



Houston-Galveston  
Area Council

# PROGRAMA DEL TÍTULO VI

OCTUBRE 2018

THE HOUSTON-GALVESTON METROPOLITAN PLANNING AREA





---

**CONSEJO DEL ÁREA DE HOUSTON-GALVESTON**

---

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

**Declaración de la política del Título VI**

Cumplir con el Título VI es una condición de los destinatarios de fondos federales. El Consejo del Área de Houston-Galveston (Houston-Galveston Area Council, H-GAC), de conformidad con el Título VI de la Ley de Derechos Civiles (Civil Rights Act) de 1964 y la Ley de Restauración de Derechos Civiles (Civil Rights Restoration Act) de 1987 (P.L. 1000.259), garantiza que ninguna persona sea excluida de la participación en, privada de los beneficios de, o de alguna otra manera discriminada por motivos de raza, color u origen nacional en ningún programa o actividad patrocinado por la agencia. Tampoco el sexo, la edad o una discapacidad pueden influir en el trato justo hacia todas las personas.

Si el H-GAC proporciona fondos de la asistencia federal a otra entidad, incluirá la terminología relacionada con el Título VI en todos los acuerdos escritos y supervisará el cumplimiento según sea necesario.

---

Director ejecutivo del H-GAC

---

Fecha

*Este espacio se ha dejado en blanco intencionalmente.*

# **CAPÍTULO 1**

## **CONTEXTO Y PROPÓSITO**

### **1.1 INTRODUCCIÓN**

El Consejo del Área de Houston-Galveston (H-GAC) es una asociación voluntaria de gobiernos locales ubicada en la región alta de la Costa del Golfo de Texas. El Consejo de Gobiernos funciona como la Comisión de Planificación Regional para un área de servicio compuesta por trece estados que alberga una comunidad de casi 7 millones de residentes, la cual se caracteriza por su diversidad cultural y su rápido crecimiento. El H-GAC también es la organización de planificación metropolitana (Metropolitan Planning Organization, MPO) para un núcleo de ocho de esos condados: Brazoria, Chambers, Fort Bend, Galveston, Harris, Liberty, Montgomery y Waller. La misión principal de la agencia es fomentar la eficiencia y la responsabilidad del uso de fondos de los impuestos locales, estatales y federales para el desarrollo sistemático de la región y para servir como un foro que permita abordar los problemas y las necesidades de los gobiernos miembros.

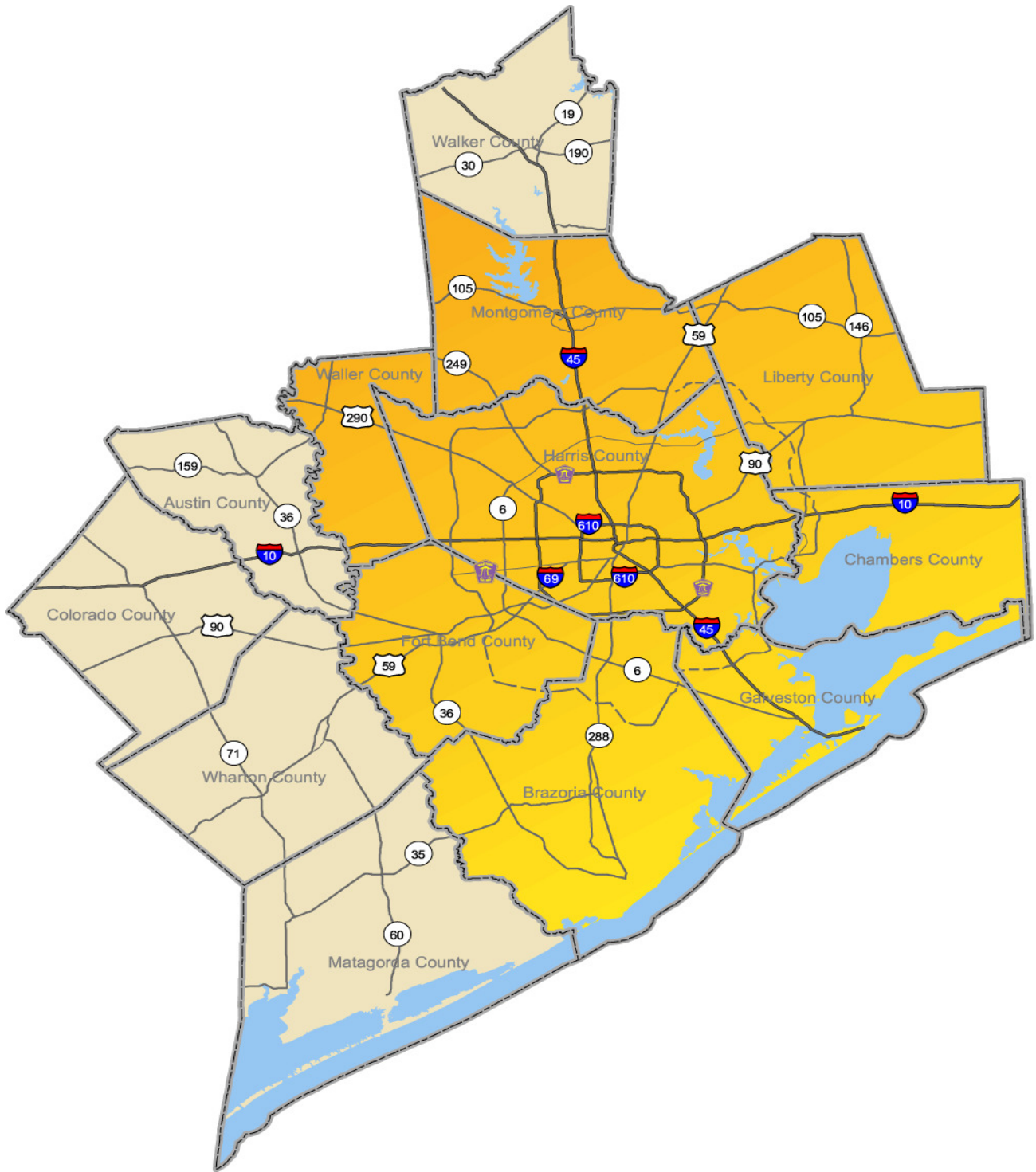
Para cumplir con su mandato como MPO, el H-GAC trabaja de forma colaborativa con el público y con sus socios privados no gubernamentales en un proceso continuo, cooperativo e integral que apunta a mejorar la movilidad, promover el crecimiento económico regional, proteger el ambiente y potenciar la calidad de vida y el bienestar de todos los ciudadanos. Estas metas y objetivos se ven reflejados en los planes de transporte multimodal, las actividades y los programas que guían las acciones a corto y a largo plazo de la organización e impactan en la comunidad regional.

