americanas e isleñas del Pacífico, y otras personas de color; los miembros de grupos religiosos minoritarios; personas lesbianas, homosexuales, bisexuales, transgénero y “queer” (LGBTQ+); personas con discapacidades; personas que viven en zonas rurales; personas afectadas negativamente por la pobreza o la desigualdad persistentes; y, en general, poblaciones y comunidades geográficas a las que tradicionalmente se les han negado las oportunidades y los beneficios de los que disfrutaban otras personas.²⁰

La Orden Ejecutiva 13985 invoca los principios generales de no discriminación del Título VI y añade varias clases de comunidades de interés para su consideración. No obstante, es posible que las MPO necesiten orientación específica del Departamento de Transporte sobre cómo traducir la declaración de política en acciones dentro del proceso de planificación del transporte. Las “comunidades geográficas”, especialmente en las zonas rurales, destacan como una categoría que requiere mayor atención en el proceso de planificación. Mientras tanto, se están llevando a cabo iniciativas como el Plan de Transporte Coordinado Regional de la Costa del Golfo, con el fin de identificar las deficiencias del sistema de transporte regional (incluidas las zonas rurales) y, a partir de esa información, desarrollar posibles estrategias para abordar las áreas deficientes en las que el transporte público resulta insuficiente, inadecuado o inexistente.

¹⁸ Orden ejecutiva n.º 13985, 86 C.F.R. 7009 (2021-2025).

¹⁹ *Ibid.* Sección 2.

²⁰ *Ibid.*

3.3 IDENTIFICACIÓN DE LAS NECESIDADES DE MOVILIDAD DE LA POBLACIÓN MINORITARIA

A. PARTICIPACIÓN PÚBLICA

El H-GAC utiliza un enfoque integral y completo para la planificación del transporte que se ajusta al sistema tradicional de las “3-C”.²¹ El programa de participación pública es el principal medio para identificar las necesidades de movilidad de las personas pertenecientes a poblaciones con bajos ingresos, minorías y otras poblaciones desfavorecidas. El requisito federal de participación continua del público durante el proceso de planificación del transporte tiene por objeto poner sobre la mesa las necesidades e intereses de la comunidad antes y durante el período en que se toman las decisiones sustantivas de planificación. Las decisiones de planificación que se basan en un proceso de participación pública inclusivo suelen ser más eficaces y sostenibles, ya que tienen en cuenta las necesidades y los intereses de todas las partes interesadas, incluidas las minorías, las personas con bajos ingresos y otras poblaciones vulnerables. Las iniciativas de participación pública de la MPO están diseñadas para estimular los comentarios y crear hilos de discusión sobre cuestiones de movilidad, así como sobre las necesidades y retos a los que se enfrentan los residentes de la región. El personal de la MPO registra estos comentarios y los tiene en cuenta en la elaboración de los planes de transporte regionales pertinentes y los estudios de movilidad subregionales.

El acercamiento de la MPO a las comunidades minoritarias y otras comunidades desatendidas se centra cada vez más en aprovechar las asociaciones comunitarias. El H-GAC colabora con funcionarios electos que tienen estrechos vínculos con las comunidades destinatarias para facilitar un mayor acceso a estas poblaciones desatendidas y obtener comentarios críticos sobre las necesidades de la comunidad y las reacciones locales a las propuestas de proyectos. El personal de planificación y divulgación de la MPO también sigue estableciendo relaciones con grupos cívicos, asociaciones vecinales, organizaciones religiosas y defensores de la comunidad, y aprovecha las oportunidades para debatir los proyectos en curso con las personas y solicitar sus comentarios durante los eventos comunitarios y las reuniones de las organizaciones vecinales existentes.

B. ESTUDIOS DE PLANIFICACIÓN DEL TRANSPORTE

Otro proceso importante mediante el cual el H-GAC identifica las necesidades y oportunidades de movilidad de las comunidades minoritarias, de bajos ingresos y otras comunidades desfavorecidas es a través de estudios específicos de planificación del transporte. La agencia realiza periódicamente estudios de movilidad regionales y subregionales para comprender las necesidades de movilidad de una comunidad y llegar a soluciones prácticas de planificación que respondan a las necesidades identificadas. Entre los ejemplos de estos estudios subregionales de planificación de la movilidad y el transporte se incluyen la Evaluación y el Plan de Necesidades de Transporte de Pearland, el Estudio del Plan de Vías Públicas del Condado de Chambers, el Plan de Seguridad para Ciclistas y Peatones del Área de la Bahía, el Estudio del Corredor Fm 518, el Estudio de Movilidad de

²¹ Las “3-C” representan un proceso de planificación “Continuo, Comprehensivo y Cooperativo”.

Pearland, el Plan de Movilidad de Old Sixth Ward/TIRZ 13 Fase II, el Estudio del Corredor de Washington Avenue, el Plan Subregional del Condado de Fort Bend, el Estudio de Movilidad del Condado de Liberty, el Estudio Subregional del Sureste del Condado de Harris, el Estudio de Movilidad del Distrito 2 del Condado de Montgomery, el Plan Subregional SH 146, el Estudio de Movilidad del East End, el Plan de Transporte del Condado de Waller y el Plan Subregional del Norte del Condado de Brazoria/Pearland, por nombrar algunos.

C. EL PLAN REGIONAL DE TRANSPORTE COORDINADO

El Plan Regional de Transporte Coordinado (RCTP, por sus siglas en inglés) se desarrolló para determinar dónde existían vacíos en la cobertura de la red de transporte público y para evaluar la demanda insatisfecha de servicios de transporte en los trece condados de la Región de Planificación de la Costa del Golfo del H-GAC. El objetivo del RCTP es mejorar las opciones de movilidad para la población prioritaria de personas de la tercera edad (mayores de 65 años), personas con discapacidades, personas con bajos ingresos, personas con dominio limitado del inglés, jóvenes y veteranos. Una gran parte de esta población objetivo son residentes pertenecientes a minorías y con bajos ingresos, muchos de los cuales viven en zonas suburbanas y rurales donde el transporte público es inexistente o muy irregular, lo que les dificulta desplazarse. El RCTP destaca las opciones de financiación y aplicación de estrategias para ampliar los servicios de transporte, así como para mejorar el servicio allí donde ya existe.

El RCTP se actualiza cada cinco años. La última actualización se realizó en 2022 e incluyó un amplio esfuerzo de investigación y recopilación de información que incluyó reuniones públicas, seminarios, estudios de grupos focales y una encuesta a las partes interesadas. La actualización de 2022 incluyó un inventario de proveedores de transporte y una encuesta a las agencias interesadas en la que se enumeraban los proveedores de servicios de transporte existentes y se documentaban sus servicios, recursos de flota, áreas de mercado y parámetros operativos, entre otras cosas. Los encuestados seleccionados para la encuesta incluyen agencias de servicios humanos, agencias de transporte público, distritos escolares, organizaciones privadas sin fines de lucro y entidades gubernamentales de la ciudad y del condado. La información solicitada en la encuesta incluye:

- Cómo informó la organización al público sobre sus servicios, incluyendo el uso de folletos de la organización y enlaces web;
- La flota de vehículos del proveedor de transporte;
- El uso de la tecnología por parte del proveedor en sus operaciones;
- Los ingresos y gastos del proveedor;
- El uso de agencias externas para prestar servicios; y
- Comentarios sobre cómo EL H-GAC podría ayudarles a prestar un mejor servicio.

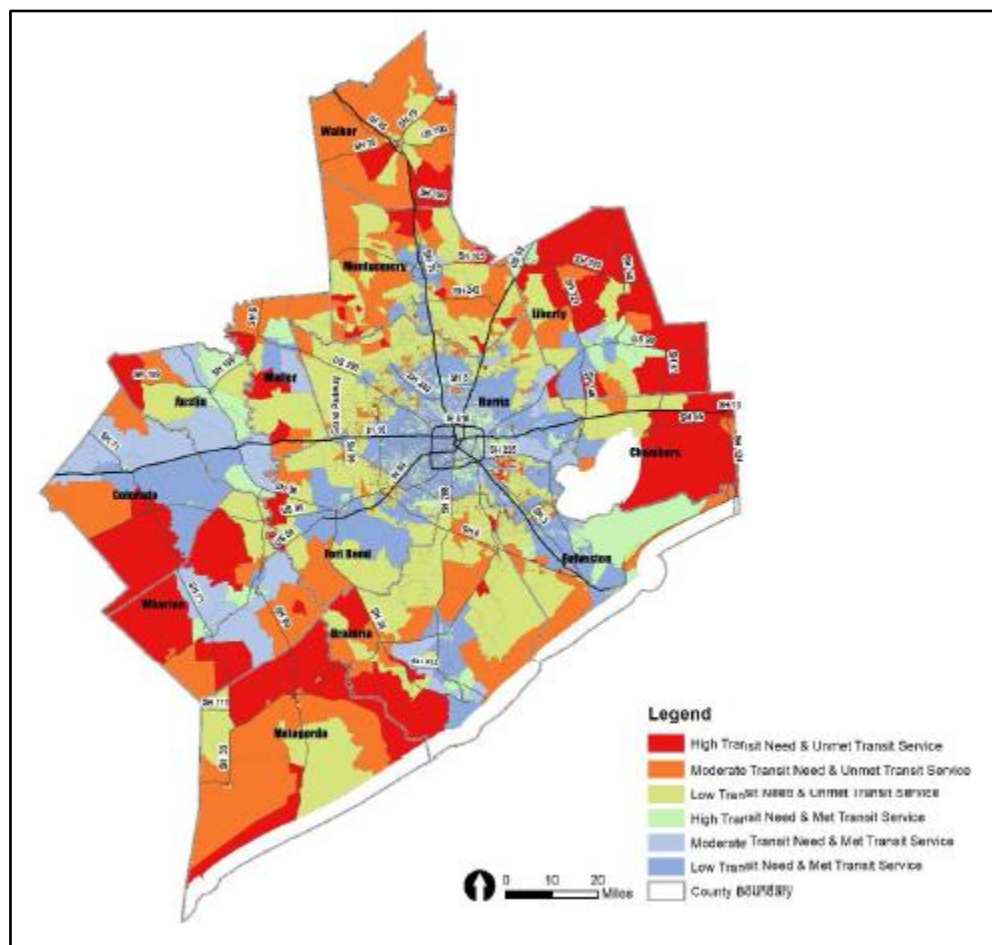
Dos elementos clave del proceso de desarrollo del RCTP son el análisis de las necesidades de transporte público y la identificación de las deficiencias en la red de servicios de transporte, lo que incluye las zonas en las que el servicio de transporte público existente es funcionalmente inadecuado. El esfuerzo de evaluación de

necesidades es un elemento fundamental para el análisis de deficiencias. En otras palabras, las deficiencias en la disponibilidad del servicio de transporte son, en esencia, necesidades de transporte no satisfechas.

La campaña de divulgación en apoyo a la actualización del RCTP incluyó cinco (5) reuniones públicas virtuales interactivas, cada una de las cuales se centró en el área de servicio de los proveedores de servicios de transporte participantes; en segundo lugar, una encuesta en línea que se publicó en el sitio web del proyecto en inglés, español, vietnamita y chino (mandarín); y, por último, una actividad de mapeo que brindó al público la oportunidad de proporcionar comentarios específicos de cada ubicación sobre las barreras para el uso del transporte y explicar por qué esa ubicación era inaccesible para ellos en transporte público.

Mapa 18

Necesidades de tránsito y deficiencias en el servicio de transporte en la región de trece condados del H-GAC



Se promovieron las oportunidades de participación pública de diversas maneras. Los miembros del grupo de trabajo directivo del RCTP distribuyeron folletos y gráficos para redes sociales a través de sus listas de correo electrónico y plataformas de redes sociales. Los folletos y los gráficos para redes sociales también se distribuyeron a una amplia variedad de socios del H-GAC en toda la región, quienes ayudaron a reclutar tanto a los participantes en la encuesta como a los participantes en la reunión virtual. Estos gráficos se distribuyeron en inglés, español, vietnamita y chino mandarín. El personal del H-GAC también utilizó los canales de redes sociales de la organización para promocionarse y publicó en páginas comunitarias de Facebook y NextDoor. El H-GAC utilizó cuatro plataformas de redes sociales para promocionar el evento: Facebook, Instagram, LinkedIn, y Twitter. En las cuatro plataformas, estas publicaciones llegaron a un total de 8940 usuarios y generaron un total de 199 clics. Además, las publicaciones generaron reacciones (por ejemplo, "Me gusta" en Facebook o favoritos en Twitter), comentarios y compartidos/"retuits", lo que amplió su alcance.

Se utilizaron dos campañas publicitarias pagadas en redes sociales para llegar a personas que no estaban bien conectadas con las organizaciones comunitarias. La primera campaña en Facebook, Instagram y LinkedIn se programó para coincidir con el lanzamiento del sitio web de compromiso. En las tres plataformas, los anuncios se vieron un total de 36 730 veces, lo que generó 294 clics. La segunda campaña se lanzó en Facebook e Instagram para impulsar respuestas adicionales a la encuesta. A diferencia de la primera campaña, esta incluyó anuncios en español y chino mandarín, además de inglés. En ambas plataformas, estos anuncios se vieron un total de 34 724 veces, generando 361 clics.

D. ESTUDIOS SOBRE CENTROS HABITABLES

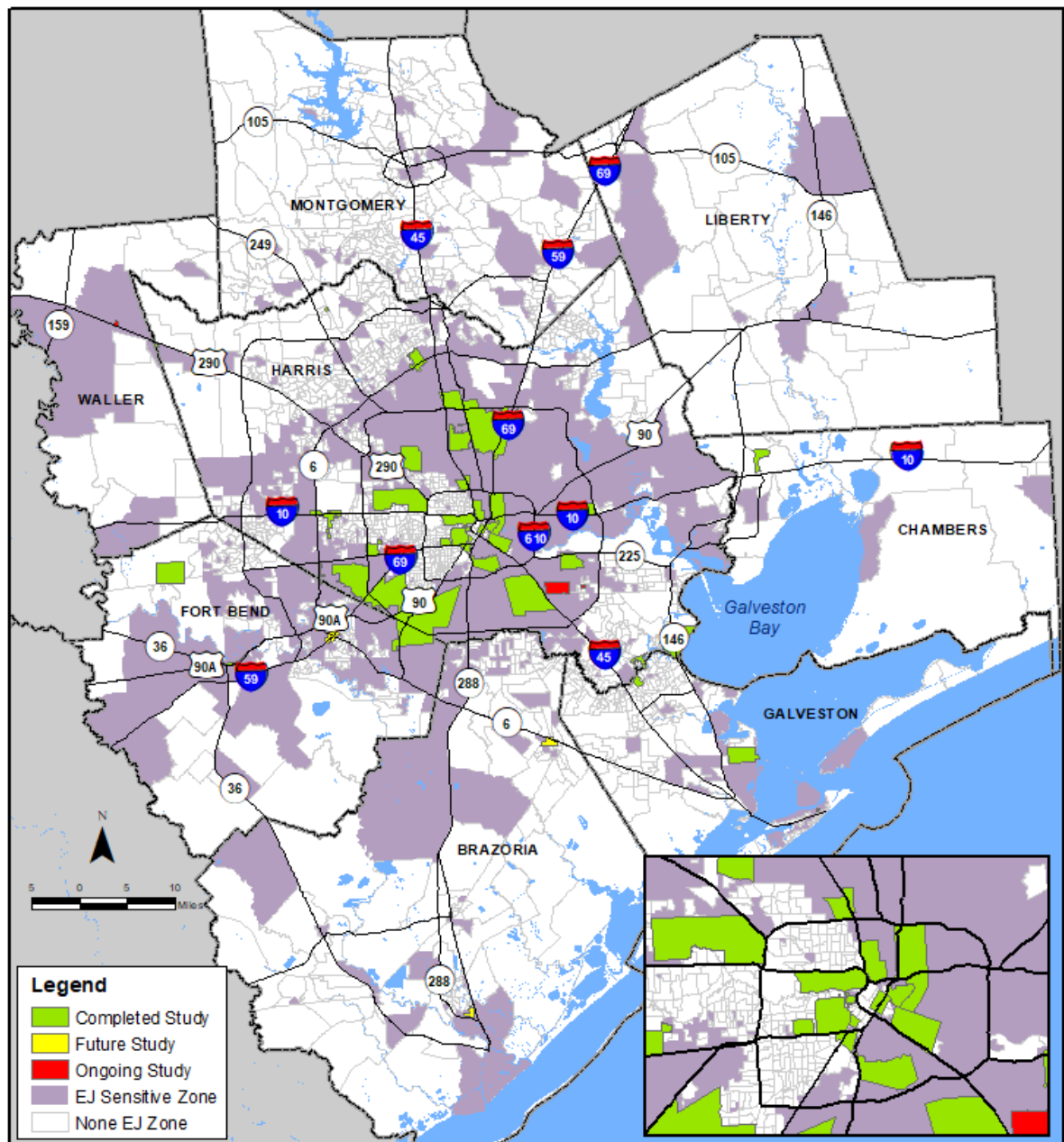
Los estudios sobre centros habitables son otra forma de identificar las necesidades de movilidad de las minorías dentro del proceso de planificación del transporte del H-GAC. Los "centros habitables" se conciben como lugares donde las personas pueden vivir, trabajar y divertirse sin depender tanto del automóvil, y se construyen en torno a estrategias que mejoran la comunidad, el desarrollo económico, la movilidad y el medio ambiente. El programa Liveable Centers (Centros habitables) fomenta el desarrollo de una combinación complementaria de viviendas, comercios y otros usos del suelo en comunidades diseñadas para ser transitables a pie, conectadas y accesibles mediante múltiples medios de transporte (transporte público, bicicleta, a pie y automóvil) y, al promover los desplazamientos multimodales, reduce las millas recorridas en vehículo y mejora la calidad general del aire.

El Programa de Centros Habitables del H-GAC colabora con las comunidades locales para identificar posibles áreas de estudio y definir estrategias viables para crear los centros previstos. Los estudios producen un plan de implementación para hacer realidad la visión. El programa Livable Centers del H-GAC ha completado estudios en áreas urbanas, suburbanas y rurales en toda la región de planificación metropolitana de ocho condados que abarca el H-GAC. Hasta la fecha, el H-GAC ha completado 40 estudios sobre centros habitables. Actualmente hay tres estudios en curso, mientras que otros tres se han identificado como estudios futuros. Los 46 estudios citados se basan en comunidades desfavorecidas o incluyen bloques censales sensibles en materia de justicia medioambiental.

Los estudios completados/activos sobre centros habitables incluyen la ciudad de Waller, el Distrito de Gerencia del Gran Norte, el Distrito de Gerencia del Gran Este, OST/Palm Center, Independence Heights/Northline Development, el Distrito de Mejora de Aerolíneas, la ciudad de Hempstead, Spring Branch, la ciudad de Prairie View, el Precinto 2 del condado de Harris, el Distrito Internacional y la ciudad de Pasadena.