### **1.2 CONTEXTO**

La Administración Federal de Transporte (Federal Transit Administration, FTA) exige a todas las MPO que reciben fondos federales que demuestren su cumplimiento con el Título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964 y que informen las medidas que han tomado en sus programas y actividades para abordar las necesidades de transporte de las poblaciones más desatendidas y vulnerables. La MPO también es responsable de controlar a los subdestinatarios para verificar que cumplan con los requisitos del Título VI en relación con los fondos federales que reciben.

Este informe trienal del Título VI documenta los esfuerzos del H-GAC para llevar a cabo un programa de planificación regional y de transporte inclusivo. Detalla las medidas tomadas por la agencia para identificar y abordar las necesidades de las poblaciones protegidas por las leyes federales de no discriminación, y destaca los esfuerzos de la agencia por promover la participación de todos los residentes y evitar la privación de beneficios u otras formas de discriminación por motivos de raza, color u origen nacional.





Mapa 1: Región del H-GAC que muestra los ocho condados del Área de Administración del Transporte (Transportation Management Area, TMA).

### **1.3 PROPÓSITO**

El Programa del Título VI del H-GAC se desarrolló en respuesta al Título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964 y los estatutos de no discriminación, los decretos ejecutivos presidenciales y las regulaciones federales derivados. Esta legislación prohíbe a los destinatarios de asistencia federal involucrarse en prácticas que nieguen el trato equitativo a las poblaciones históricamente desatendidas, o que les nieguen la oportunidad de participar en las decisiones que impactan en sus vidas y en sus barrios.

El H-GAC recibe fondos federales administrados por la FTA y la Administración Federal de Carreteras (Federal Highway Administration, FHWA) para sostener varios de sus programas y actividades y, por lo tanto, debe contemplar estos requisitos federales de no discriminación como una condición para recibir esos fondos. La agencia se mantiene comprometida a alcanzar un proceso de planificación del transporte transparente, accesible y abierto que considere las necesidades de todos los residentes al desarrollar el plan y seleccionar los estudios y proyectos que se van a financiar.

### **1.4 LA LEY DE DERECHOS CIVILES DE 1964**

La Ley de Derechos Civiles de 1964 es la base de la mayoría de las regulaciones y órdenes federales que rigen la no discriminación en las actividades federales. El Título VI de la ley (título 42 del Código de los Estados Unidos [United States Code, USC], sección 2000d y ss.) proscribe la discriminación de las personas por motivos de raza, color u origen nacional. La ley establece que “Ninguna persona en los Estados Unidos podrá, con base en su raza, color u origen nacional, ser excluida de la participación en, ser privada de los beneficios de, o ser objeto de discriminación en ningún programa o actividad que reciba asistencia financiera federal”.

En la implementación del estatuto de no discriminación, la parte 21 del título 49 del Código de Regulaciones Federales (Code of Federal Regulations, CFR) obliga a las entidades gubernamentales y privadas a dar garantías de que sus programas de transporte se llevarán a cabo de conformidad con los requisitos impuestos por el Título VI, como condición para recibir asistencia financiera federal. Un programa o actividad que es, en apariencia, neutral, pero que tiene un impacto discriminatorio en las poblaciones protegidas, solo se podrá llevar a cabo si el destinatario de la asistencia puede brindar una justificación sustancial y legítima para el programa o la actividad, y demostrar que no existe una alternativa efectiva comparable que pudiera generar menos impacto perjudicial sobre la desigualdad.

El estatuto del Título VI se consolida con el Decreto Ejecutivo 13166: “Mejorar el acceso a los servicios para las personas con dominio limitado del inglés”. Este decreto exige que las agencias federales y los destinatarios de fondos de la asistencia federal implementen medidas a fin de que sus programas y servicios sean accesibles para las personas con dominio limitado del inglés (limited English proficiency, LEP). La conexión entre el Decreto Ejecutivo 13166 y el Título VI radica en que la limitación de una persona para leer, hablar o entender Inglés de manera eficiente, por lo general, se relaciona con su raza, color u origen nacional.

## 1.5 JUSTICIA AMBIENTAL

El principio de justicia ambiental tiene su base legal en la Cláusula sobre Protección Igualitaria (Equal Protection Clause) que forma parte de la Decimocuarta Enmienda a la Constitución de los Estados Unidos (Fourteenth Amendment of the United States Constitution), la cual formula el derecho fundamental a no sufrir discriminación institucional. Años después de la aprobación del Título VI, el presidente Bill Clinton firmó el Decreto Ejecutivo 12898: “Medidas federales para abordar la justicia ambiental en las poblaciones minoritarias y de bajos ingresos” (Federal Actions to Address Environmental Justice in Minority Populations and Low-Income Populations), en respuesta a las preocupaciones por las prácticas discriminatorias generalizadas de las entidades gubernamentales que generaban cargas excesivas a las minorías y las comunidades de bajos ingresos, lo cual impactaba en la salud de las personas y degradaba la calidad ambiental y la cohesión social de sus barrios. El decreto ejecutivo amplía el enfoque de no discriminación del Título VI al exigir a las agencias federales que el logro de la justicia ambiental sea parte de su misión principal.