Mapa 18

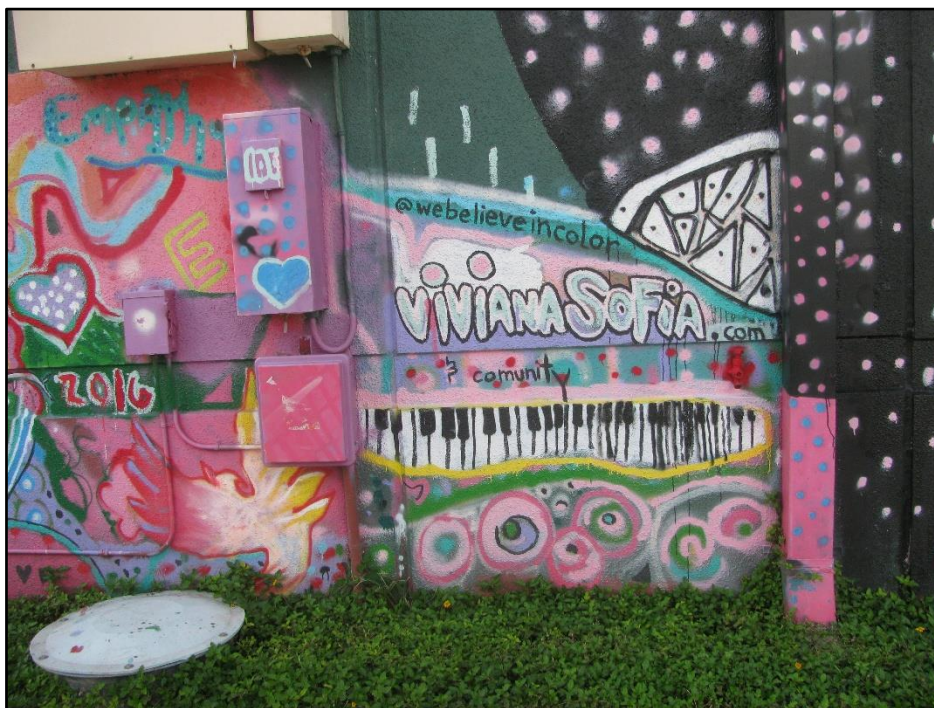
Estudios sobre centros habitables en la región de planificación metropolitana de trece condados del H-GAC



3.4 ANÁLISIS DE EQUIDAD EN EL TRANSPORTE

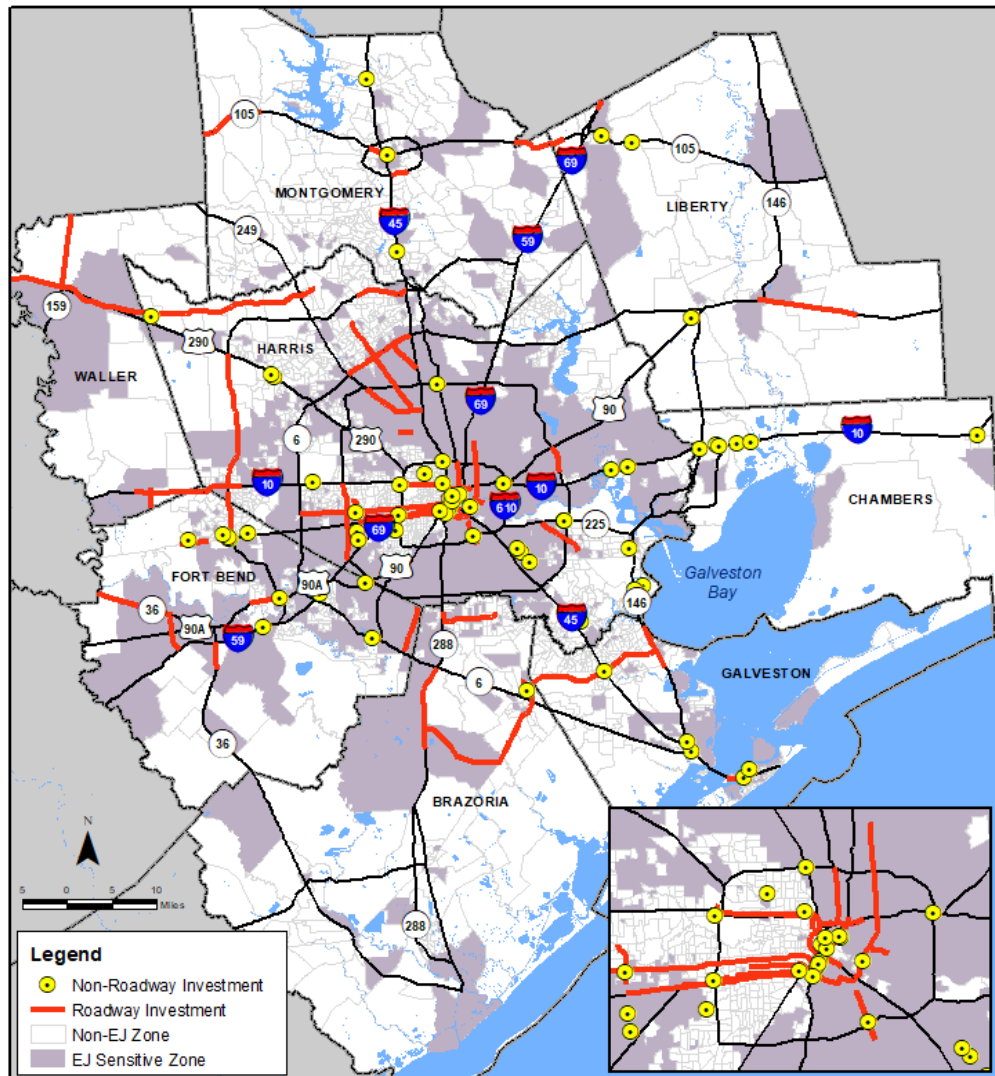
Un indicador clave de un programa eficaz contra la discriminación es la calidad de las oportunidades que se ofrecen a las partes interesadas de las comunidades minoritarias y de bajos ingresos para participar en el proceso de planificación. Las iniciativas contra la discriminación también pueden evaluarse en función del nivel de equidad en la distribución de los beneficios de los programas e inversiones en transporte, así como de la asignación de los costos asociados a ellos. A través de una variedad de herramientas cuantitativas y geoespaciales, se utilizan varias métricas para caracterizar la equidad con respecto a la planificación del transporte en la región de planificación metropolitana del H-GAC. Los análisis que siguen examinan la distribución de las inversiones en transporte y cómo estas afectan la movilidad y la accesibilidad tanto en las comunidades desatendidas (objetivo) como en las comunidades no objetivo. Los resultados demuestran lo bien que los socios estatales y locales encargados de la planificación del transporte apoyan la movilidad general y la accesibilidad a las oportunidades de empleo, los centros comunitarios y los servicios esenciales para los residentes de la región.

Esta sección incluye una recopilación de mapas, gráficos y tablas pertinentes para los análisis generales sobre equidad en el transporte. Se evalúa el impacto de los planes e inversiones en materia de transporte en las zonas sensibles desde el punto de vista de la justicia ambiental, las zonas sensibles desde el punto de vista de la justicia ambiental clasificadas como muy desfavorecidas y las zonas no clasificadas como sensibles desde el punto de vista de la justicia ambiental.



Mapa 18

Inversiones en transporte de importancia regional en el plan decenal del H-GAC (2021-2030)



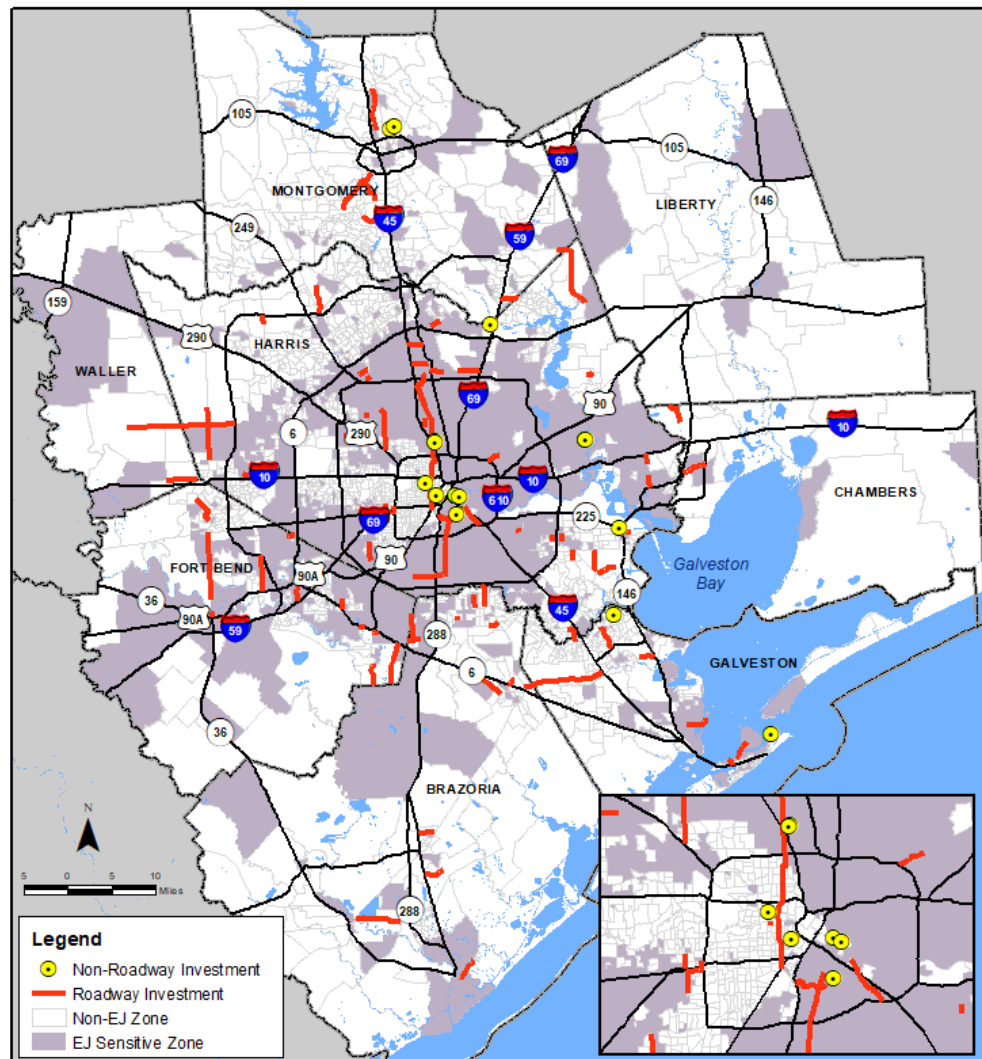
Fuente: Plan decenal del H-GAC (ejercicio fiscal 2021-2030)

Tabla 9

Distribución de inversiones en transporte de importancia regional en zonas de justicia ambiental y zonas de no justicia ambiental
(Plan decenal del H-GAC (2021-2030))

	Áreas con justicia ambiental	Áreas de justicia ambiental con gran desventaja	Zonas sin justicia ambiental
Número de proyectos (porcentaje de proyectos)	65 de 93 (69,9%)	39 de 93 (41,9%)	28 de 93 (30,1%)
Costo de los proyectos (porcentaje del presupuesto)	\$14 087 701 017 (83,0%)	\$11 313 187 460 (66,6%)	\$2 888 799 507 (17,0%)

Mapa 19
Inversiones en vías locales en el plan decenal del H-GAC (2021-2030)



Fuente: Plan decenal del H-GAC (ejercicio fiscal 2021-2030)

Tabla 10
Distribución de proyectos de mejora de vías locales en zonas con justicia ambiental y zonas sin justicia ambiental
(Plan decenal del H-GAC (2021-2030))

	Áreas con justicia ambiental	Áreas de justicia ambiental con gran	Zonas sin justicia ambiental
Número de proyectos (porcentaje de proyectos)	65 de 86 (75,6%)	21 de 86 (24,4%)	68 de 86 (79,1%)
Costo de los proyectos (Porcentaje del	\$2 011 937 273 (70,3%)	\$621 541 986 (21,7%)	\$2 460 929 579 (86,0%)
Gasto per cápita	\$507,9	\$726,2	\$780,9

Mapa 20

Ubicación de los centros de aceras cartografiados dentro de la región MPO de ocho condados

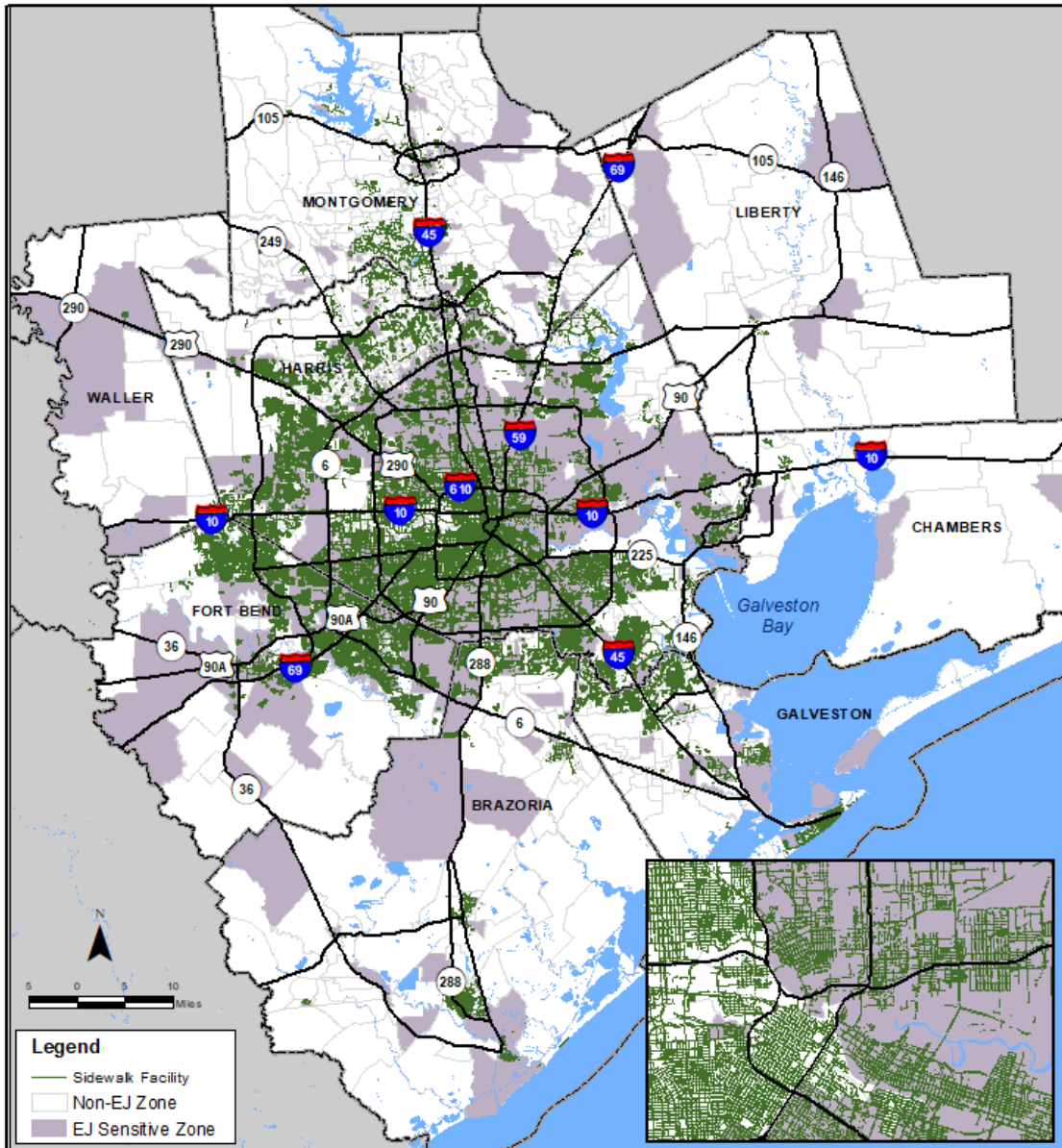


Tabla 11

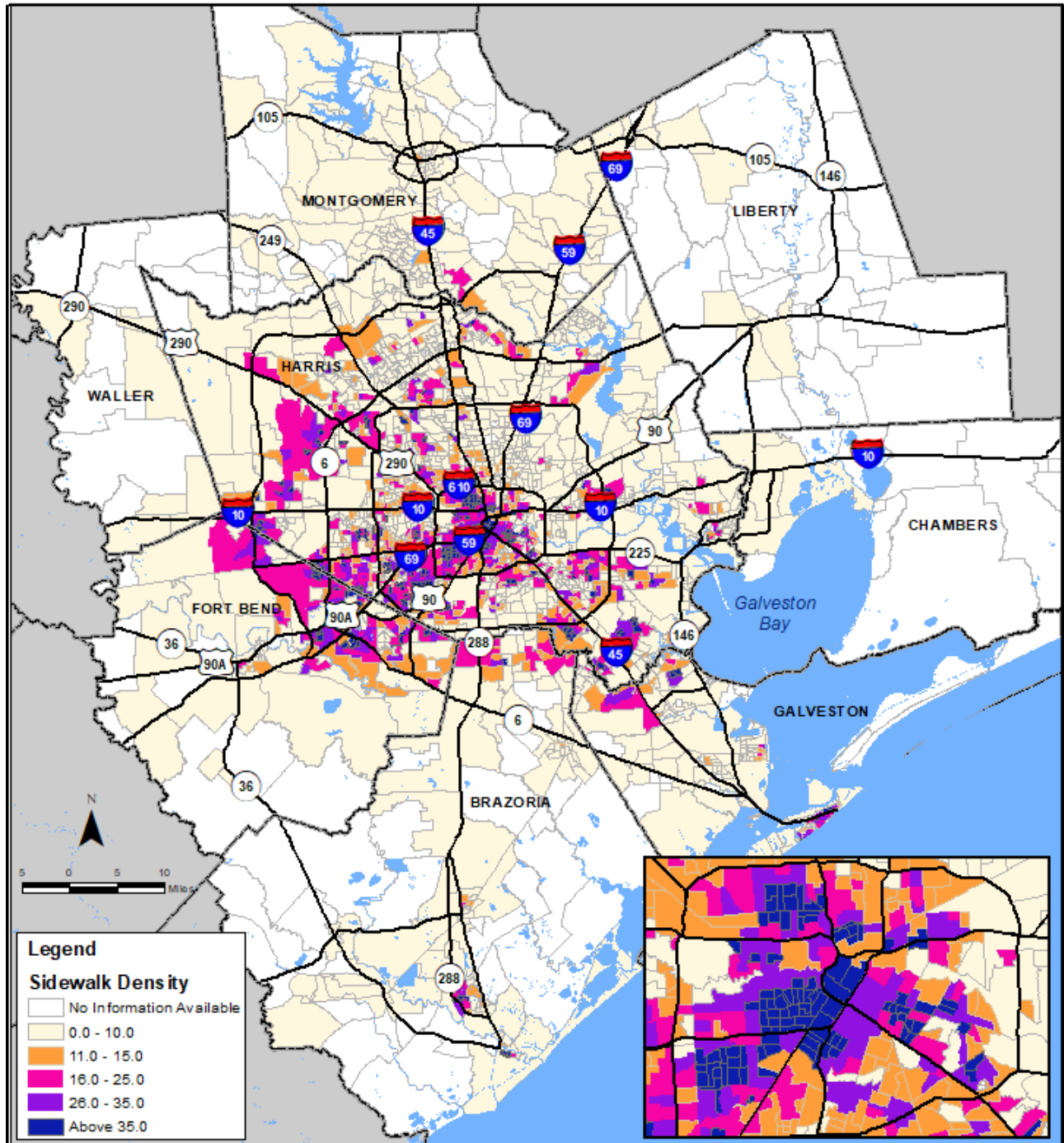
Áreas objetivo y no objetivo de justicia ambiental y los centros de aceras dentro de la región MPO de ocho condados

	Áreas con justicia ambiental	Áreas de justicia ambiental con gran desventaja	Zonas sin justicia ambiental
Longitud de las aceras (% de infraestructura)	10 628,6 millas (54,8%)	2314,7 millas (11,9%)	10 199,4 millas (52,6%)

Fuente: Base de datos de servicios de información geográfica (SIG) del H-GAC - 2024

Mapa 21

Densidad de aceras por grupo de bloques censales dentro de la región MPO de ocho condados (en millas/milla cuadrada)



Fuente: Servicio de Información Geográfica (SIG) del Consejo del Área de Houston-Galveston 2024

Tabla 12
Características de los viajes de los usuarios de automóviles durante el pico matutino (6:00 a. m. a 9:00 a. m.)