El Departamento de Transporte de los Estados Unidos (U.S. Department of Transportation, DOT) define la justicia ambiental como “el trato justo y la participación significativa de todas las personas, independientemente de su raza, origen étnico, ingresos, origen nacional o nivel educativo con respecto al desarrollo, la implementación y el cumplimiento de las leyes, las regulaciones y las políticas ambientales”. La justicia ambiental está indisolublemente vinculada con preocupaciones más amplias de justicia social. La directiva exige el trato justo y equitativo de la población desfavorecida, lo que incluye brindarle una oportunidad significativa de participar en el diálogo de planificación. La Orden de Justicia Ambiental (Environmental Justice Order) final del DOT declaró tres principios fundamentales que articulan pautas procedimentales y fundamentales para lograr la justicia ambiental:

- a. Evitar, minimizar o mitigar los efectos adversos y excesivamente grandes para la salud humana y el ambiente, incluidos los efectos sociales y económicos, sobre las poblaciones minoritarias y de bajos ingresos.
- b. Asegurar la participación plena y justa de todas las comunidades potencialmente afectadas en el proceso de toma de decisiones sobre el transporte.
- c. Prevenir la privación, la reducción o el retraso significativo de la recepción de beneficios para las poblaciones minoritarias y de bajos ingresos.

Estos tres principios son la expresión más citada de los objetivos principales de la justicia ambiental y describen un camino preciso para implementar la visión del Decreto Ejecutivo 12898.

Aunque los principios de no discriminación del Decreto Ejecutivo 12898 coinciden con el estatuto del Título VI, estos siguen siendo dos mandatos separados con diferentes requisitos y alcances. Solo la justicia ambiental aborda la protección de la población de bajos ingresos. Sin embargo, el *Programa* del Título VI del H-GAC se distingue y es más amplio que el *estatuto* del Título VI, y abarca varias leyes de no discriminación, incluido el Decreto Ejecutivo 12898. A continuación, se detallan algunos de los estatutos pertinentes contemplados en el Programa del Título VI.

## 1.6 LEYES Y PAUTAS FEDERALES DE NO DISCRIMINACIÓN

Para llevar a cabo la misión y las directivas del Título VI y de la Justicia Ambiental, el DOT, la FTA y la FHWA han emitido declaraciones de políticas y pautas para sus agencias y subdestinatarios. Varios estatutos y regulaciones federales se entrelazan para definir el alcance del Programa del Título VI. Los principales mandatos de derechos civiles incluyen los siguientes:

- **Ley de Política Ambiental Nacional de 1969**

La Ley de Política Ambiental Nacional (National Environmental Policy Act, NEPA) exige a las agencias federales que preparen una declaración detallada de los efectos de sus acciones en el ambiente y en las poblaciones humanas. La NEPA representa un intento anticipado de proteger las poblaciones humanas y el ambiente de los impactos perjudiciales que derivan de la actividad de inversión federal, y es la base reguladora para incorporar la revisión de la justicia ambiental dentro de la planificación del transporte y del proceso de desarrollo de políticas.

- **Ley de Reubicación Uniforme de 1970**

La Ley de Asistencia para la Reubicación Uniforme y Políticas de Adquisición de Bienes Inmuebles (Uniform Relocation Assistance and Real Property Acquisition Policies Act), conocida como Ley Uniforme, se aplica cuando las medidas tomadas por las agencias o entidades federales que reciben asistencia financiera federal causan el desplazamiento temporal o permanente de personas de su propiedad. La Ley Uniforme exige que todos los grupos de personas sean tratados de manera equitativa y justa en cualquier reubicación residencial que resulte del ejercicio de la expropiación de conformidad con un programa o proyecto de asistencia federal.

- **Ley de Rehabilitación de 1973**

La sección 504 de la Ley de Rehabilitación (Rehabilitation Act) de 1973 prohíbe la discriminación de personas con discapacidad en los programas llevados a cabo por agencias federales, en los programas que reciben asistencia financiera federal, en el empleo federal y en las prácticas laborales de los contratistas federales.

- **Ley de Discriminación por Edad de 1975**

La Ley de Discriminación por Edad (Age Discrimination Act) de 1975 prohíbe la discriminación contra una persona en función de su edad en los programas y actividades que reciben asistencia financiera federal. La ley protege del trato desigual a las personas de todas las edades, jóvenes y adultos mayores, excepto cuando la edad tiene una relación directa y sustancial con las operaciones normales o el logro de los objetivos establecidos de un programa. La ley no se aplica cuando se puede demostrar que el trato desigual se basa en un factor razonable distinto de la edad.

- **Ley de Restauración de Derechos Civiles de 1987**

La Ley de Restauración de Derechos Civiles (Civil Rights Restoration Act) de 1987 amplía la interpretación del Título VI al establecer que las restricciones de no discriminación se aplican a



*todos* los programas y las actividades de los destinatarios de asistencia federal, los subdestinatarios y los contratistas, y no solo a aquellos programas y actividades que reciben la asistencia federal de forma directa. 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 los programas y actividades que son totalmente financiados por el estado o financiados localmente.

- **Ley de Estadounidenses con Discapacidades de 1990**

La Ley de Estadounidenses con Discapacidades (Americans with Disabilities Act, ADA) de 1990 prohíbe a las entidades públicas discriminar a las personas con discapacidades o excluirlas implícitamente de la participación en los servicios, los programas o las actividades provistas por la entidad. La ley amplía la Ley de Rehabilitación ya que extiende su aplicación para incluir entidades que no reciben fondos federales.