	Todas las zonas TAZ	Zonas sin justicia ambiental	Zonas con justicia ambiental	Zonas con justicia ambiental: alta desventaja
	<i>Tiempo promedio de viaje en vehículo (minutos)</i>			
Red 2023	24,5	26,1	22,4	19,6
Redes de construcción 2045	28,8	31,8	23,8	20,5
Sin construcción en 2045	29,8	33,3	24,0	20,6
	<i>Duración promedio de los viajes en vehículo (millas)</i>			
Red 2023	14,5	15,6	13,0	11,4
Redes de construcción 2045	15,4	17,1	12,7	11,0
Sin construcción en 2045	14,9	16,6	12,3	10,6
	<i>Velocidad promedio de los vehículos (millas/hora)</i>			
Red 2023	35,5	36,0	34,8	34,9
Redes de construcción 2045	32,1	32,2	31,9	32,1
Sin construcción en 2045	30,1	29,8	30,6	30,8

Fuente: Modelo de demanda de transporte del H-GAC, 2024

Tabla 13
Características de los viajes de los usuarios del transporte público durante la hora pico de la mañana (6:00 a. m. a 9:00 a. m.)

	Todas las zonas TAZ	Zonas sin justicia ambiental	Zonas con justicia ambiental	Zonas con justicia ambiental: alta desventaja
	<i>Tiempo promedio de viaje (minutos)</i>			
Red 2023	19,9	23,3	17,9	14,9
Redes de construcción 2045	26,8	36,7	20,7	18,1
Sin construcción en 2045	22,8	29,8	18,8	16,0
	<i>Duración promedio del viaje (millas)</i>			
Red 2023	12,1	14,1	10,9	9,2
Redes de construcción 2045	14,5	19,7	11,3	9,9
Sin construcción en 2045	12,0	15,2	10,2	8,8
	<i>Velocidad promedio del viaje (millas/hora)</i>			
Red 2023	36,3	36,4	36,3	37,1
Redes de construcción 2045	32,5	32,2	32,9	32,7
Sin construcción en 2045	31,6	30,6	32,4	33,1
	<i>Número de viajes en transporte público</i>			
Red 2023	96 866	36 522	60 343	20 456
Redes de construcción 2045	242 941	93 142	149 799	52 339
Sin construcción en 2045	113 257	41 111	72 146	26 101

Fuente: Modelo de demanda de transporte del H-GAC, 2024

Tabla 14
Nivel de servicio durante el pico matutino (6:00 a. m. – 9:00 a. m.)

Clasificación de carreteras	Año 2023		Red de Conformidad 2045		Red sin construcción 2045	
	LOS	% por clase	LOS	% por clase	LOS	% por clase
Autopistas	A-B-C	84,8%	A-B-C	73,1%	A-B-C	68,6%
	D-E	12,8%	D-E	15,2%	D-E	15,2%
	F	2,4%	F	11,1%	F	16,3%
Carreteras de peaje	A-B-C	93,9%	A-B-C	82,5%	A-B-C	76,8%
	D-E	4,9%	D-E	9,2%	D-E	13,2%
	F	1,2%	F	8,3%	F	9,9%
Arteriales principales	A-B-C	92,4%	A-B-C	82,0%	A-B-C	75,6%
	D-E	5,3%	D-E	10,5%	D-E	11,4%
	F	2,3%	F	7,5%	F	13,0%
Otras arteriales	A-B-C	92,8%	A-B-C	83,1%	A-B-C	77,8%
	D-E	5,5%	D-E	10,0%	D-E	11,4%
	F	1,6%	F	6,9%	F	10,8%
Colectores	A-B-C	97,6%	A-B-C	89,2%	A-B-C	84,0%
	D-E	1,8%	D-E	5,4%	D-E	6,8%
	F	0,6%	F	5,4%	F	9,2%
Rampas	A-B-C	93,1%	A-B-C	88,8%	A-B-C	86,9%
	D-E	4,0%	D-E	5,8%	D-E	5,6%
	F	3,0%	F	5,4%	F	7,5%
Ruta lateral	A-B-C	93,6%	A-B-C	84,3%	A-B-C	81,0%
	D-E	4,4%	D-E	8,6%	D-E	9,3%
	F	2,0%	F	7,1%	F	9,7%
HOT	A-B-C	76,6%	A-B-C	65,2%	A-B-C	58,5%
	D-E	23,4%	D-E	23,0%	D-E	20,4%
	F	0,0%	F	11,7%	F	21,2%

Fuente: Modelo de demanda de transporte del H-GAC, 2023

Tabla 15

Accesibilidad a los puestos de trabajo en automóvil y medios de transporte público: comparaciones por red

	Número de empleos accesibles en 30 minutos en automóvil			Número de empleos accesibles en 60 minutos en transporte público		
	Red del año 2023	Construcción en el año 2045	Sin construcción en el año 2045	Red del año 2023	Sin construcción en el año 2045	Sin construcción en el año 2045
Zonas sin justicia ambiental	793 686	744 262	703 519	1 665 688	1 532 583	1 516 828
Porcentaje de cambio respecto a la red de 2023		-6,2%	-11,4%		-8,0%	-8,9%
Zonas con justicia ambiental	1 054 307	1 147 762	1 089 848	2 167 869	2 132 190	2 309 659
Porcentaje de cambio respecto a la red de 2023		8,9%	3,4%		-1,6%	6,5%
Zonas de justicia ambiental con gran desventaja	1 479 880	1 664 339	1 596 098	2 561 174	2 689 449	2 978 959
Porcentaje de cambio respecto a la red de 2023		12,5%	7,9%		5,0%	16,3%

Fuente: Modelo de demanda de transporte del H-GAC, 2024

Tabla 16

Accesibilidad a los empleos en automóvil y medios de transporte público – Por categoría de justicia ambiental

Categoría de justicia ambiental	Empleos accesibles en 30 minutos en automóvil			Empleos accesibles en 60 minutos en transporte público		
	Red del año 2023	Construcción del año 2045	Año 2045 Sin construcción	Red del año 2023	Construcción del año 2045	Año 2045 Sin construcción
Sin justicia ambiental	793 686	744 262	703 519	1 665 688	1 532 583	1 516 828
Todos los justicia ambiental	1 054 307	1 147 762	1 089 848	2 167 869	2 132 190	2 309 659
Minoría	1 077 333	1 178 572	1 119 685	2 209 131	2 182 167	2 367 498
Bajos ingresos	1 225 619	1 367 626	1 304 969	2 239 969	2 336 747	2 556 402
LEP	1 420 783	1 635 909	1 569 585	2 508 473	2 623 711	2 921 826
Hogares con jefa de familia	1 274 101	1 458 919	1 403 756	2 348 757	2 490 084	2 747 902
Hogares sin automóvil	1 524 290	1 761 807	1 704 548	2 525 476	2 771 041	3 065 052
LEA	1 366 722	1 525 932	1 455 895	2 464 424	2 530 229	2 779 924
Ancianos	1 194 826	1 206 900	1 147 801	2 262 748	2 201 353	2 399 189
Discapacitados	1 076 234	1 059 332	996 099	2 178 957	2 068 204	2 219 486
Alta desventaja	1 479 880	1 664 339	1 596 098	2 561 174	2 689 449	2 978 959

Fuente: Modelo de demanda de transporte del H-GAC, 2024

Tabla 17

El efecto de los peajes en la circunvalación 8 sobre la accesibilidad al empleo en automóvil y transporte público

Categoría de justicia ambiental	Empleos accesibles en 30 minutos en automóvil			Empleos accesibles en 60 minutos en transporte público		
	Red con peaje en el año 2023	Red sin peaje en el año 2023	% de cambio debido al peaje en la circunvalación 8	Red con peaje en el año 2023	Red sin peaje en el año 2023	% de cambio con respecto al peaje de la circunvalación 8
Sin justicia ambiental	793 686	904 093	+13,9%	1 665 688	2 023 589	+21,5%
Todos los justicia ambiental	1 054 307	1 397 696	+32,6%	2 167 869	2 861 590	+32,8%
Minoría	1 077 333	1 435 048	+33,2%	2 209 131	2 924 395	+32,4%
Bajos ingresos	1 225 619	1 660 546	+35,5%	2 239 969	2 999 514	+33,9%
LEP	1 420 783	1 955 897	+37,7%	2 508 473	3 334 557	+32,9%
Hogares con jefa de familia	1 274 101	1 754 802	+37,7%	2 348 757	3 213 439	+36,8%
Hogares sin automóvil	1 524 290	2 113 555	+38,7%	2 525 476	3 457 240	+36,9%
LEA	1 366 722	1 814 928	+32,8%	2 464 424	3 205 145	+30,1%
Ancianos	1 194 826	1 453 400	+21,6%	2 262 748	2 870 057	+26,8%
Discapacitados	1 076 234	1 259 873	+17,1%	2 178 957	2 725 246	+25,1%
Alta desventaja	1 479 880	1 981 379	+33,9%	2 561 174	3 383 775	+32,1%

Fuente: Modelo de demanda de transporte del H-GAC, 2024

Este espacio se ha dejado en blanco intencionalmente

Mapa 22

Centros para peatones y ciclistas en el área de planificación metropolitana de Houston-Galveston

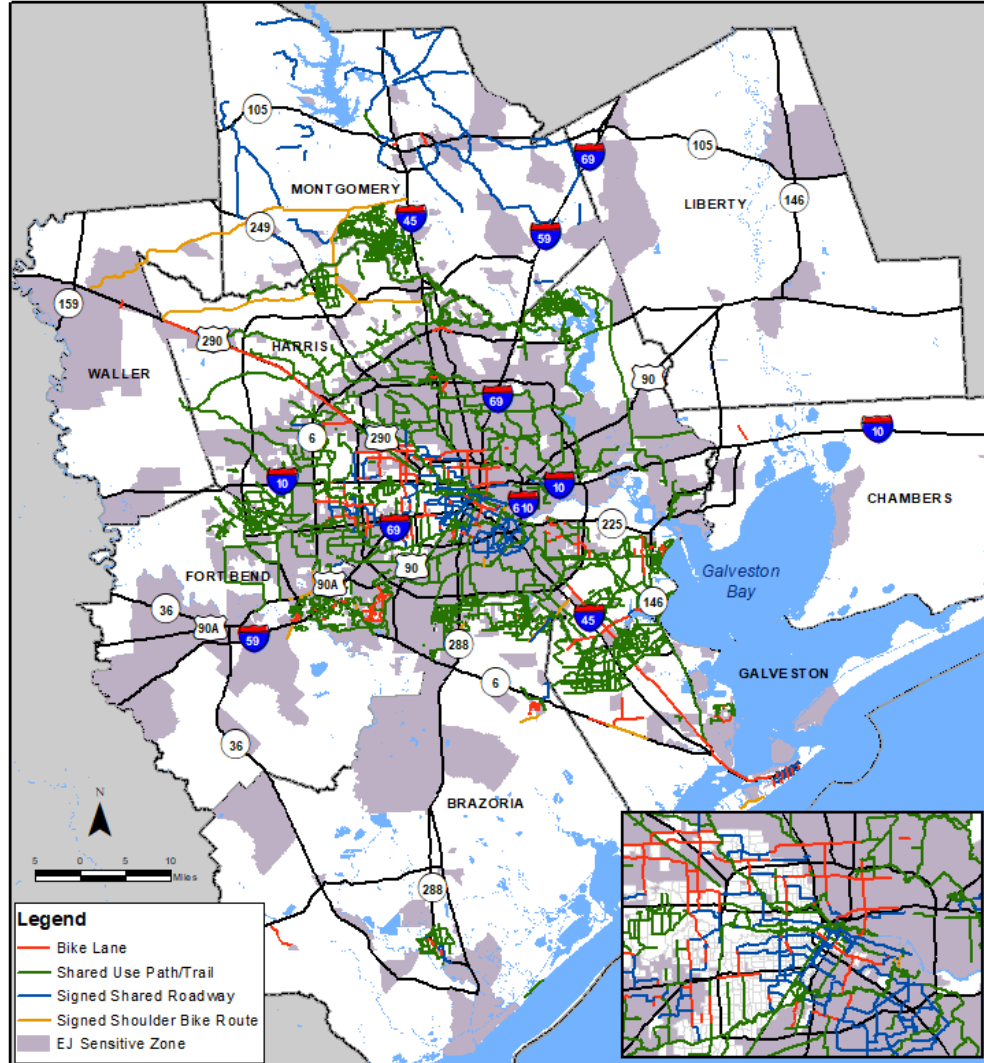


Tabla 18: Infraestructura de carriles para bicicletas en la región de ocho condados de la MPO

Centro para ciclistas y peatones	Total regional	En el área sin justicia ambiental	% de la red	En el área de justicia ambiental	% de la red	Justicia ambiental con gran desventaja	% de la red
Carril para bicicletas	276 millas	223 millas	81,0%	215 millas	78,0%	142 millas	51,6%
Camino de uso compartido	2203 millas	1649 millas	74,8%	1384 millas	62,8%	532 millas	24,1%
Carretera compartida señalizada	281 millas	185 millas	66%	97 millas	34%	24 millas	9%
Ruta ciclista señalizada	111 millas	105 millas	94,8%	86 millas	77,2%	1 milla	1%
Total	2953 millas	2269 millas	76,8%	1884 millas	63,8%	795 millas	26,9%

Fuente: Plan Regional de Ciclovías del H-GAC para 2024

Mapa 23
Rutas de autobús local y exprés de METRO: horarios aproximados de funcionamiento

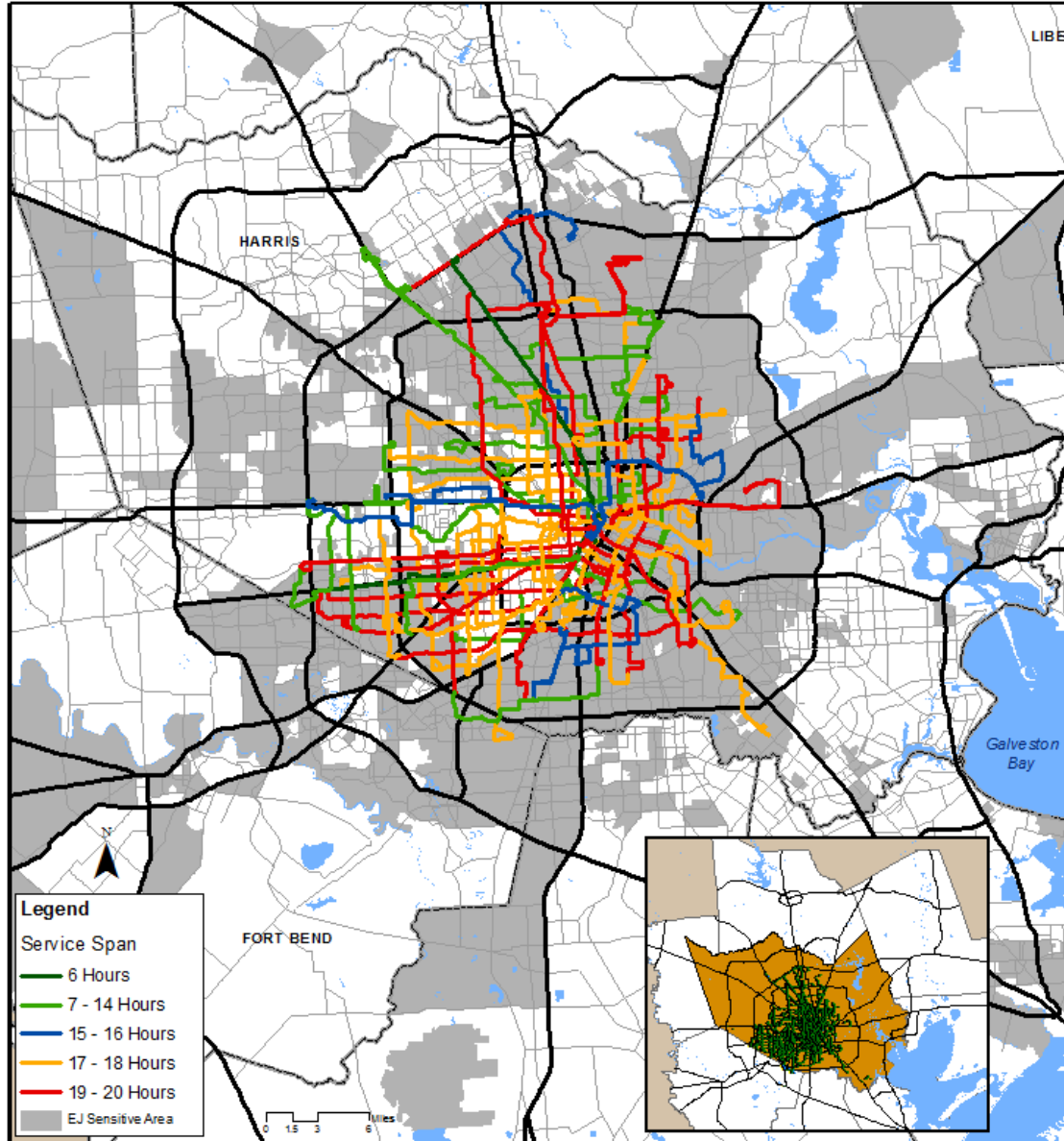


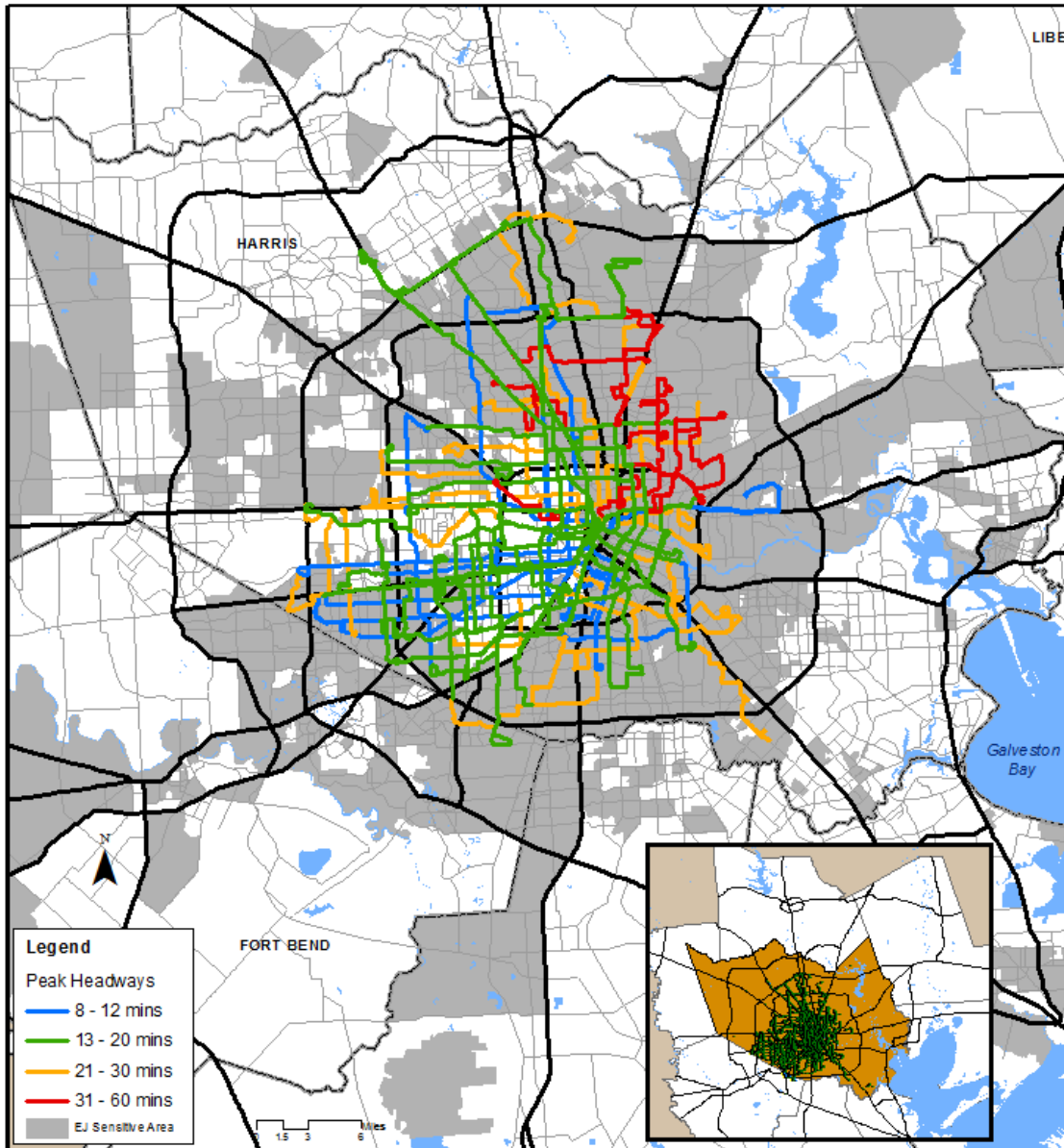
Tabla 19:
Distribución de las paradas de autobús METRO en la región metropolitana de Houston

	Número de paradas de autobús	Porcentaje de paradas de autobús
Áreas con justicia ambiental	6484	72,0%
Áreas no sujetas a justicia ambiental	2532	28,0%
Desventaja alta de justicia ambiental*	3401	37,7%
Total	9016	100%

Fuente: Autoridad Metropolitana de Transporte Público del Condado de Harris, 2024

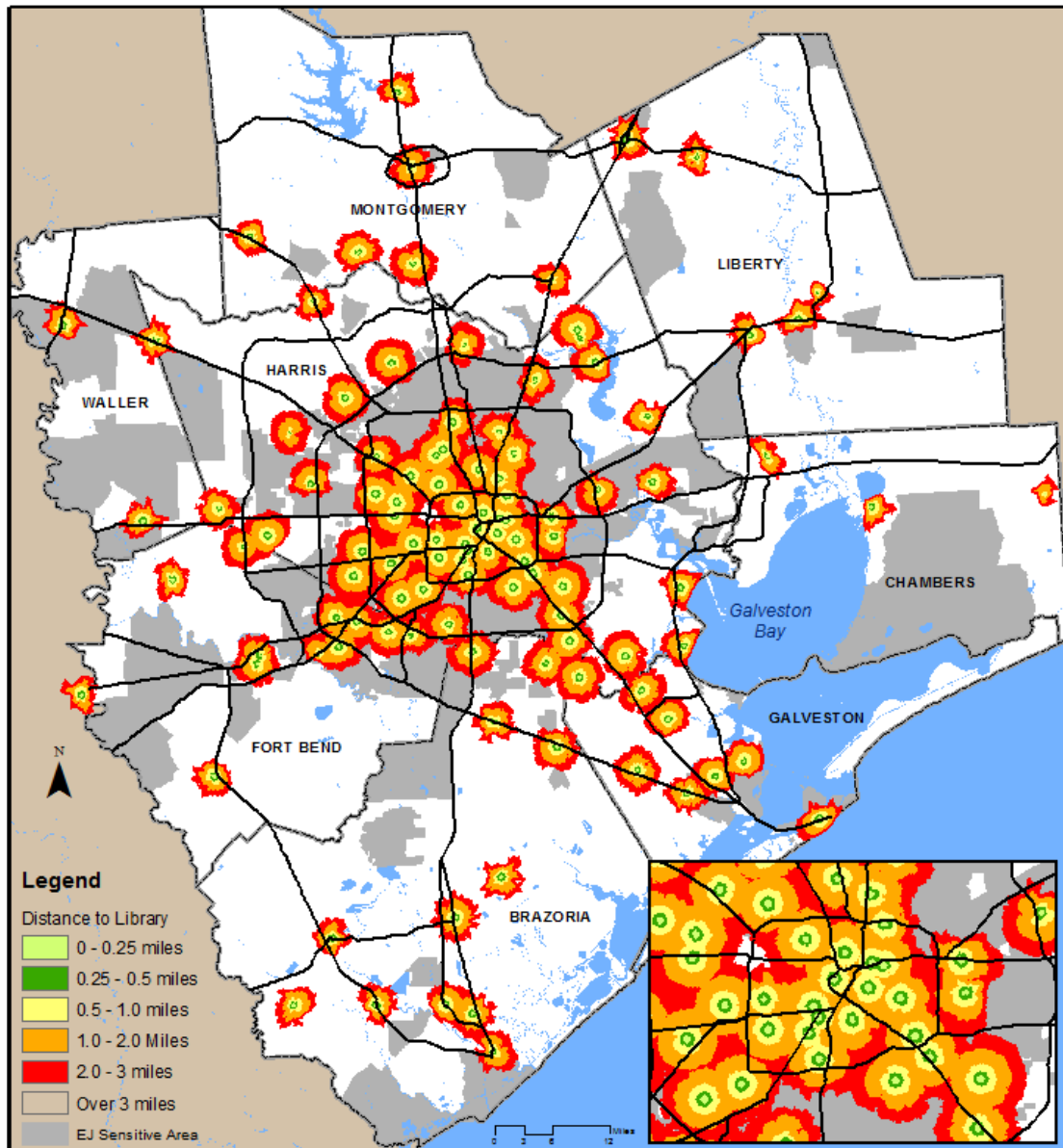
* Subconjunto de las áreas de justicia ambiental

Mapa 24
Rutas de autobús METRO: condiciones de frecuencia máxima



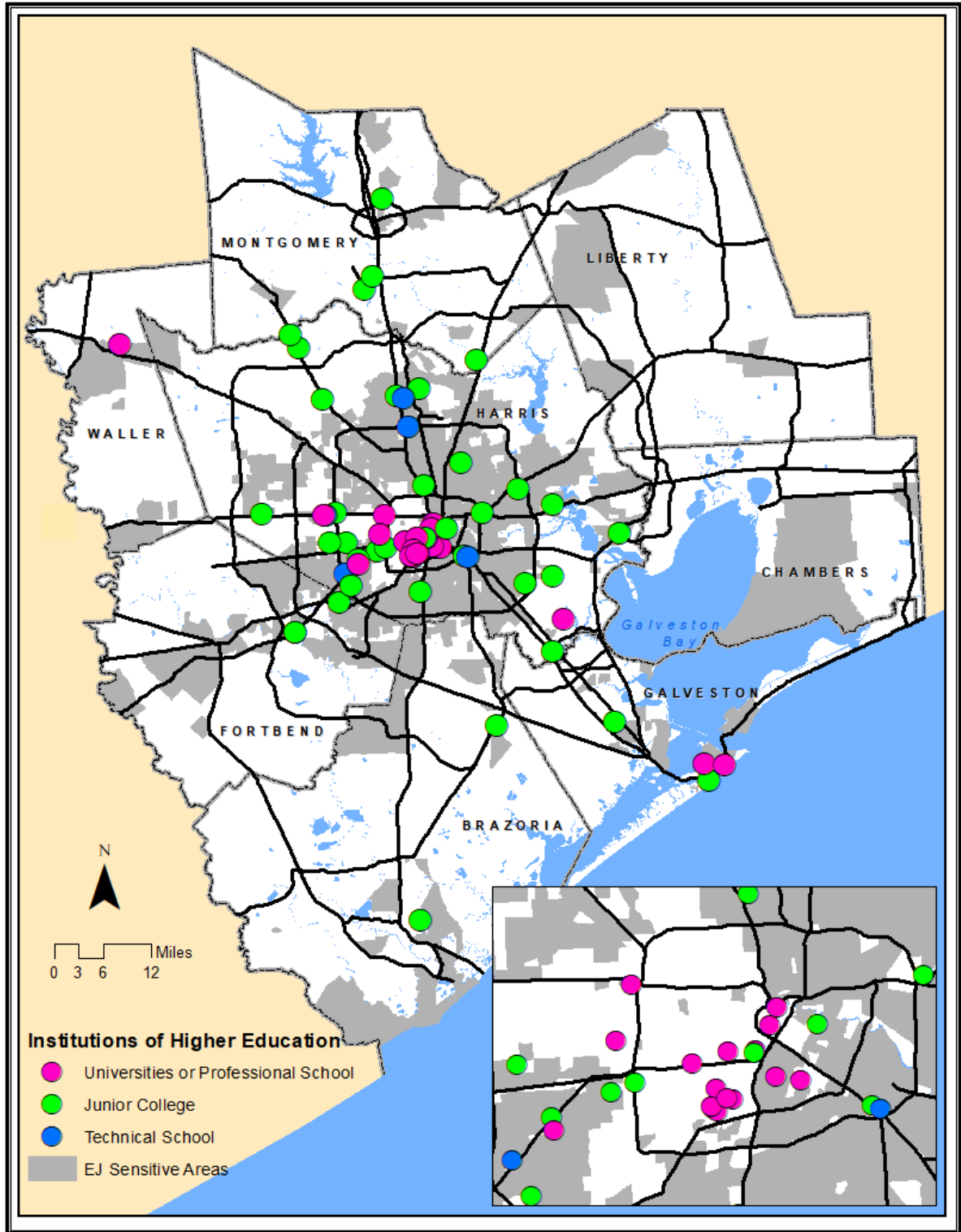
Fuente: Autoridad Metropolitana de Transporte Público del Condado de Harris, 2017

Mapa 25
Cobertura para centros bibliotecarios del condado en la región MPO de ocho condados



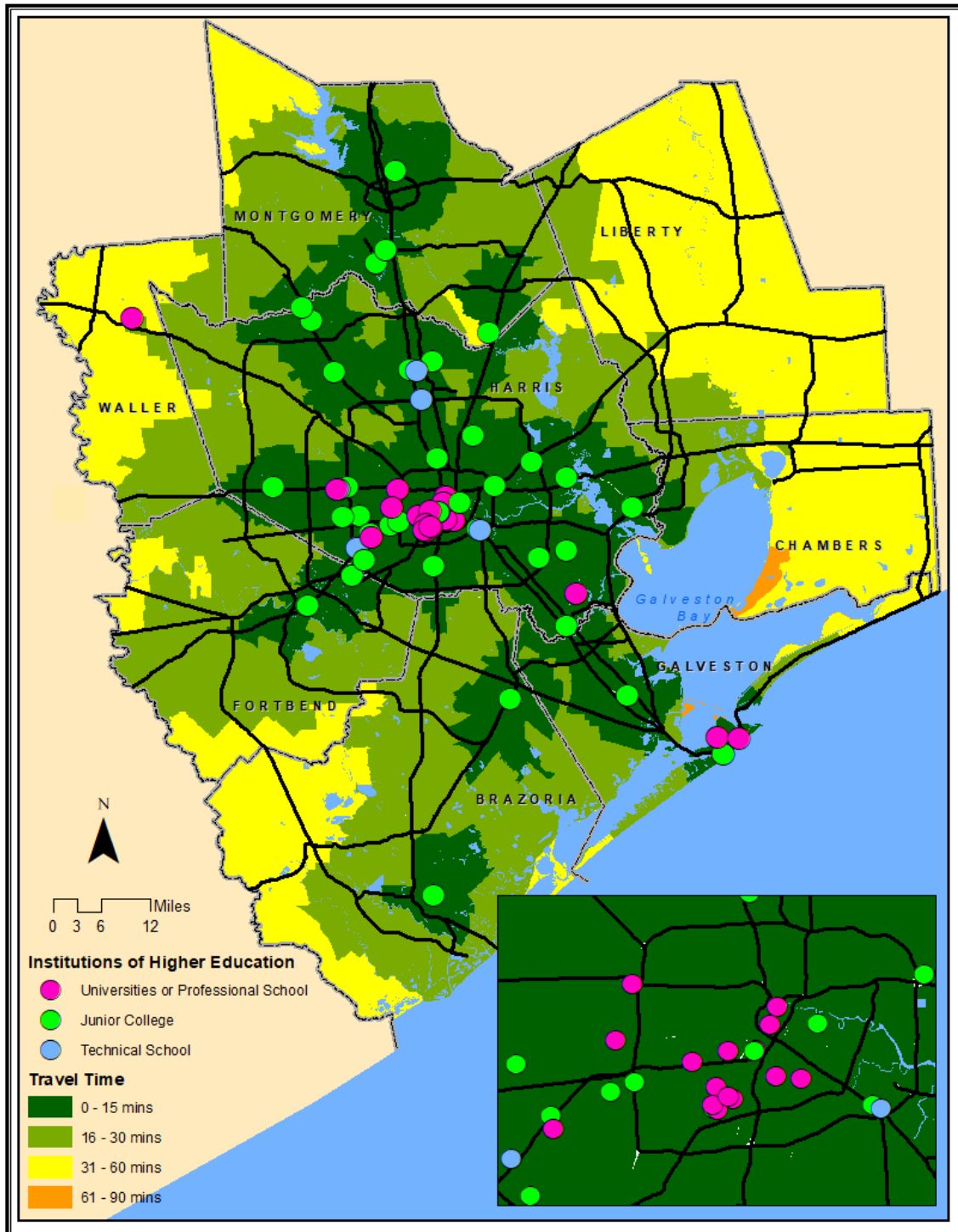
Fuente: Sistema de Información Geográfica del H-GAC, 2017

Mapa 26
Centros de educación superior en la región de ocho condados de la MPO



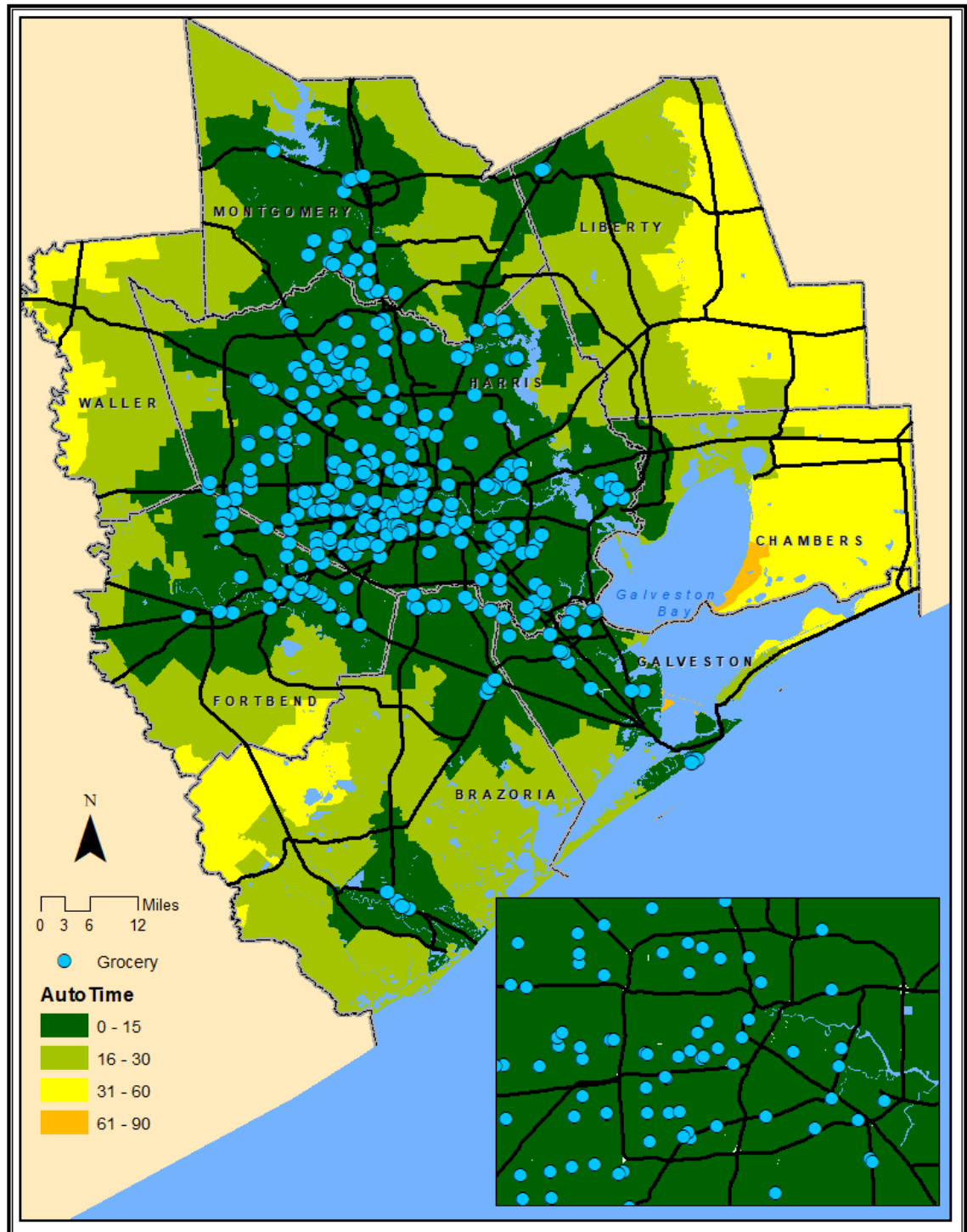
Fuente: Sistema de Información Geográfica del H-GAC, 2021

Mapa 27
Cobertura para instalaciones de educación superior en la región MPO de ocho condados



Fuente: Sistema de Información Geográfica del H-GAC, 2021

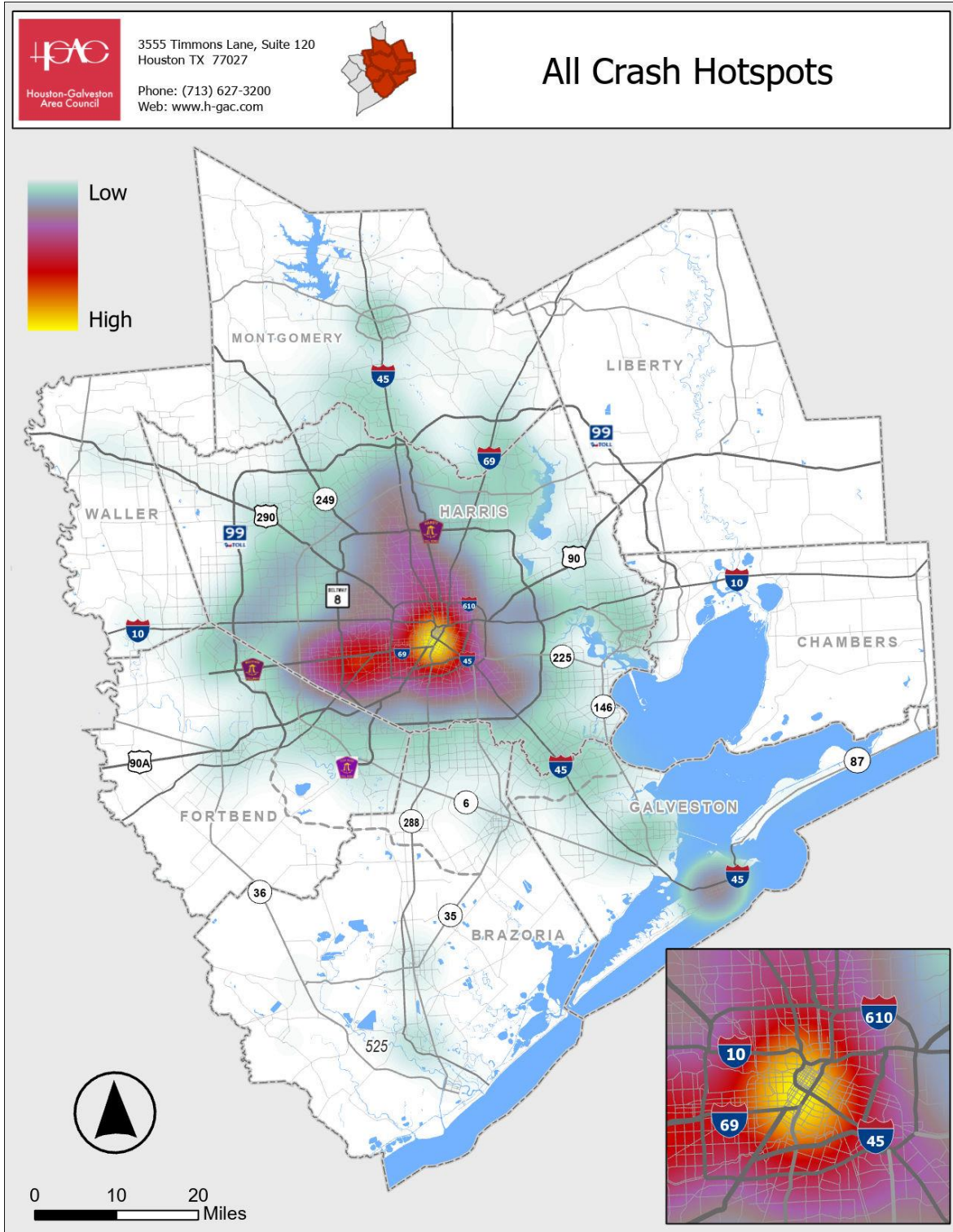
Mapa 28
Cobertura de viaje para tiendas de comestibles en la región MPO de ocho condados