- **Título IX de la Ley de Enmiendas de Educación de 1972**

El Título IX de la Ley de Enmiendas de Educación (Education Amendments Act) prohíbe la discriminación basada en el sexo en programas o actividades de educación.

Figura 1. Mandatos de no discriminación en el Programa del Título VI



## **1.7 ADMINISTRACIÓN DEL PROGRAMA DEL TÍTULO VI**

El Programa del Título VI del H-GAC se implementa bajo la supervisión del coordinador del Título VI y con la colaboración de personal coordinado del H-GAC. Esta sección describe el marco del Programa del Título VI y los roles desempeñados por el personal que ayuda a implementar los mandatos de no discriminación del estatuto del Título VI y los decretos y las regulaciones relacionados.

### **(a) Coordinación y administración**

El director de Operaciones del Consejo del Área de Houston-Galveston es el coordinador designado del Título VI para la agencia, y es quien responde a todos los procesos legales relacionados con el Título VI. Bajo la supervisión del director ejecutivo del Consejo del Área de Houston-Galveston, el coordinador del Título VI supervisa la administración y el desarrollo del Programa del Título VI. Entre las responsabilidades del coordinador del Título VI, se incluyen las siguientes:

- Asegurarse de que las operaciones de la agencia cumplan con el Título VI.
- Recibir las notificaciones de las acciones legales del Título VI contra la agencia.
- Tratar las quejas del Título VI recibidas por la agencia de acuerdo con los procesos definidos.
- Analizar los asuntos y los desafíos importantes de la implementación del Título VI con el director ejecutivo y el personal asociado, según sea necesario.
- Revisar periódicamente el progreso del Título VI y hacer recomendaciones sobre cómo la agencia puede servir mejor a las comunidades en cuestión.
- Integrar las mejores prácticas y los comentarios constructivos del personal asociado en el Programa del Título VI.

### **(b) Servicios de comunicación y extensión pública**

El gerente de Extensión Pública dirige las acciones orientadas a proporcionar una comunicación oportuna y culturalmente competente al público en general, incluidas las personas protegidas bajo el Título VI. Entre las medidas que se toman para cumplir con los requisitos del Título VI a través de los servicios de comunicación, se incluyen las siguientes:

- Mantener un Plan de Participación Pública (Public Participation Plan, PPP) y un Plan de Asistencia Lingüística (Language Assistance Plan, LAP) que cumplan con los requisitos del Título VI y sean adecuados para la región de la MPO.
- Garantizar que se publique un aviso del Título VI al público en todos los espacios públicos apropiados dentro de la agencia y en el sitio web de la agencia.
- Mantener una lista de correo de las partes interesadas del Título VI, incluidas las agencias sin fines de lucro, las organizaciones comunitarias, los grupos religiosos y los defensores.
- Proporcionar a las partes interesadas del Título VI avisos oportunos y culturalmente competentes sobre los eventos de extensión y las reuniones públicas para que estén informadas respecto a las oportunidades de participación en el proceso de planificación.

- Avisar a los grupos protegidos correspondientes sobre la disponibilidad de servicios de traducción e interpretación en las reuniones públicas y los eventos de extensión.
- Mantener una lista de los miembros del personal y las fuentes externas que pueden proporcionar servicios de traducción e interpretación.
- Conectar al personal bilingüe con 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).
- Facilitar el acceso significativo de la población con LEP mediante la traducción de los documentos fundamentales y los contenidos informativos a otros idiomas hablados por los residentes del área.

### **(c) Recopilación de datos demográficos y análisis de mapeo**

La recopilación de datos demográficos y el análisis de mapeo relacionados con el Título VI son realizados por el personal de planificación de transporte del H-GAC. Los datos demográficos del Título VI y el personal encargado del mapeo facilitan el cumplimiento del Título VI a través de las siguientes acciones:

- Recopilación y análisis de datos demográficos para la región de planificación, incluidos datos sobre las tendencias demográficas de las comunidades en cuestión.
- Desarrollo y actualización de los mapas demográficos de la región con indicaciones sobre la ubicación de las comunidades en cuestión.
- Recopilación de datos relacionados con los proyectos de transporte y las inversiones propuestas según lo definido por el plan de transporte a largo plazo (Long-Range Transportation Plan) y el plan de mejora del transporte (Transportation Improvement Plan).
- Colaboración con otros planificadores de transporte y con el personal de Extensión a fin de recopilar y analizar información relacionada con las necesidades de transporte de la población desatendida.
- Evaluación de los impactos potenciales de las inversiones en transporte en la población protegida, incluidas las evaluaciones de equidad en el transporte.
- Elaboración de informes relacionados con el cumplimiento del Título VI de la agencia.

### **(d) Control de adquisiciones y administración de contratos**

El personal de adquisiciones y finanzas de la MPO se asegura de que los proveedores, subdestinatarios y contratistas de las solicitudes de propuestas (Request for Proposal, RFP), es decir, los “terceros participantes”, sepan que deben cumplir con las leyes federales de no discriminación como condición para ser contratados por el H-GAC. La administración de contratos a cargo de los gerentes de proyecto del H-GAC incluye el control del cumplimiento. El cumplimiento del Título VI a través del control de adquisiciones y la administración de contratos implica lo siguiente:

- Incluir la terminología del Título VI en las difusiones públicas de avisos de RFP y solicitudes de presupuesto (Request For Quotation, RQF), según sea necesario.
- Incluir la terminología del Título VI en los contratos y los documentos de las adquisiciones.