Fuente: Sistema de Información Geográfica del H-GAC, 2021

Mapa 29

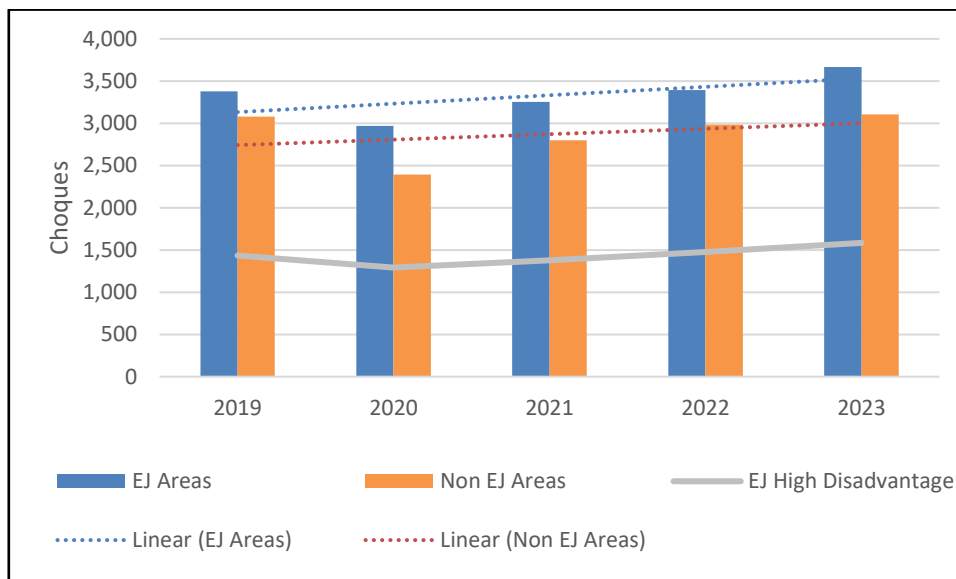
Total de accidentes de tráfico en la región de planificación metropolitana del H-GAC (2019-2023)



Fuente: Sistema de Información de Registros de Accidentes (CRIS, por sus siglas en inglés) geo-codificado del TxDOT

Figura 12

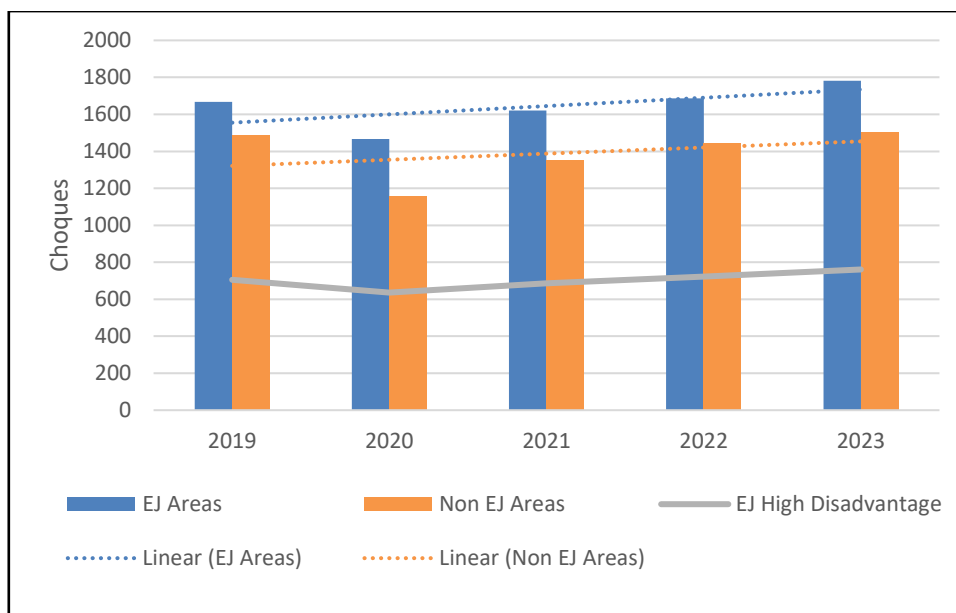
Tendencias en los accidentes de tráfico en la región de planificación metropolitana del H-GAC (2019-2023)



Fuente: Sistema de Información de Registros de Accidentes (CRIS, por sus siglas en inglés) geo-codificado del TxDOT

Figura 13

Tendencias en los accidentes automovilísticos en la región de planificación metropolitana del H-GAC (2019-2023)



Fuente: Sistema de Información de Registros de Accidentes (CRIS) geo-codificado del TxDOT

Tabla 20
Accidentes automovilísticos en la región de planificación metropolitana del H-GAC (2019-2023)

	Zonas con justicia ambiental	Zonas sin justicia ambiental	Zonas de justicia ambiental con gran desventaja*	Total
Población del área**	3 960 905	3 151 292	855 861	7 112 197
Porcentaje del total de la población	55,7%	44,3%	12,0%	100%
Número de accidentes automovilísticos	8224	6938	3511	15 162
% del total de accidentes de tráfico	54,2%	45,8%	23,2%	100%
Accidentes por cada 1000 habitantes	2.1	2.2	4,1	2.1
Millas recorridas por vehículo (VMT, por sus siglas en inglés)	100 441 585	89 170 628	24 266 352	189 612 213
Accidentes por cada 100 000 millas recorridas por vehículo (VMT)	8,2	7,8	14,5	8,0
Lesiones incapacitantes	6128	3070	2663	9189
% de lesiones incapacitantes	66,6%	33,4%	29,9%	100%
Lesiones incapacitantes por cada 100 000 habitantes	155	97	311	129

Fuente: Sistema de Información de Registros de Accidentes (CRIS) geo-codificado del TxDOT 2019 - 2023

* Las cifras de accidentes aquí son un subconjunto de los totales de la zona de justicia ambiental. Los porcentajes reflejan una parte de los totales de la Zona justicia ambiental.

** Fuente: Oficina del Censo de los Estados Unidos, Estimaciones quinquenales de la Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense 2018-2022

Este espacio se ha dejado en blanco intencionalmente

Tabla 21
Accidentes automovilísticos con víctimas mortales o heridos graves en la
región de planificación metropolitana del H-GAC (2019-2023)

Choque Año	Zonas con justicia ambiental	Zonas sin justicia ambiental	Zonas de justicia ambiental con gran desventaja*	Total
2019	1175 (66,6%)	589 (33,4%)	515 (29,2%)	1764 (19,2%)
2020	1121 (69,8%)	485 (30,2%)	513 (31,9%)	1606 (17,5%)
2021	1285 (70,5%)	538 (29,5%)	560 (30,7%)	1823 (19,8%)
2022	1265 (65,2%)	675 (34,8%)	513 (26,4%)	1940 (21,1%)
2023	1282 (62,1%)	783 (37,9%)	562 (27,2%)	2065 (22,5%)
Total	6128 (66,6%)	3070 (33,4%)	2663 (29,9%)	9,189

Fuente: Sistema de Información de Registros de Accidentes (CRIS, por sus siglas en inglés) geo-codificado del TxDOT

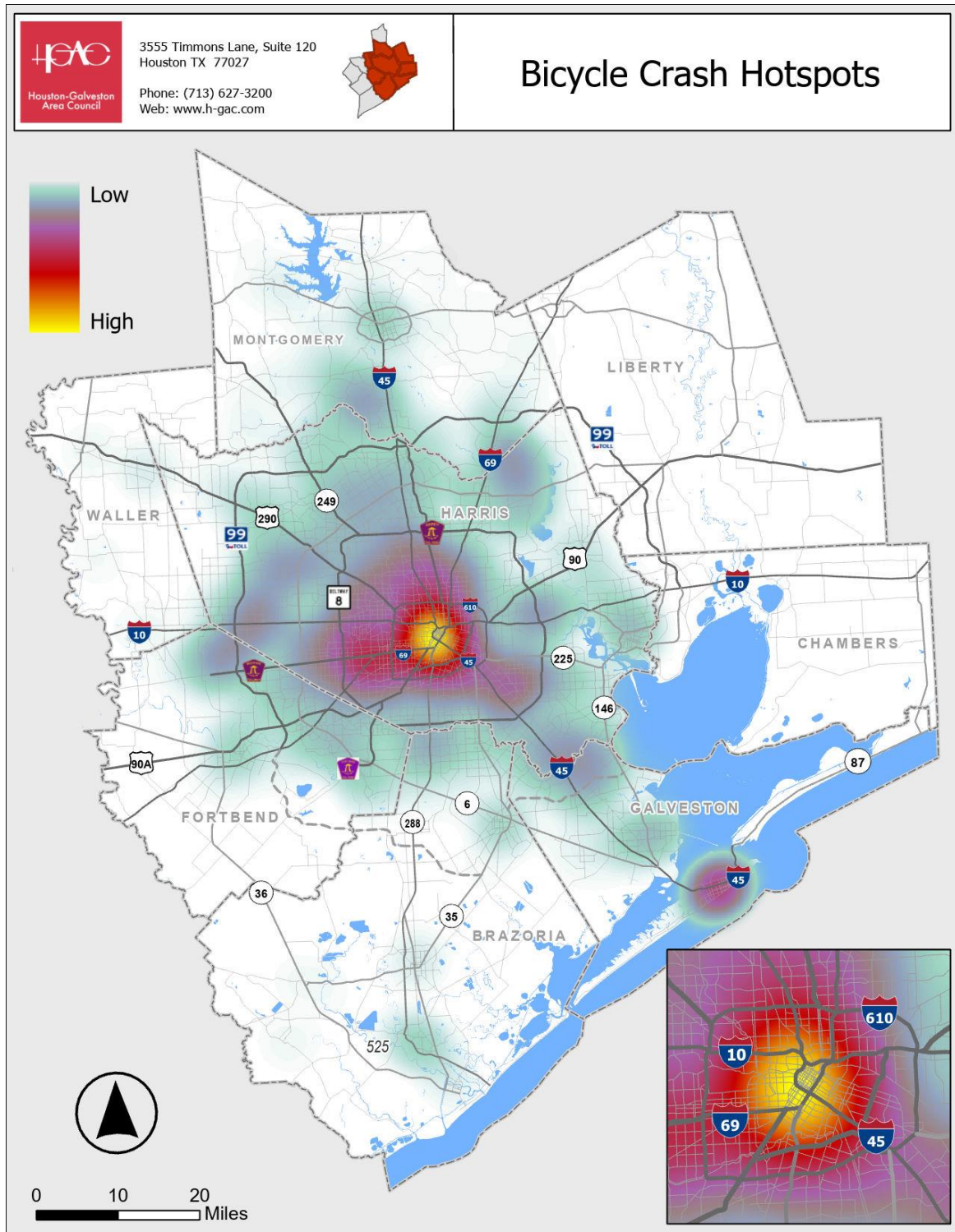
* Las cifras de accidentes aquí son un subconjunto de los totales de la zona de justicia ambiental. Los porcentajes reflejan una parte de los totales de la Zona justicia ambiental.

** Fuente: Oficina del Censo de los Estados Unidos, Estimaciones quinquenales de la Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense 2015-2019

Este espacio se ha dejado en blanco intencionalmente

Mapa 30

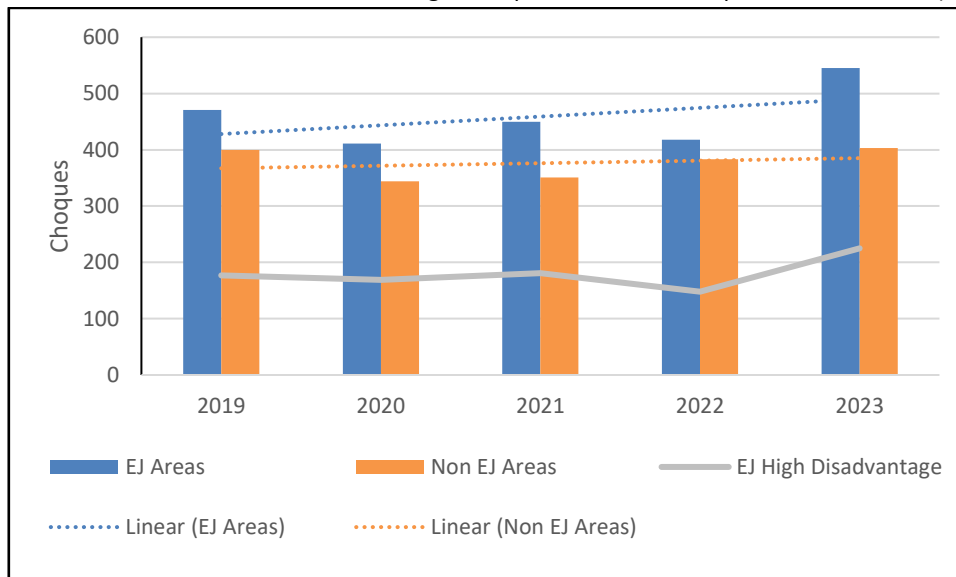
Total de accidentes de tráfico en la región de planificación metropolitana del H-GAC (2019-2023)



Fuente: Sistema de Información de Registros de Accidentes (CRIS, por sus siglas en inglés) geo-codificado del TxDOT

Figura 14

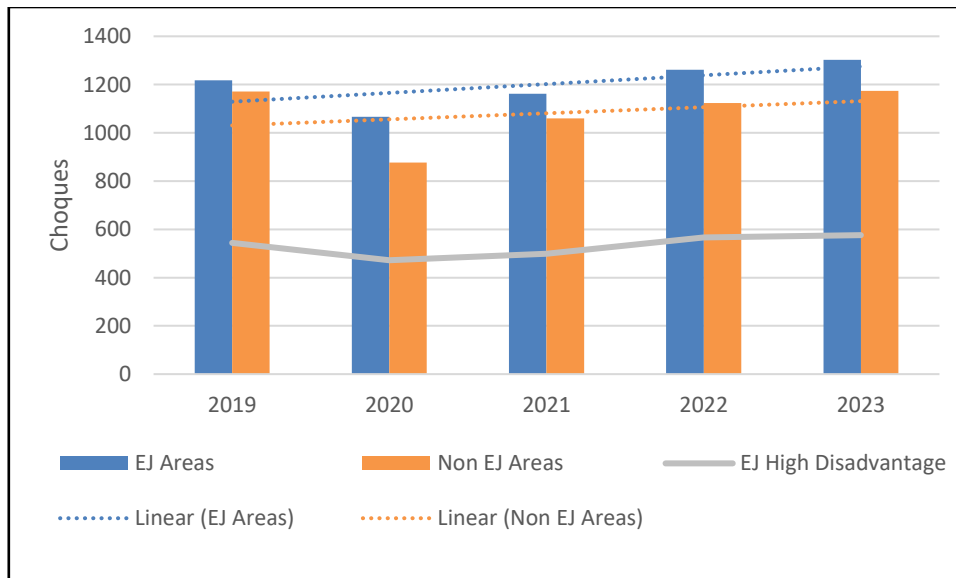
Tendencia de los accidentes de bicicleta en la región de planificación metropolitana del H-GAC (2019-2023)



Fuente: Sistema de Información de Registros de Accidentes (CRIS, por sus siglas en inglés) geo-codificado del TxDOT

Figura 15

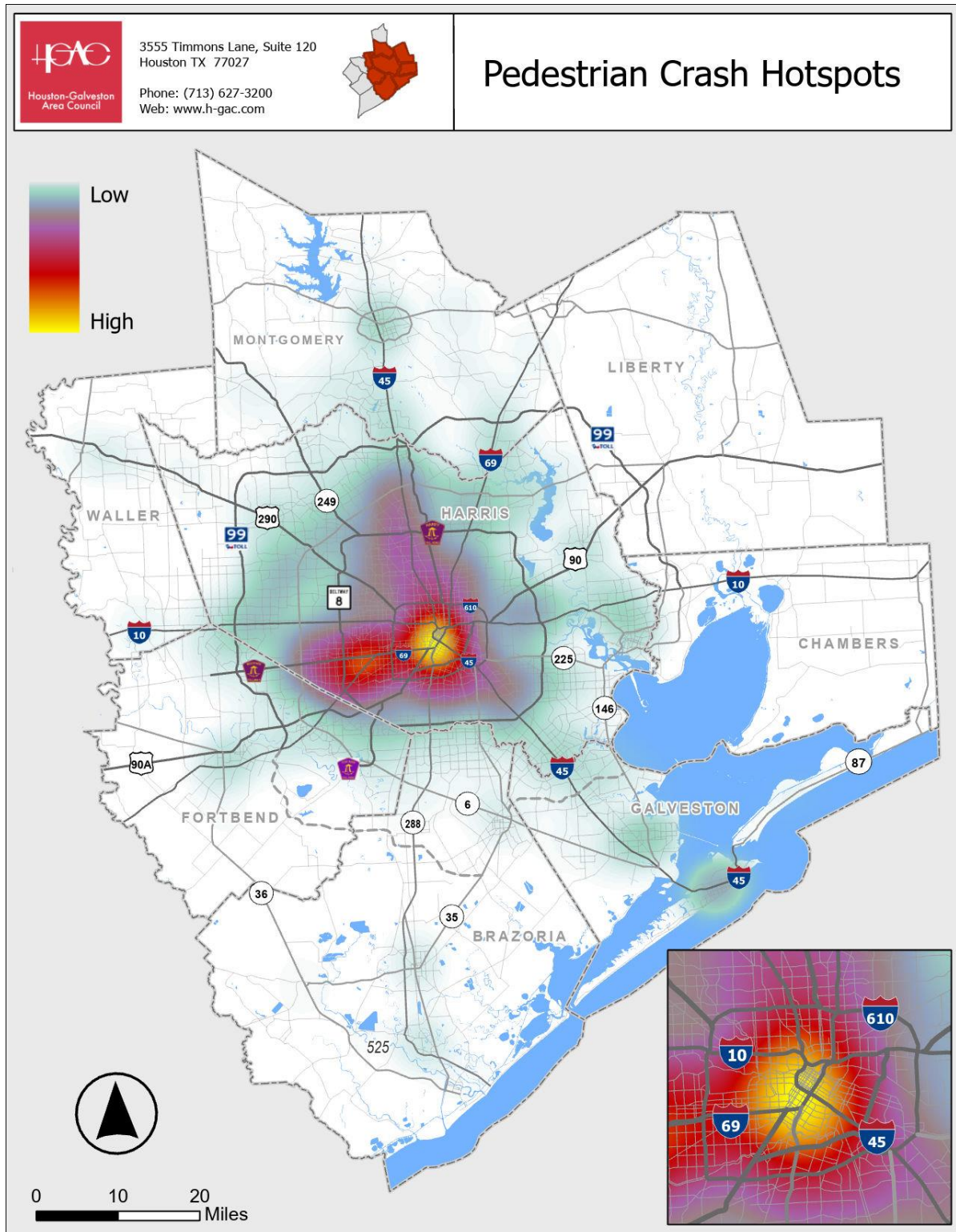
Tendencia de los accidentes con peatones en la región de planificación metropolitana del H-GAC (2019-2023)