- Obtener certificaciones y garantías del Título VI ejecutadas por parte de los subdestinatarios y contratistas.
- Cumplir con los requisitos de empresa en desventaja (Disadvantaged Business Enterprise, DBE) especificados en el acuerdo con el Departamento de Transporte de Texas (Texas Department of Transportation, TxDOT), incluida la presentación de informes de DBE periódicos sobre todos los contratos activos.
- Mantener información sobre los requisitos del Título VI para contratistas y subdestinatarios en el sitio web de la agencia.
- Realizar visitas periódicas en el lugar a los subdestinatarios según sea necesario, o después de la presentación de una queja del Título VI.

## 1.8 EL PROCESO DE PLANIFICACIÓN DE LA MPO

Las funciones principales de la MPO incluyen el desarrollo del Plan Regional de Transporte (Regional Transportation Plan, RTP), el Plan de Diez Años (Ten-Year Plan), el Programa de Mejora del Transporte (Transportation Improvement Program, TIP) y el Programa de Trabajo de Planificación Unificada (Unified Planning Work Program, UPWP). La MPO también es responsable del Proceso de Gestión de la Congestión (Congestion Management Process, CMP). Estos planes guían la elección de proyectos y acciones multimodales diseñados para construir y mantener un sistema de transporte regional eficiente y funcional.

### 1.8.1 Plan Regional de Transporte

El Plan Regional de Transporte es una expresión conceptual de un sistema de transporte previsto para satisfacer las necesidades de movilidad proyectadas de la región en un horizonte de planificación de 25 años. El RTP se desarrolla cada cuatro años mediante esfuerzos de planificación local y estatal y sirve como punto de partida para priorizar la financiación de una combinación de proyectos previstos a fin de producir la futura red de transporte multimodal deseada. Las áreas centrales dentro del Plan incluyen el establecimiento de la visión y los objetivos, la selección de medidas de desempeño para evaluar el desempeño del sistema y la efectividad de la inversión, la evaluación de las necesidades y las oportunidades de tránsito regional, las consideraciones ambientales y las implicaciones para el desarrollo del proyecto y las consideraciones sobre las necesidades de infraestructura para facilitar el movimiento de mercancías y personas. Los proyectos o programas de inversión deben estar contenidos en el RTP para ser programados en el TIP.



### 1.8.2 Plan de Diez Años

La 84a Legislatura de Texas (84th Texas Legislature) aprobó el proyecto de ley HB 20 en 2015, lo cual modificó el proceso de planificación y programación que rige la priorización y el financiamiento de los proyectos de infraestructura de transporte. La HB 20 requiere que las MPO desarrollen un plan de



transporte de diez años con detalles específicos sobre cómo se utilizarían los fondos asignados a su región. Los primeros cuatro años del plan deben ser consistentes con el TIP, así como con el Programa de Mejora del Transporte Estatal (Statewide Transportation Improvement Program, STIP). La HB 20 también exige que las MPO consideren proyectos que aborden indicadores como la congestión, la seguridad, las oportunidades de desarrollo económico para los residentes del área, los fondos disponibles, la calidad del aire y el impacto en las comunidades desatendidas. El plan de transporte de diez años del H-GAC prioriza los proyectos del RTP en función de estos criterios.

### **1.8.3 Programa de Mejora del Transporte**

El Programa de Mejora del Transporte (TIP) es una lista desarrollada de forma cooperativa que incluye proyectos de transporte multimodal coherentes con el RTP y aprobados para su implementación dentro de un período de cuatro años. El TIP describe las mejoras en el tránsito y las carreteras, así como otras actividades relacionadas con el transporte y la calidad del aire pensadas para el área de planificación de la MPO. Los proyectos del TIP se consideran las prioridades más altas para la región y son adoptados por el Consejo de Políticas de Transporte (Transportation Policy Council, TPC) después de una audiencia pública. El TIP adoptado se incorpora al Programa de Mejora del Transporte Estatal (STIP).

Los proyectos del TIP se definen con precisión y se identifica a sus patrocinadores. Los proyectos deben cumplir con los objetivos de reducción de emisiones de los vehículos adoptados y deben tener restricciones financieras dentro de estimaciones razonables de ingresos federales, estatales y locales para el periodo de cuatro años. Cualquier cambio significativo en un proyecto en el TIP o en su fuente de financiamiento debe ser aprobado por el TPC. Periódicamente se agregan nuevos proyectos al TIP a través de un proceso de “convocatoria de proyectos” que se realiza de forma bienal. Los proyectos se seleccionan para el TIP en función de la evaluación de ciertos criterios definidos, uno de los cuales es el potencial para impactar en las poblaciones del Título VI.

### **1.8.4 Programa de Trabajo de Planificación Unificada**

El Programa de Trabajo de Planificación Unificada (UPWP) se desarrolla de forma bienal y sirve como una declaración del trabajo por realizarse dentro del área de planificación metropolitana en cumplimiento de las responsabilidades de planificación de transporte continuas, cooperativas y globales de la MPO. El UPWP describe las tareas de planificación y las actividades específicas que se realizarán a lo largo de dos años fiscales e incluye un resumen de la cantidad y la fuente de los fondos estatales y federales que se utilizarán para las actividades de planificación. El UPWP se produce a través de un proceso de toma de decisiones colaborativo y coordinado entre el estado, las agencias gubernamentales locales y las partes interesadas del transporte privado en la región. El programa de trabajo puede ser modificado cuando sea necesario, con la aprobación del TPC.