Fuente: Sistema de Información de Registros de Accidentes (CRIS, por sus siglas en inglés) geo-codificado del TxDOT

Mapa 28

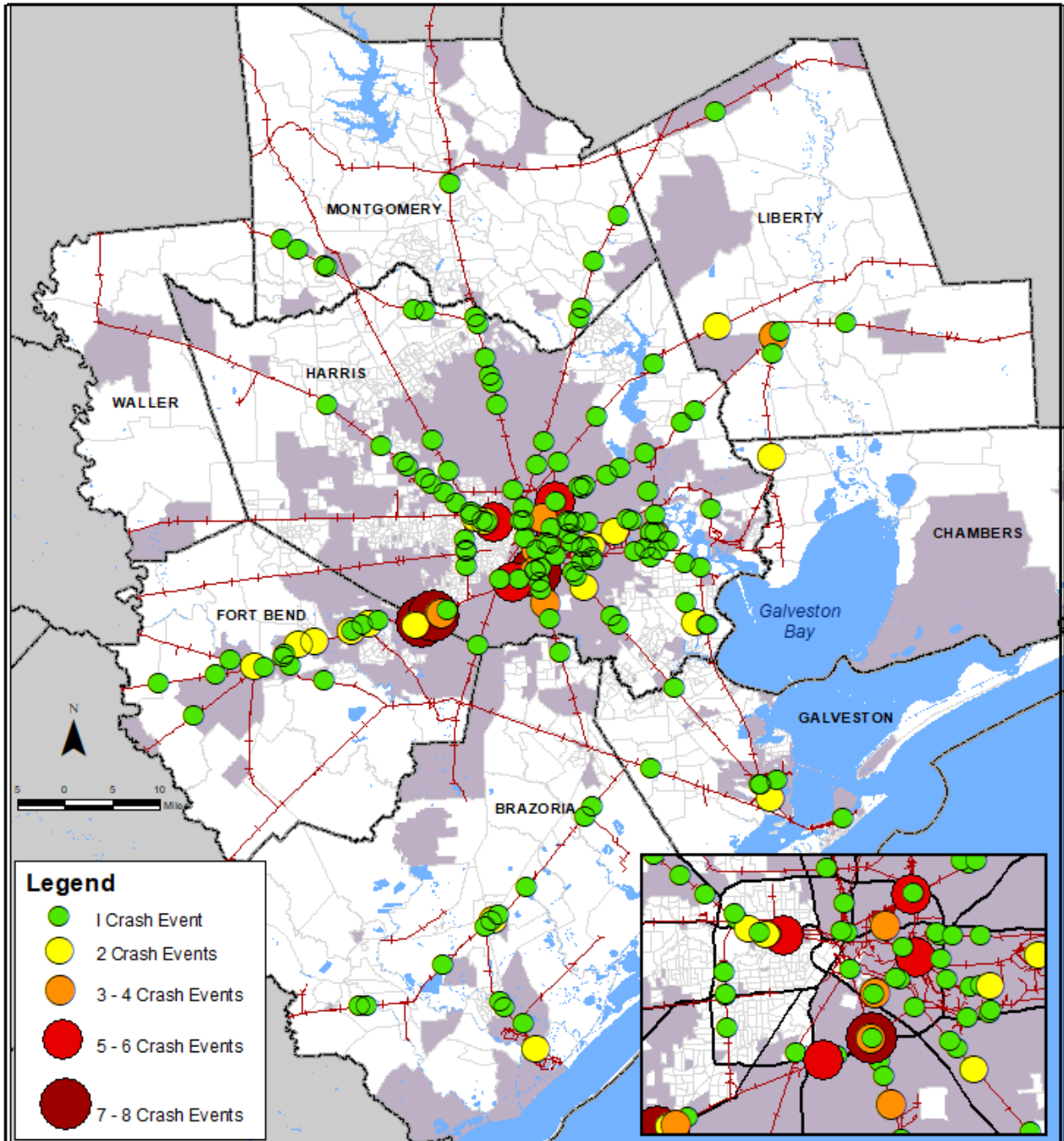
Eventos de accidentes con peatones en la región de planificación metropolitana del H-GAC (2019-2023)



Fuente: Sistema de Información de Registros de Accidentes (CRIS, por sus siglas en inglés) geo-codificado del TxDOT

Mapa 30

Frecuencia de accidentes ferroviarios a nivel del suelo en la región de planificación metropolitana del H-GAC (2016-2020)



Fuente: Sistema de Información de Registros de Accidentes (CRIS, por sus siglas en inglés) geo-codificado del TxDOT

Figura 16

Análisis a nivel de proyecto utilizando la herramienta ecológica del H-GAC: informe de alerta roja

7/17/2021

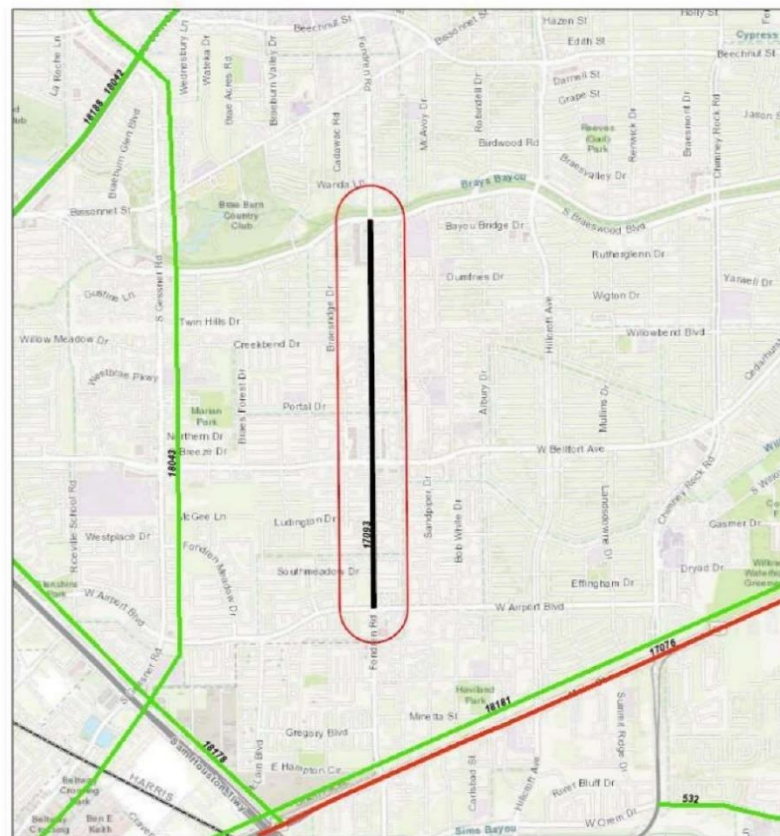


Red Flag Report : Fondren Rd. - From S. Braeswood to W. Airport

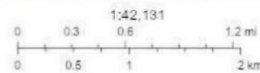
Area of Interest (AOI) Information

Area : 595.18 acres

Jul 17 2021 17:52:16 Central Daylight Time



- H-GAC TMA Counties
- Roadway Projects
- Under Construction
- Funded Projects
- Planned Projects
- Interchange/ Intersection/ Area Projects
- Under Construction
- Funded Projects
- Planned Projects



City of Houston, HPS, Texas Parks & Wildlife, Esri, HERE, Garmin, INCREMENT P, USGS, METANASA, EPA, USDA

7/17/2021

PROJECT DESCRIPTION: WIDEN FROM 4 TO 6 LANES WITH TRAFFIC SIGNAL AND DRAINAGE IMPROVEMENTS.
 CSJ NUMBER: 0912-72-381
 MPOID: 17093
 SPONSOR: CITY OF HOUSTON
 STATUS: FUNDED

Summary

Name	Count	Area(acres)	Length(mi)
Airports (INF)	0	N/A	N/A
Education Facilities (INF)	5	N/A	N/A
Hospitals (INF)	0	N/A	N/A
Religious Facilities (INF)	4	N/A	N/A
Pipelines (INF)	2	N/A	0.76
Railroad (INF)	0	N/A	0
Trails (INF)	1	N/A	0.39
Cemeteries (INF)	0	0	N/A
Managed Lands (INF)	1	14.51	N/A
Recreational Facilities (INF)	1	15.22	N/A
Mines & Mineral Resources (MIN)	0	N/A	N/A
Sand & Gravel Operations (MIN)	0	N/A	N/A
Wells (MIN)	0	N/A	N/A
Brownfields (HAZ)	0	N/A	N/A
Superfund Sites (HAZ)	0	N/A	N/A
Active Landfills (HAZ)	0	N/A	N/A
Closed Landfills (HAZ)	0	N/A	N/A
NPDES Facilities (HAZ)	0	N/A	N/A
RCRA Sites (HAZ)	5	N/A	N/A
Underground Storage Tanks (HAZ)	2	N/A	N/A
Impaired 303D Waterways (WAT)	3	N/A	1.96
Rivers & Streams (WAT)	3	N/A	1.41
Floodplains (WAT)	15	469.62	N/A
Lakes & Ponds (WAT)	1	0.09	N/A
Wetlands (WAT)	4	10.14	N/A
Archaeological Sites (CUL)	1	12.42	N/A
Historical Sites (CUL)	0	0	N/A
Eco-Types (ECO)	0	0	N/A
Rare, Threatened, Endangered Species (ECO)	1	595.18	N/A
Critical Habitats (ECO)	0	0	N/A
Prime Farmlands (ECO)	4	576.27	N/A
Vulnerable Population (SOC)	19	595.18	N/A

Education Facilities (INF)

2/8

7/17/2021

#	Name	School Type	Address	City	State
1	LA AMISTAD LOVE & LEARNING ACADEMY	PUBLIC SCHOOL	10860 ROCKLEY RD	HOUSTON	TX
2	GIRLS & BOYS PREP ACADEMY MIDDLE	PUBLIC SCHOOL	8415 W BELLFORT ST	HOUSTON	TX
3	TORAH GIRLS ACADEMY OF TEXAS	PRIVATE SCHOOL	10101 FONDREN RD STE 136	HOUSTON	TX
4	TORAH DAY SCHOOL	PRIVATE SCHOOL	10900 FONDREN RD	HOUSTON	TX
5	RESTORATION ACADEMY	PRIVATE SCHOOL	6706 W AIRPORT BLVD	HOUSTON	TX

#	ZIP	County	Count
1	77099	HARRIS	1
2	77071	HARRIS	1
3	77096	HARRIS	1
4	77096	HARRIS	1
5	77071	HARRIS	1

Religious Facilities (INF)

#	Name	Address	City	State	ZIP	County	Count
1	BRAESWOOD ASSEMBLY OF GOD	10611 FONDREN ROAD	HOUSTON	TX	77096	HARRIS	1
2	CONGREGATION BETH RAMBAM SEPHARDIC MINYAN	11333 BRAESRIDGE DRIVE	HOUSTON	TX	77071	HARRIS	1
3	CHABAD LUBAVITCH CENTER - TEXAS REGIONAL HEADQUARTERS	10900 FONDREN ROAD	HOUSTON	TX	77096	HARRIS	1
4	LIBERTY BAPTIST CHURCH	12200 FONDREN ROAD	HOUSTON	TX	77035	HARRIS	1

Pipelines (INF)

#	Operator	System Name	Diameter	Commodity	System Type	County	Length(mi)
1	COPANO NGL SERVICES LLC	SHERIDAN-HOUSTON	6.63	HIGHLY VOLATILE LIQUID (HVL)	Highly Volatile Liquids (Propa	HARRIS	0.38
2	ENTERPRISE CRUDE PIPELINE LLC	TEPPCO SOUTH TEXAS CRUDE LINES	10.75	CRUDE OIL	Crude Transmission	HARRIS	0.38

Trails (INF)

#	Sponsor	Location	Local Name	Bikeway Type	Length(mi)
1	Harris County	BRAYS BAYOU	No Data	Existing Shared Use Path/Trail	0.39

Managed Lands (INF)

3/8

7/17/2021

#	Loc_Nm	Area(acres)
1	BRAESWOOD PARKWAY	14.51

Recreational Facilities (INF)

#	Park Name	Park Local Owner	Park Size (Acres)	Area(acres)
1	Brays Bayou Trail	City of Houston	664.2076737146061	15.22

RCRA Sites (HAZ)

#	Registry ID	Primary Name	Address	City	County
1	110063680556	FAMILY DOLLAR #3105	9890 FONDREN RD	HOUSTON	HARRIS
2	110064014025	FAMILY DOLLAR #7428	11253 FONDREN RD.	HOUSTON	HARRIS
3	110031326553	1.25 EXPERT CLEANERS	6569 W BELLFORT	HOUSTON	HARRIS
4	110005082515	PILGRIM CLEANERS 16	11322 FONDREN RD	HOUSTON	HARRIS
5	110005121796	ENTEC SERVICES	12101 FONDREN DR STE 2009	HOUSTON	HARRIS

#	ZIP	Facility URL	Count
1	77096-3648	https://ofmpub.epa.gov/frs_public2/fil_query_detail_disp_program_facility?p_registry_id=110063680556	1
2	77096-5507	https://ofmpub.epa.gov/frs_public2/fil_query_detail_disp_program_facility?p_registry_id=110064014025	1
3	77035	https://ofmpub.epa.gov/frs_public2/fil_query_detail_disp_program_facility?p_registry_id=110031326553	1
4	77035	https://ofmpub.epa.gov/frs_public2/fil_query_detail_disp_program_facility?p_registry_id=110005082515	1
5	77035-4038	https://ofmpub.epa.gov/frs_public2/fil_query_detail_disp_program_facility?p_registry_id=110005121796	1

Underground Storage Tanks (HAZ)

#	RN	Facility ID	UST Type	Facility Name	Address
1	RN102483906	29185	FULLY REGULATED	STAR STOP 21	11302 FONDREN RD
2	RN102860657	63441	FULLY REGULATED	TIMEWISE FOOD STORE 028 00	11290 FONDREN RD

#	City	State	ZIP	County	Count
1	HOUSTON	TX	77035	HARRIS	1
2	HOUSTON	TX	77096	HARRIS	1

Impaired 303D Waterways (WAT)

4/8

7/17/2021

#	Feature ID	Feature URL	Length(mi)
1	TX-1007E_01	http://ofmpub.epa.gov/waters10/attains_waterbody.control?p_list_id=TX-1007E_01&p_report_type=T&p_cycle=2010	1.35
2	TX-1007B_01	http://ofmpub.epa.gov/waters10/attains_waterbody.control?p_list_id=TX-1007B_01&p_report_type=T&p_cycle=2010	0.38
3	TX-1007L_01	http://ofmpub.epa.gov/waters10/attains_waterbody.control?p_list_id=TX-1007L_01&p_report_type=T&p_cycle=2010	0.23

Rivers & Streams (WAT)

#	Segment ID	AU ID	Name	Length (Miles)	Length(mi)
1	1007L	1007L_01	Brays Bayou Above Tidal	0.6567790051522929	0.66
2	1007E	1007E_01	Willow Waterhole Bayou	5.559828078765492	0.38
3	1007B	1007B_01	Brays Bayou Above Tidal	25.10657316564262	0.38

Floodplains (WAT)

#	Category	Area(acres)
1	500YR	303.92
2	100YR	93.48
3	FLOODWAY	72.23

Lakes & Ponds (WAT)

#	Permanent ID	GNIS Name	Water Type	Area(acres)
1	113265195	No Data	LakePond_Perennial	0.09

Wetlands (WAT)

#	Wetland Type	Acres	Area(acres)
1	Riverine	117.04995836216568	6.01
2	Riverine	31.144580498241428	3.07
3	Riverine	3.6258634937366105	0.86
4	Riverine	0.20766872423609858	0.21

Archaeological Sites (CUL)

#	Project Type	Latest Date of Fieldwork	Sponsor Agency	Investigating Firm	Project Proponent	Acres	Area(acres)
1	No Data	August 1, 2002	Federal Housing Administration	HRA Gray and Pape	TxDOT	160.47670503310644	12.42

Rare, Threatened, Endangered Species (ECO)

#	Name	TPWD Link	Area (Sq Miles)	Area(acres)
1	Harris	https://tpwd.texas.gov/gis/rtest/ES_Reports.aspx?countyname=Harris	1777.15	595.18

5/8

7/17/2021

Prime Farmlands (ECO)

#	Area Name	Farm Class	Area(acres)
1	Harris County, Texas	All areas are prime farmland	576.27

Vulnerable Population (SOC)

#	Block Group	Area (Sq Miles)	County	Total Household Population	Total Population
1	482014233012	0.3	Harris	2220	2220
2	482014233022	0.17	Harris	2229	2229
3	482014224013	0.08	Harris	1809	1809
4	482014225001	0.14	Harris	2972	2972
5	482014223014	0.09	Harris	3052	3052
6	482014234012	0.15	Harris	2128	2128
7	482014224012	0.12	Harris	832	832
8	482014234011	0.23	Harris	2338	2373
9	482014225003	0.14	Harris	2946	2946
10	482014223011	0.05	Harris	2219	2219
11	482014223013	0.09	Harris	893	893
12	482014234013	0.49	Harris	1568	1575
13	482014222003	0.09	Harris	799	799
14	482014236004	0.34	Harris	2284	2292
15	482014230001	0.15	Harris	3324	3342
16	482014226003	0.28	Harris	2702	3013
17	482014233021	0.22	Harris	881	881
18	482014224023	0.04	Harris	1773	1773
19	482014225004	0.2	Harris	788	788

7/17/2021

#	Households	Population in Poverty	Non-Hispanic Minorities	Hispanic Minorities	Limited English Proficiency
1	847	551	1117	322	41
2	1084	359	1630	229	25
3	988	792	1086	518	340
4	799	1231	872	1871	855
5	826	1349	1818	780	717
6	718	455	1352	162	28
7	346	269	475	291	74
8	747	516	1491	812	110
9	946	1397	1427	1416	370
10	1141	488	1597	553	170
11	372	336	686	190	39
12	415	52	768	419	23
13	354	286	600	178	41
14	765	232	1418	258	60
15	1072	1649	949	2022	977
16	958	734	982	1117	357
17	356	51	318	246	12
18	563	342	77	1696	990
19	393	57	167	95	76

#	Disable Family	Elderly	Car-less	Single Female Householder	Vulnerable Index	Area(acres)
1	198	174	99	139	57.7	87.07
2	238	101	205	140	59.2	76.66
3	385	443	454	46	99.8	51.96
4	18	No Data	163	215	85.1	44.18
5	238	18	241	72	89.1	38.10
6	172	39	106	141	52.8	37.44
7	44	No Data	65	35	59.9	36.28
8	263	94	108	156	71.1	36.09
9	203	49	190	369	90.8	36.07
10	357	No Data	200	76	58.1	32.84
11	115	17	20	21	48.7	25.95
12	91	61	No Data	12	10.9	24.69
13	69	No Data	20	80	54.5	18.10
14	155	97	46	132	36.2	17.62
15	187	8	159	218	83.1	13.70
16	333	498	153	109	84.9	12.99
17	155	56	No Data	No Data	19	3.53
18	20	31	120	143	92.8	1.37
19	87	90	No Data	50	31.7	0.52

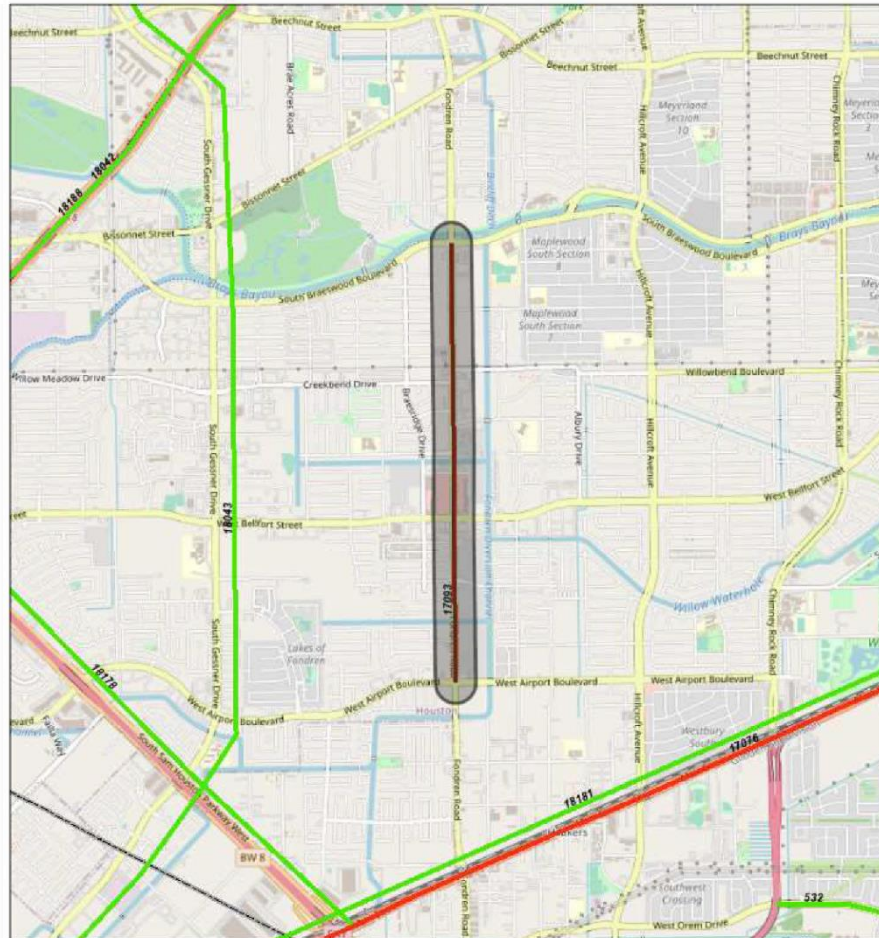
7/8

Figura 17

Análisis a nivel de proyecto utilizando la herramienta ecológica del H-GAC: informe sobre ubicación/uso del suelo

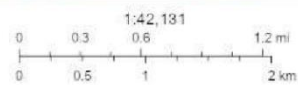


Fondren Rd - From S. Braeswood to W. Airport



7/17/2021, 5:06:57 PM

- | | |
|----------------------|--|
| — H-GAC TMA Counties | ● Interchange/ Intersection/ Area Projects |
| — Roadway Projects | ● Under Construction |
| — Under Construction | ● Funded Projects |
| — Funded Projects | ● Planned Projects |
| — Planned Projects | |



© OpenStreetMap (and) contributors, CC-BY-SA

Project Description: Widen from 4 to 6 Lanes with traffic signal and drainage improvements.
 CSJ Number: 0912-72-381
 MPOID: 17093
 Sponsor: City of Houston
 Status: Funded Project

Eco-Type (acre)

Total Area (acre)	Total Eco-Type Area (acre)	Upland Forest (acre)	Bottomland Forest (acre)	Prairies (acre)	Tidal Prairies (acre)	Grasslands (acre)
560.0	5.2	0.2	0.3	4.7	0.0	0.0

Wetlands (acre)	Tidal Wetlands (acre)	Barren Lands (acre)	Row Crops (acre)	Open Water (acre)	Developed High Intensity (acre)	Developed Medium Intensity (acre)	Developed Low Intensity (acre)	Developed Open Spaces (acre)
0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	109.9	333.6	94.5	17.2

Eco-Type (%)

Total Area (acre)	Total Eco-Type Area (%)	Upland Forest (%)	Bottomland Forest (%)	Prairies (%)	Tidal Prairies (%)	Grasslands (%)
560.0	0.9	0.0	0.1	0.8	0.0	0.0

Wetlands (%)	Tidal Wetlands (%)	Barren Lands (%)	Row Crops (%)	Open Water (%)	Developed High Intensity (%)	Developed Med Intensity (%)	Developed Low Intensity (%)	Developed Open Spaces (%)
0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	19.6	59.6	16.9	3.1

Land Use (Current)

Housing Units	Non-Res. Building Sq Ft	Total Area (acre)	Residential (acre)	Commercial (acre)	Industrial (acre)	Multiple (acre)
3,510	1,946,753	333.1	167.1	85.8	5.1	29.4

Other (acre)	Gov/Med/Edu (acre)	Parks/Open Spaces (acre)	Vacant Develop/Farm (acre)	Undeveloped (acre)	Unknown (acre)	Residential (%)
11.0	2.8	6.1	2.0	18.9	4.8	50.2

Commercial (%)	Industrial (%)	Multiple (%)	Other (%)	Gov/Med/Edu (%)	Parks/Open Spaces (%)	Vacant Develop/Farm (%)	Undeveloped (%)	Unknown (%)
25.8	1.5	8.8	3.3	0.8	1.8	0.6	5.7	1.4

Land Use (2045)

Housing Units	Non-Res. Building Sq Ft	Total Area (acre)	Residential (acre)	Commercial (acre)	Industrial (acre)	Multiple (acre)
3,510	1,946,753	333.1	167.1	85.8	5.1	29.4

Other (acre)	Gov/Med/Edu (acre)	Parks/Open Spaces (acre)	Vacant Develop/Farm (acre)	Undeveloped (acre)	Unknown (acre)	Residential (%)
11.0	2.8	6.1	2.0	18.9	4.8	50.2

Commercial (%)	Industrial (%)	Multiple (%)	Other (%)	Gov/Med/Edu (%)	Parks/Open Spaces (%)	Vacant Develop/Farm (%)	Undeveloped (%)	Unknown (%)
25.8	1.5	8.8	3.3	0.8	1.8	0.6	5.7	1.4

TAZ 5217

Household Population (2018)	Household Population (2045)	Households (2018)	Households (2045)	Jobs (2018)	Jobs (2045)
60,029	59,421	24,064	25,192	12,203	13,565

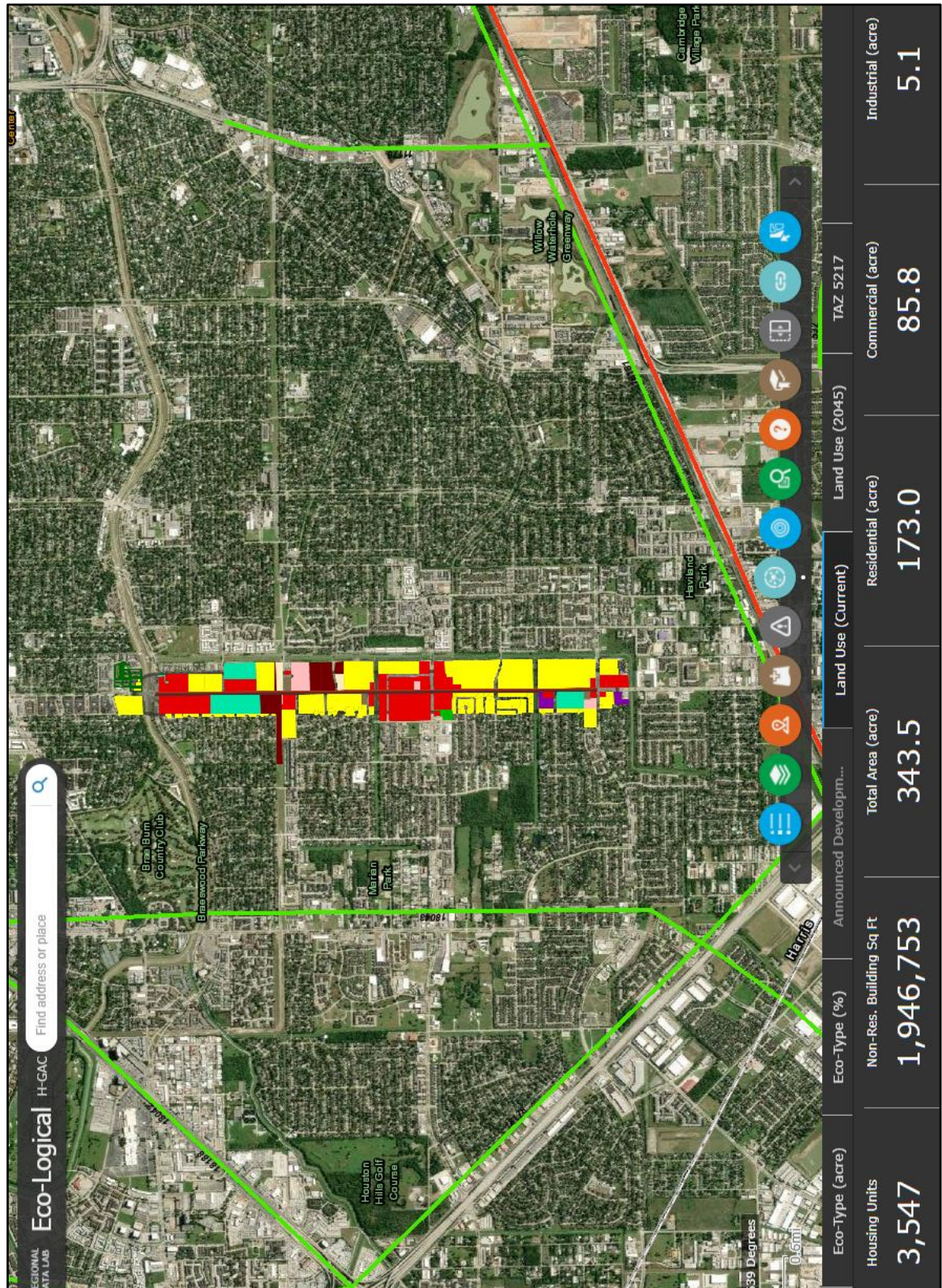
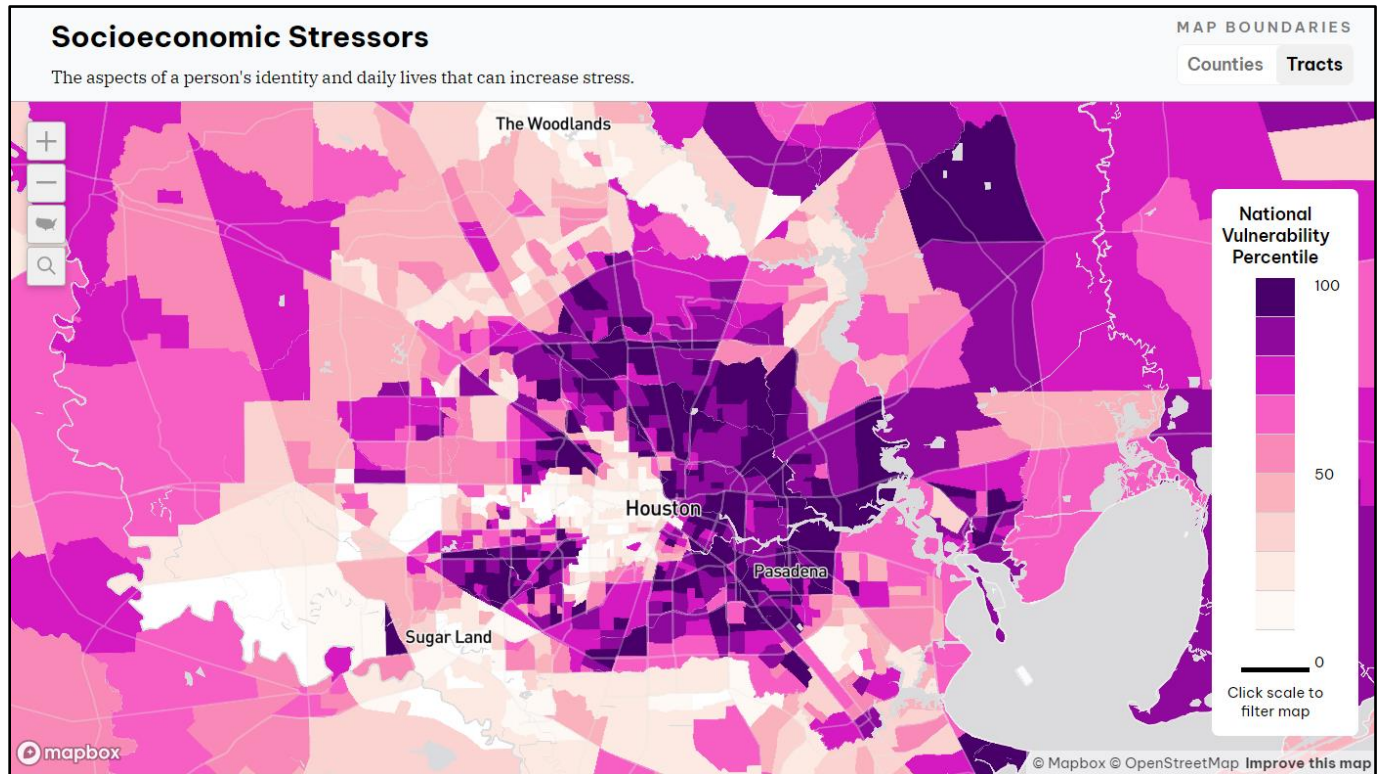


Figura 18
La herramienta del Índice de Vulnerabilidad Climática



Fuente: Índice de Vulnerabilidad Climática: Texas A&M/Fondo de Defensa del Medio Ambiente

Este espacio se ha dejado en blanco intencionalmente

3.5 EVALUACIÓN DE LOS POSIBLES IMPACTOS EN LAS COMUNIDADES

En la sección anterior se enumeraron los resultados de una serie de análisis espaciales, cualitativos y cuantitativos, así como de herramientas de modelización que se emplean para investigar, en conjunto, si las decisiones de inversión en transporte local y las iniciativas de planificación benefician de manera equitativa o afectan de manera desproporcionada a las comunidades desfavorecidas. Las métricas evaluadas incluyen la distribución de las inversiones en transporte, la accesibilidad a los servicios públicos y servicios esenciales, y el estado de la seguridad en el transporte. Los resultados de estos estudios sirven de base para las políticas y programas de transporte del H-GAC y respaldan los esfuerzos por promover la equidad y la inclusión en la planificación del transporte. A continuación se ofrece un resumen de algunas de las evaluaciones.



EQUIDAD DISTRIBUTIVA DE LAS INVERSIONES EN TRANSPORTE

Una revisión espacial no exclusiva de la vía pública local propuesta y las principales mejoras en el transporte sugieren un nivel desigual de inversiones en las áreas de justicia ambiental en comparación con las áreas que no se consideran sensibles para la justicia ambiental.

- Alrededor del 79,0% de los proyectos de mejora de las vías locales cartografiados en el Plan Decenal 2021-2030 del H-GAC están programados en las partes del área de planificación metropolitana de Houston-Galveston clasificadas como zonas no sensibles desde el punto de vista de la justicia ambiental. Estos proyectos representan aproximadamente el 86,0% de los fondos asignados. En comparación, alrededor del 76,0% de los proyectos de mejora de las vías locales se encuentran dentro o junto a una zona sensible desde el punto de vista de la justicia ambiental, cuyo costo asciende a aproximadamente el 70,3% de los fondos asignados.
- La inversión per cápita para las regiones sensibles a la justicia ambiental es de aproximadamente 508 dólares, mientras que la inversión per cápita para las regiones clasificadas como no sensibles a la justicia ambiental es de 781 dólares.
- En cuanto a las mejoras de transporte de importancia regional, alrededor del 70% de los proyectos cartografiados se encuentran dentro o junto a una zona considerada sensible desde el punto de vista de la justicia medioambiental, cuyo costo asciende a aproximadamente el 83,0% de los fondos asignados. En comparación, solo alrededor del 30% de los proyectos de transporte de importancia regional se encuentran dentro o junto a una zona considerada no sensible para la justicia ambiental. El costo de estos proyectos asciende a aproximadamente el 17,0% de los fondos asignados.

- Los modelos de proyección de desplazamientos prevén que la población sensible a la justicia ambiental disfrutará de una mayor accesibilidad al empleo que la población no sensible a la justicia ambiental gracias a la construcción de los proyectos del plan a largo plazo para 2045.
- Los pronósticos del modelo de desplazamientos regionales también prevén que el uso de la autopista del peaje en la circunvalación 8 por parte de los residentes de las comunidades sensibles a la justicia medioambiental aumentaría en más de un 30,0% si no fuera un centro de peaje. En comparación, el uso de la autopista del peaje en la circunvalación 8 por parte de los residentes de las zonas no sensibles a la justicia ambiental solo aumentaría en un 8,0% aproximadamente.

ACCESIBILIDAD A LAS INFRAESTRUCTURAS PÚBLICAS Y LOS SERVICIOS ESENCIALES

Un estudio comparativo entre las zonas sensibles y no sensibles a la justicia ambiental muestra un mayor nivel de desarrollo de senderos en las zonas no sensibles a la justicia ambiental. Además, las áreas de justicia ambiental no tienen un acceso comparable a las tiendas de comestibles como las áreas no sensibles a la justicia ambiental. Otros análisis sugieren que la población que disfruta de justicia ambiental tiene un acceso comparable o mejor que la población que no disfruta de ella a bibliotecas públicas, hospitales con todos los servicios, centros de traumatología de alto nivel, instituciones de educación superior y servicios de transporte público.

Infraestructura para peatones y ciclistas:

- Hasta 1884 millas, o casi dos tercios (63,8%) de la infraestructura de la red peatonal y ciclista del área de planificación metropolitana de Houston-Galveston se encuentran dentro o junto a una zona sensible en materia de justicia medioambiental. Por otro lado, 2269 millas, o aproximadamente el 77% de la infraestructura de la red peatonal y ciclista de la región, se encuentra dentro o junto a una zona no sensible en materia de justicia ambiental.
- Hasta el 27% de la red regional de infraestructura para peatones y ciclistas se encuentra dentro del acceso directo a zonas sensibles en materia de justicia ambiental, descritas como muy desfavorecidas.

Acceso a las instalaciones públicas:

- Alrededor del 40% de todas las bibliotecas del condado de la región se encuentran en una zona de justicia ambiental.
- Prácticamente todas las zonas sensibles en materia de justicia medioambiental dentro de la región urbana central de la IH 610 se encuentran a una distancia accesible en bicicleta de una biblioteca.
- Las poblaciones sensibles a la justicia ambiental tienen mayor accesibilidad a las bibliotecas mediante el transporte público que las poblaciones no objetivo. La accesibilidad mediante transporte público es mayor en las zonas con mayores desventajas socioeconómicas.

Servicio de tránsito:

El servicio METRO está dirigido a la población que depende del transporte público en las zonas densamente pobladas de la región metropolitana de Houston que se encuentran dentro de su área de servicio.

- Las millas de ruta de tránsito dentro de las áreas sensibles en materia de justicia ambiental son aproximadamente el doble de las millas de ruta que atraviesan las áreas no objetivo.
- Las rutas de tránsito con los mejores intervalos en las horas pico prestan servicio al centro y al suroeste de Houston, lo que beneficia tanto a la población objetivo como a la no objetivo.
- Los peores intervalos horarios en las horas pico del transporte público afectan a las comunidades sensibles a la justicia medioambiental del norte y noreste de Houston.