### **1.8.5 Proceso de Gestión de la Congestión**

El Proceso de Gestión de la Congestión (CMP) es un conjunto sistemático de procedimientos que implican identificar la congestión y sus causas, aplicar estrategias de mitigación para mejorar el rendimiento y la confiabilidad del sistema de transporte y evaluar la efectividad de las estrategias implementadas. Todas las áreas metropolitanas con poblaciones mayores que 200 000 residentes

(conocidas como Áreas de Administración del Transporte [TMA]) están obligadas por la Ley de Avances para el Progreso en el Siglo 21 (Moving Ahead for Progress in the 21st Century, MAP 21) a desarrollar y mantener un CMP. La MPO del H-GAC es responsable de administrar el CMP para el Área de Administración del Transporte de Houston-Galveston, que incluye los ocho condados de la MPO: Brazoria, Chambers, Fort Bend, Galveston, Harris, Liberty, Montgomery y Waller.

El CMP es una función importante de la MPO debido a los impactos potencialmente negativos de la congestión del tránsito en el crecimiento económico y la actividad empresarial. Además, la congestión del tránsito puede afectar negativamente la calidad del aire regional (una preocupación importante debido al estado de no cumplimiento de la región de Houston-Galveston con respecto a los estándares federales de calidad del aire [National Ambient Air Quality Standards, NAAQS]) y perjudica la calidad de vida de los residentes del área.

## **1.9 FORMATO DEL PROGRAMA DEL TÍTULO VI**

Los capítulos que siguen responden a la Circular 4702.1B de la FTA para demostrar que el H-GAC cumple con los mandatos del Título VI. Al llevar a cabo la supervisión del Título VI y con fines de presentación de informes, la MPO debe recopilar datos demográficos y completar varios análisis para evaluar el impacto de sus actividades de planificación en las poblaciones protegidas. Además, se requiere que la MPO analice la distribución equitativa de las inversiones en transporte en la región y que determine si los proyectos que financia causan impactos desiguales o una carga desproporcionada para la población minoritaria y de bajos ingresos.

## **CAPÍTULO 2**

### **REQUISITOS GENERALES**

#### **2.1 ACTUALIZACIÓN DEL PROGRAMA DEL TÍTULO VI**

El Consejo del Área de Houston-Galveston presenta su informe de Actualización del Programa del Título VI Trienal 2018 a la FTA. La presentación sigue el resumen de los requisitos detallados en la Circular 4702.1B de la FTA e indica las medidas tomadas por la agencia para cumplir con los requisitos. El programa es coherente con los principios, las leyes y pautas federales y los requisitos relacionados del Título VI, y responde a las necesidades de la población protegida.

#### **2.2 CERTIFICACIONES Y GARANTÍAS DEL TÍTULO VI**

El Consejo del Área de Houston-Galveston presenta su Lista Anual de Certificaciones y Garantías para las Subvenciones y Acuerdos de Cooperación de la Administración Federal de Transporte (Certificaciones y Garantías) electrónicamente en el sistema de concesión de subvenciones TrAMS como lo requiere la política actual de la FTA. Las certificaciones y garantías de la FTA para el año fiscal federal 2018 han sido debidamente ejecutadas por el director ejecutivo del H-GAC y se incluyen en forma electrónica en el TrAMS, asegurando a la FTA que la agencia cumple con el Título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964.

*Este espacio se ha dejado en blanco intencionalmente.*

## 2.3 AVISO DEL TÍTULO VI AL PÚBLICO

El H-GAC debe publicar un aviso que informe al público sobre las obligaciones de la agencia conforme a las regulaciones del Título VI del DOT. El aviso debe describir las protecciones contra la discriminación otorgadas al público a través del Título VI y demostrar que la agencia cumple con las regulaciones federales de no discriminación. El aviso del Título VI del H-GAC se publica para información pública en los siguientes lugares:

- En la entrada de la sede administrativa del H-GAC en 3555 Timmons Lane, Houston TX 77027.
- En todos los tableros de anuncios accesibles al público dentro de la sede administrativa del H-GAC.
- En el sitio web del H-GAC en [www.h-gac.com](http://www.h-gac.com).

El aviso del Título VI al público se proporciona en inglés, así como en los otros tres idiomas que más hablan los residentes del área: español, chino mandarín y vietnamita. También se publica una copia del aviso en varios idiomas en el sitio web del H-GAC. El texto del aviso del Título VI en español se muestra en la figura 2.

Figura 2. Aviso del Título VI del H-GAC al público en español

**TÍTULO VI. CONOZCA SUS DERECHOS**

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

- El Consejo del Área de Houston-Galveston (H-GAC) opera sus programas y servicios sin distinción de raza, color ni origen nacional de conformidad con el Título VI de la Ley de Derechos Civiles. Cualquier persona que crea que ha sido perjudicada por cualquier práctica discriminatoria ilegal bajo el 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, llame al (713) 627-3200, envíe un correo electrónico a [title.vi.coordinator@h-gac.com](mailto:title.vi.coordinator@h-gac.com) o visite nuestra oficina administrativa en 3555 Timmons Lane, Houston, TX 77027. Para obtener más información, visite [www.h-gac.com](http://www.h-gac.com).
- Un denunciante puede presentar una queja utilizando la siguiente información de contacto:

**Federal Transit Administration Office of Civil Rights  
A la atención de: Title VI Civil Rights Officer  
819 Taylor Street, Rm 8A36  
Fort Worth, TX 76102**

- Si necesita información en otro idioma, llame al (713) 627-3200.



## 2.4 PRESENTAR UNA QUEJA DEL TÍTULO VI

El H-GAC tiene un proceso formal a través del cual las partes perjudicadas pueden presentar una queja alegando que han sufrido discriminación por su raza, color u origen nacional en circunstancias relacionadas con un proceso de planificación, programa o actividad administrada por la agencia. Al recibir asistencia financiera federal, el H-GAC tiene que contemplar las obligaciones del Título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964 y otros estatutos y regulaciones relacionados con la no discriminación. El H-GAC tiene el compromiso de proteger el derecho de todas las personas a participar en el proceso de planificación y a tener un acceso significativo a los beneficios y servicios disponibles mediante los programas o actividades de la agencia. Esta política se extiende desde el Consejo de Gobiernos de Houston-Galveston hasta todos los subdestinatarios y terceros participantes.