LA POBLACIÓN ALTAMENTE DESFAVORECIDA EN MATERIA DE JUSTICIA AMBIENTAL

Las comunidades que luchan por la justicia medioambiental y que se caracterizan por estar en situación de gran desventaja se concentran de manera excepcional en el centro de la ciudad y sus alrededores. Sus ubicaciones contribuyen a circunstancias e impactos que son distintos de los de la población en general afectada por la justicia ambiental y de las zonas no objetivo. Estas incluyen:

- Fácil acceso a bibliotecas, hospitales y centros de traumatología, así como a instituciones educativas.
- Fácil acceso a las paradas de autobús y rutas de transporte público.
- El menor acceso a infraestructuras para peatones y ciclistas.
- Acceso variado a tiendas de comestibles.
- El nivel más bajo de inversiones en infraestructura de transporte.

SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE

La seguridad en el transporte es una preocupación importante en la región de planificación de la Costa del Golfo. Las áreas sensibles en materia de justicia ambiental están sobre-representadas en varias de las categorías de accidentes medidos, tal y como se describe en las estadísticas que figuran a continuación: ²²

Accidentes automovilísticos:

- Más del 54% de todos los accidentes automovilísticos registrados que ocurrieron en el área metropolitana de Houston-Galveston entre 2019 y 2023.
- Las tasas más altas de accidentes por cada 100 000 millas recorridas por vehículo.
- Dos tercios (66,6%) de los accidentes automovilísticos con víctimas mortales o lesiones graves.
- Tras un fuerte descenso durante la crisis del Covid, los accidentes de tráfico están aumentando a un ritmo ligeramente superior al del resto del país.

²² Basado en información de eventos geo-codificados en el Sistema de Información de Registros de Accidentes (CRIS) del Departamento de Transporte de Texas (TxDOT).

Accidentes de bicicletas y peatones:

- Hasta un 55% de todos los accidentes relacionados con bicicletas registrados, y alrededor del 65,5% de los accidentes con bicicletas que provocan muertes o lesiones graves.
- Hasta el 53% de todos los accidentes relacionados con peatones, incluido aproximadamente el 65,5% de los accidentes con peatones que provocan muertes o lesiones graves.
- Los puntos críticos de accidentes de peatones y ciclistas coinciden con los puntos críticos de accidentes de vehículos. En cuanto a las zonas sensibles en materia de justicia medioambiental, estos puntos críticos se concentran principalmente en el suroeste de Houston, en las zonas que rodean los súper vecindarios de Gulfton-Alief.

Accidentes en cruces ferroviarios:

- Aproximadamente dos tercios de todos los accidentes ferroviarios cartografiados se produjeron en una zona sensible desde el punto de vista de la justicia ambiental.
- Más del 75% de los cruces ferroviarios con múltiples accidentes se encuentran en zonas sensibles desde el punto de vista de la justicia ambiental.



HERRAMIENTAS PARA EL ANÁLISIS DEL NIVEL DE PROYECTOS FUTUROS

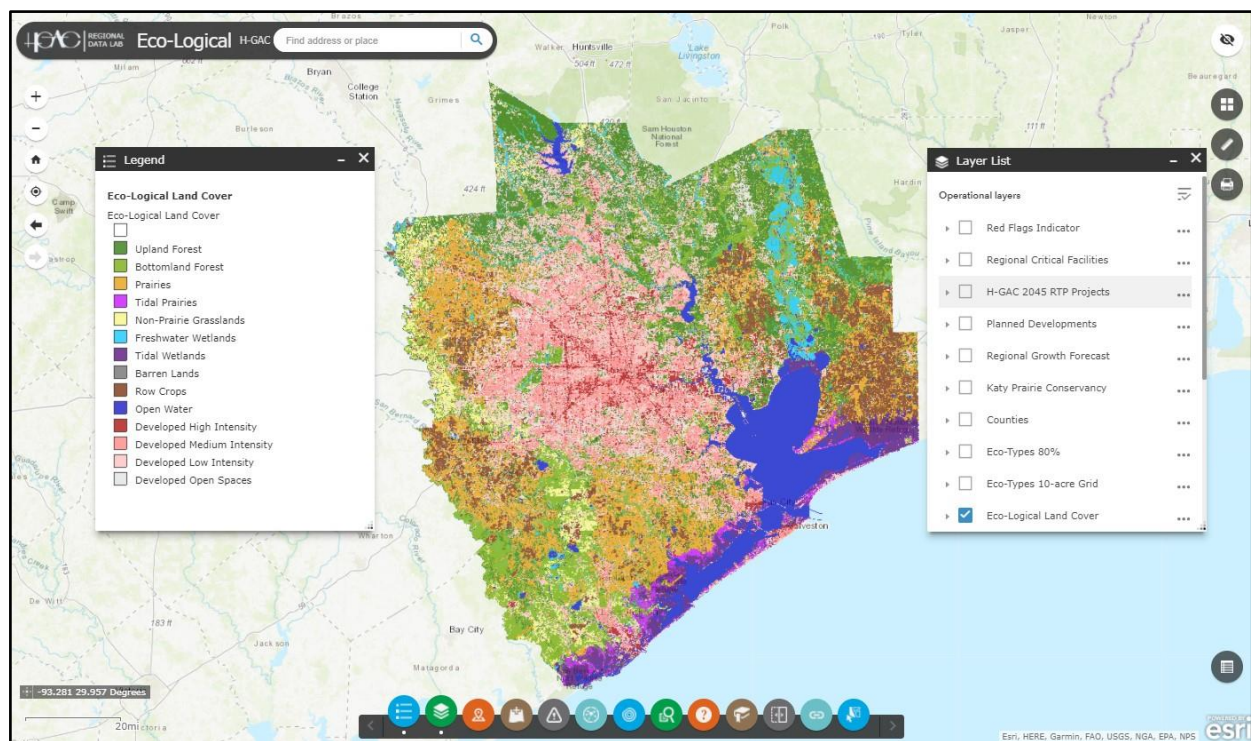
El Consejo del Área de Houston-Galveston busca constantemente enfoques novedosos y eficientes para modelar los efectos de las inversiones en transporte, los planes propuestos y las acciones sobre el medio ambiente natural y la población. Esto incluye el acceso a aplicaciones desarrolladas por agencias de recursos federales y locales. El H-GAC ha desarrollado varias herramientas interactivas para mapear y analizar datos socioeconómicos, y caracterizar la equidad regional.

■ La herramienta web “Eco-Logical”

La herramienta de mapeo en línea “Eco-Logical” cuenta con un mapa base del uso y la cobertura del suelo regional, lo que permite a los planificadores y desarrolladores de proyectos identificar dónde las inversiones en transporte podrían afectar los valiosos recursos ecológicos de la región (Figura 19). La herramienta Eco-Logical también incluye la funcionalidad de apoyar un análisis de justicia ambiental a nivel de proyecto. Las capacidades de la herramienta incluyen la posibilidad de crear una zona de amortiguación alrededor de un proyecto de transporte e identificar la población y la infraestructura dentro de esa zona que podrían verse afectadas por el proyecto. Se está trabajando para integrar esta aplicación en el proceso de planificación del transporte.

Figura 19

La herramienta Eco-Logical que muestra el mapa base de uso del suelo/cobertura del suelo

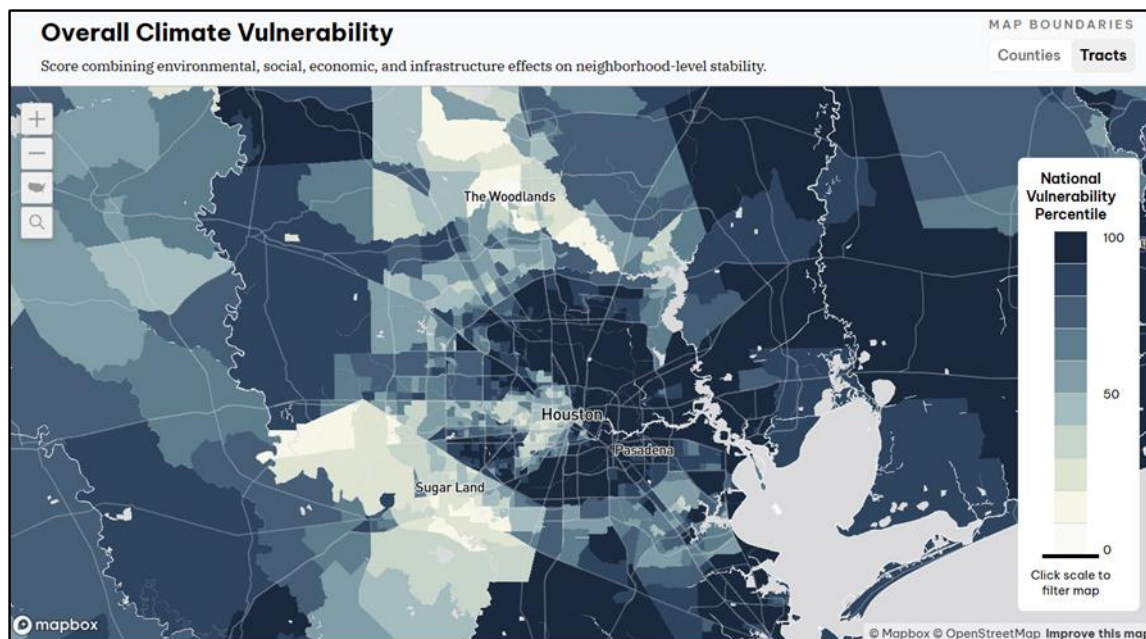


■ El Índice de Vulnerabilidad Climática de los Estados Unidos

El Índice de Vulnerabilidad Climática (CVI, por sus siglas en inglés)²³ es una herramienta interactiva de mapeo y un panel de información creado por investigadores de la Universidad Texas A&M en colaboración con el Fondo de Defensa Ambiental (EDF, por sus siglas en inglés) con el fin de impulsar la acción climática y canalizar soluciones para los problemas ambientales que se experimentan en todo el país. La herramienta CVI clasifica los distritos censales de los Estados Unidos (y los vecindarios que representan) según un índice de vulnerabilidad acumulativo basado en una combinación de 184 indicadores clasificados en función de la salud, los factores de estrés sociales y económicos, la exposición y los riesgos derivados del transporte, la industria, el medio ambiente y las infraestructuras. Los indicadores específicos incluyen la vivienda, el acceso a alimentos saludables y nutritivos, la proximidad a vertederos de residuos tóxicos, los casos de enfermedades crónicas, la exposición a contaminantes nocivos, el acceso a la atención médica y la vulnerabilidad a inundaciones, incendios, sequías y otros fenómenos naturales extremos. Los resultados de la herramienta pueden utilizarse para priorizar la asistencia a las comunidades consideradas más vulnerables, ayudarles a comprender los factores de riesgo y desarrollar planes de acción para fomentar la justicia climática.

El análisis del CVI que se muestra en la Figura 20 sugiere que el núcleo de la región metropolitana de Houston se encuentra dentro del percentil 90 a nivel nacional en cuanto a vulnerabilidad a los factores de estrés climático. Esta área coincide con las zonas identificadas como sensibles para la justicia ambiental.

Figura 20
El Índice de Vulnerabilidad Climática (CVI) muestra la vulnerabilidad climática general



²³ El Índice de Vulnerabilidad Climática fue desarrollado por la Universidad Texas A&M en colaboración con el Fondo de Defensa Ambiental.

3.6 AVANZANDO EL TÍTULO VI EN EL PROCESO DE PLANIFICACIÓN

El H-GAC implementa un proceso de planificación del transporte metropolitano continuo, integral y cooperativo, cuyo objetivo es proporcionar un sistema de transporte multimodal seguro, eficiente y confiable para todos los residentes del Área de Planificación Metropolitana de Houston-Galveston. Este proceso de planificación incluye un programa sólido y progresista en virtud del Título VI. Este informe documenta los esfuerzos de la agencia para cumplir con los requisitos federales del Título VI detallados en 49 CFR Parte 21, e integrar los objetivos del Título VI y la Justicia Ambiental en los programas y actividades de la agencia.

EL TÍTULO VI Y EL PROGRAMA DE CONCIENCIACIÓN SOBRE JUSTICIA AMBIENTAL

En 2023, el H-GAC lanzó el programa “Concienciación sobre el Título VI y la justicia ambiental” para familiarizar a los beneficiarios de fondos federales con estas leyes federales contra la discriminación y las obligaciones que estas les imponen. El Programa de Concienciación sobre el Título VI y la Justicia Ambiental también tiene como objetivo mantener los debates sobre la equidad en primera línea de la toma de decisiones en materia de planificación local. El programa de concientización se inauguró con un seminario web titulado “El papel del Título VI y la justicia ambiental en la planificación del transporte”. El seminario web destacó las mejores prácticas para fomentar la inclusión y lograr la equidad en el proceso de planificación del transporte. Se prevé que el H-GAC seguirá organizando seminarios web y/o talleres informativos para continuar creando conciencia sobre las responsabilidades y oportunidades del Título VI y la justicia ambiental en la planificación.

El H-GAC también ha presentado la iniciativa “Conectando comunidades” (Connecting Communities), que se basa en el programa de concientización y sirve como estímulo para los esfuerzos de divulgación comunitaria. El tema, “Conectando comunidades” está orientado a promover la participación significativa de los miembros de las comunidades minoritarias y LEP que históricamente han estado subrepresentados en el proceso de planificación del transporte. La participación significativa es uno de los principios rectores de la justicia ambiental y un paso importante para promover la no discriminación del Título VI. La participación pública continua tiene como objetivo poner sobre la mesa las necesidades y prioridades de la comunidad, tanto antes como durante el periodo de toma de decisiones.



Por último, el H-GAC introdujo eventos de mesas redondas comunitarias para facilitar la comunicación con defensores, representantes y miembros de diversos grupos raciales y étnicos minoritarios, y para crear vínculos con estas comunidades. Un objetivo importante de las mesas redondas comunitarias era informar sobre la actualización del Plan de Acceso Lingüístico (LAP) del H-GAC. El LAP especifica las medidas de asistencia

lingüística que el H-GAC ofrecerá al público, sin costo alguno, para garantizar que las partes interesadas con un dominio limitado del inglés tengan un acceso significativo a los programas y actividades de la agencia, y que el idioma no sea una barrera para su participación en el proceso de planificación del transporte.

RECOMENDACIONES PARA INTEGRAR/FOMENTAR EL TÍTULO VI Y LA JUSTICIA AMBIENTAL EN EL PROCESO DE PLANIFICACIÓN DEL TRANSPORTE

La siguiente sección identifica cuestiones pertinentes y describe estrategias con viñetas para promover los principios del Título VI y la justicia ambiental en los programas y actividades de la Organización de Planificación Metropolitana del H-GAC.

1. Aumentar la concienciación sobre el Título VI y la justicia ambiental

Aumentar la concienciación y la apreciación del propósito y las obligaciones del Título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964 y la ley de Justicia Ambiental entre el personal del H-GAC, los socios de planificación de la agencia y el público en general reforzará los esfuerzos para promover la equidad y la inclusión y fomentará el compromiso de la agencia con la no discriminación.

- Crear un programa de concientización que incluya capacitación sobre el Título VI, la justicia ambiental y otras leyes federales contra la discriminación para el personal de la agencia y los socios de planificación regional.
- Ampliar la iniciativa de divulgación pública “Conectando comunidades” para aumentar el conocimiento sobre el Título VI y la justicia ambiental, y destacar la necesidad de la participación pública de la comunidad regional.
- Continuar elaborando el “Informe sobre el plan de trabajo y los logros” sobre las actividades realizadas anualmente por el personal del H-GAC que promueven las directivas de no discriminación en virtud del Título VI y la ley de justicia ambiental.
- Difundir información y material educativo a través del sitio web de la agencia, publicaciones y eventos relacionados con los requisitos del Título VI y la justicia ambiental.

2. Mejorar la sensibilidad hacia la equidad en la planificación del transporte y la toma de decisiones sobre inversiones

La distribución equitativa de los beneficios y las cargas de las inversiones federales en transporte es un principio fundamental de la no discriminación. La equidad puede promoverse destacando las formas en que las inversiones en transporte afectan o benefician a las comunidades desfavorecidas en comparación con otras comunidades. Además, existe una preocupación arraigada entre los locales de que las mejoras en el transporte que atraviesan los vecindarios minoritarios implicarían inevitablemente el desplazamiento de los residentes y conducirían a la gentrificación.

- Introducir metodologías, herramientas analíticas y fuentes de datos que permitan realizar análisis novedosos e informativos sobre el impacto en la equidad de las iniciativas de transporte propuestas en las comunidades locales.
- Explore estrategias equitativas que promuevan la estabilidad residencial y protejan a los residentes históricos de las comunidades vulnerables de los efectos de la gentrificación. Esto puede incluir opciones como subsidios para la vivienda, la reducción de impuestos y tasas, y el desarrollo económico.

3. Promover mejoras en la infraestructura de las zonas desatendidas.

Los proyectos que abordan las necesidades de transporte en las zonas rurales, los núcleos urbanos y otras áreas desatendidas a menudo no pueden competir por la financiación en igualdad de condiciones con los proyectos que, en esencia, prestan servicio a la comunidad no destinataria.

- Consideren fuentes de financiamiento alternativas para proyectos de transporte multimodal que aborden las necesidades de movilidad dentro de los vecindarios tradicionalmente desfavorecidos y con carencias en materia de justicia ambiental.
- Proporcionar apoyo técnico y fomentar la colaboración en forma de asociaciones público-privadas u otros métodos de financiación para respaldar iniciativas comunitarias destinadas a aumentar las opciones multimodales y ampliar los servicios de transporte en las zonas desatendidas.

4. Abordar la seguridad en comunidades sensibles en materia de justicia ambiental

La seguridad en el transporte es una preocupación importante en las comunidades desfavorecidas, como lo demuestra el número desproporcionadamente alto de accidentes que se producen en los vecindarios de justicia ambiental, en comparación con las zonas no objetivo.²⁴ Dar prioridad a los esfuerzos para estudiar y abordar las causas de los accidentes en las comunidades desatendidas mejoraría significativamente el número total de accidentes en la región.

- Análisis de los datos sobre accidentes en las zonas desatendidas para identificar los puntos conflictivos, comprender los patrones y desarrollar estrategias para abordar los riesgos de seguridad.
- En el proceso de selección de proyectos, asigne una puntuación más alta a los proyectos de transporte que mejoren la seguridad en las comunidades desfavorecidas.

5. Brindar oportunidades para una participación significativa a la población desfavorecida

²⁴ Basado en información de eventos geo-codificados en el Sistema de Información de Registros de Accidentes (CRIS) del Departamento de Transporte de Texas (TxDOT).

La participación pública es la principal forma de comunicar las necesidades, prioridades y preocupaciones de una comunidad durante el proceso de planificación del transporte. La participación oportuna y significativa de los miembros de la población desfavorecida ayudaría a evitar, minimizar o mitigar los conflictos que a veces acompañan al desarrollo y la implementación de proyectos de transporte.

- Garantizar la participación significativa de los miembros de las comunidades desfavorecidas.
- Maximice el acceso utilizando estrategias de divulgación no tradicionales al interactuar con las comunidades desfavorecidas. Esto incluye asistir a las reuniones de su vecindario y otros eventos organizados por la comunidad como alternativa o complemento a las reuniones públicas convencionales.
- Establezca relaciones de trabajo con organizaciones comunitarias, funcionarios electos locales, líderes/defensores comunitarios, organizaciones religiosas y otras partes interesadas para crear canales de comunicación e identificar posibles enlaces.
- Ofrecer incentivos para la participación, con el fin de promover el interés y fomentar la implicación en el proceso de participación pública.