Cualquier persona o grupo de personas que crea que el H-GAC, o una persona o entidad involucrada en una relación contractual con la agencia, lo ha sometido a una discriminación ilegal puede presentar una queja ante el coordinador del Título VI del H-GAC. La elección de presentar una queja del Título VI a través del H-GAC no priva al denunciante del derecho a presentar una queja formal ante otras agencias estatales o federales, o a buscar una reparación a través de un proceso legal. El proceso de quejas del Título VI del H-GAC se detalla en el documento de Pautas para la presentación de quejas que está disponible en el sitio web de la agencia en [www.h-gac.com](http://www.h-gac.com). A continuación, se proporciona una copia del formulario de queja del Título VI, que puede descargarse del sitio web.

## 2.5 INVESTIGACIONES, QUEJAS Y DEMANDAS DEL TÍTULO VI

El Consejo del Área de Houston-Galveston no ha recibido ninguna queja ni ha habido investigaciones o demandas judiciales contra la agencia que aleguen discriminación por raza, color u origen nacional desde que se presentó el informe trienal de 2015.





HOUSTON-GALVESTON AREA COUNCIL

COMPLAINT NO. \_\_\_\_\_

### Title VI Complaint Form

Title VI of the Civil Rights Act of 1964 prohibits discrimination on the basis of race, color, or national origin in programs and activities receiving Federal financial assistance. Specifically, Title VI provides that "no person in the United States shall, on the ground of **race, color, or national origin**, be excluded from participation in, be denied the benefits of, or be subjected to discrimination under any program or activity receiving Federal financial assistance." (42 U.S.C. Section 2000d).

The Environmental Justice component of Title VI guarantees fair treatment for all people and provides for H-GAC, to identify and address, as appropriate, disproportionately high and adverse effects of its programs, policies, and activities on minority and low-income populations, such as undertaking reasonable steps to ensure that Limited English Proficiency (LEP) persons have meaningful access to the programs, services, and information H-GAC provides.

H-GAC works to ensure nondiscriminatory transportation in support of our mission to be the Gulf Coast Region leader in providing effective, coordinated and integrated multimodal transportation solutions to enhance the social and economic quality of life for all Gulf Coast Region citizens. H-GAC's Contract Compliance Program Office is responsible for Civil Rights Compliance and Monitoring to ensure non-discriminatory provision of transit services and programs.

NAME:	HOME NO.:
EMAIL ADDRESS:	WORK NO.:
MAILING ADDRESS:	CITY:
	STATE:                      ZIP:

Please indicate the basis of your complaint:

Race \_\_\_\_\_   
  Age \_\_\_\_\_   
  National Origin \_\_\_\_\_  
 Color \_\_\_\_\_   
  Gender \_\_\_\_\_   
  Disability \_\_\_\_\_

Date and place of alleged discriminatory action(s). \_\_\_\_\_  
 (Please include the earliest date of discrimination and the most recent date of discrimination.)

Name(s)/Position title(s) of the person(s) who allegedly subjected you to Title VI discrimination:

How were you discriminated against? Please describe the nature of the action, decision, or conditions of the alleged discrimination. Be as clear as possible in your description of what happened and why you believe your protected status (basis) was a factor in the discrimination. Include how other persons were treated differently from you. (You can attach additional pages, if necessary.)

The law prohibits intimidation or retaliation against anyone because s/he has either taken action, or participated in action, to secure rights protected by these laws. If you feel that you have been retaliated against, separate from the discrimination alleged above, please explain the circumstances below. Explain what action you took which you believe was the cause for the alleged retaliation.

Names of persons (witnesses, fellow employees, supervisors, or others) whom we may contact for additional information to support or clarify your complaint: (Attach additional pages, if necessary.)

<u>Name</u>	<u>Address</u>	<u>Telephone</u>
_____	_____	_____
_____	_____	_____
_____	_____	_____

Have you filed, or do you intend to file, a complaint regarding the matter raised with any of the following? If yes, please provide the filing dates. Check all that apply.

- U.S. Department of Transportation \_\_\_\_\_
- Federal Highway Administration \_\_\_\_\_
- Federal Transit Administration \_\_\_\_\_
- Office of Federal Contract Compliance \_\_\_\_\_
- U.S. Equal Employment Opportunity Commission \_\_\_\_\_
- U.S. Department of Justice \_\_\_\_\_
- Other: \_\_\_\_\_

Have you discussed the complaint with any H-GAC representative? If yes, provide the name, position, and date of discussion.

What remedy or action are you seeking for the alleged discrimination?

Please provide any additional information, documents, photographs, etc., if applicable, that you believe will assist in an investigation.

Sign and date the complaint below. *We are unable to consider unsigned complaints.*

Complainant's Signature \_\_\_\_\_ Date \_\_\_\_\_

**FOR OFFICE USE ONLY**

Date complaint received: _____	Case #: _____
Processed by: _____	Date Referred: _____
Referred to: <input type="checkbox"/> USDOT <input type="checkbox"/> FHWA <input type="checkbox"/> FTA <input type="checkbox"/> OFCCP <input type="checkbox"/> Other: _____	

**Continuation Sheet:**



## **2.6 LA NECESIDAD DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA**

La “participación pública” es una parte integral del proceso de planificación y se considera la panacea para lograr los mandatos de no discriminación del Título VI y del Decreto Ejecutivo 12898. Este término artístico tiene una doble connotación: incluye actividades destinadas a la participación pública y, en segundo lugar, incorpora los esfuerzos realizados hacia la extensión pública. El requisito del DOT de un programa de participación pública continua se determina para poner sobre la mesa el rango de necesidades e intereses de la comunidad antes y durante el período en que se toman las decisiones de planificación importantes. Un proceso de compromiso público efectivo proporciona el intercambio abierto de información e ideas entre el público y quienes toman las decisiones de transporte. La política del H-GAC es involucrar de manera proactiva al público en general, especialmente a los miembros de las comunidades desfavorecidas e históricamente desatendidas, a través de sus actividades de extensión.

## **2.7 EL PLAN DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA**

La ley federal exige que las MPO documenten su proceso de compromiso público en un plan escrito de participación pública. La ley federal también exige que las MPO realicen evaluaciones periódicas de la efectividad de su proceso de participación pública, para asegurarse de que proporciona un acceso “completo y abierto” a todas las partes. La FTA exige que los programas del Título VI tengan una estrategia de extensión definida para involucrar a las poblaciones minoritarias y con dominio limitado del inglés (LEP). Los estándares de mejores prácticas sugieren que una estrategia de participación pública efectiva debe incluir lo siguiente:

- 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 interesados.
- Una variedad de métodos de notificación que puedan llegar a diferentes grupos objetivo de manera efectiva.
- Extensión hacia las organizaciones y los defensores que representan a las poblaciones desatendidas.
- Estrategias prácticas para superar las barreras de participación de las poblaciones minoritarias y de bajos ingresos.
- Una técnica práctica para involucrar a las poblaciones minoritarias y de bajos ingresos en el proceso de participación pública.
- Métodos de comunicación que ayuden al público a comprender los problemas de transporte y le permitan identificar soluciones prácticas y oportunidades potenciales para su comunidad.
- Múltiples formas de recibir comentarios públicos y otros aportes.
- Un proceso para documentar, reconocer y considerar los asuntos planteados por el público y, de ese modo, demostrar que quienes toman las decisiones han considerado seriamente la opinión del público.
- Revisión periódica de la efectividad de las estrategias de extensión hacia las poblaciones desatendidas.

El H-GAC desarrolló un Plan de Participación Pública en 2007. Este Plan se actualizó en 2012 y, más recientemente, en 2017. La última actualización reconoce los cambios en la composición demográfica de la región, que incluyen el tamaño y las características de la población minoritaria y de habla no inglesa. También refleja la revolución actual en la tecnología de la comunicación, particularmente en la forma en que las personas obtienen noticias y comparten información. Las actualizaciones del Plan de Participación Pública del H-GAC reflejan el deseo continuo de la MPO de ampliar las oportunidades para una participación de base amplia, y proporcionar avisos oportunos y acceso público completo a la información importante sobre las decisiones clave de transporte.

Informar e involucrar a los residentes en el proceso de planificación del transporte es un esfuerzo constante. El Plan de Participación Pública esboza nuevas estrategias para involucrar a las poblaciones minoritarias y con LEP. Los datos demográficos se analizan y mapean para identificar las comunidades de interés. Esta información guía la selección de los lugares para realizar las reuniones públicas y otros eventos de extensión de manera que sean razonablemente accesibles para la población objetivo. Los mapas demográficos también guían los esfuerzos para lograr un programa de extensión más específico y diverso. Se puede acceder al Plan de Participación Pública en el sitio web del H-GAC en <https://www.h-gac.com/taq/transportation-public-outreach/default.aspx>.

## **2.8 CANALES Y ESTRATEGIAS DE COMUNICACIÓN**

El H-GAC utiliza varios canales y estrategias de comunicación en su programa de extensión pública con el objetivo de llegar al mayor grupo de residentes del área y a las partes interesadas. La MPO se enfoca en divulgar información sobre las reuniones de la junta o el comité, los eventos de extensión pública, los estudios de planificación del transporte, el desarrollo o la enmienda de documentos principales como el LRTP, el TIP y el UPWP; las oportunidades de negocios y las subvenciones, incluidas las oportunidades para empresas en desventaja (DBE); los talleres de capacitación y otros temas para los que se requiere un aviso público o se buscan comentarios del público. Algunos de los canales de comunicación del H-GAC se destacan a continuación.

### **Sitio web del H-GAC**

El sitio web de la agencia es el canal principal a través del cual el H-GAC distribuye información. El sitio web es un recurso amplio y flexible que contiene información sobre los programas, las actividades y las políticas de cada departamento, adaptada a las necesidades de los residentes de la región, los intereses comerciales y las entidades del gobierno local. Esto abarca una amplia gama de intereses: rutas de evacuación ante huracanes, recursos de recuperación de desastres, inquietudes sobre la calidad del aire y del agua, oportunidades de compra cooperativa, soluciones de transporte, seguridad en el transporte, coordinación regional de viviendas y soluciones para la fuerza laboral. El sitio web del H-GAC contiene información sobre las juntas directivas de la agencia junto con sus agendas y actas de reuniones. El sitio web también proporciona acceso público a una extensa biblioteca de aplicaciones basadas en la web, datos socioeconómicos, publicaciones e informes técnicos que los investigadores y otras partes interesadas pueden recuperar. El contenido del sitio web puede traducirse a diferentes idiomas según 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 del público y aportes sobre los proyectos en curso. Los miembros del público y las partes interesadas siempre están invitados a enviar comentarios a la MPO electrónicamente y a suscribirse a los boletines de noticias y avisos por correo electrónico.

### **Facebook y Twitter**

El H-GAC aprovecha la velocidad, la conectividad y la relación costo-eficacia 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 efectiva de llegar instantáneamente a una gran audiencia. En especial, son útiles para anunciar las actividades próximas, como reuniones, seminarios, talleres y eventos de extensión. La presencia del H-GAC en las redes sociales incluye cuentas en Facebook (con un promedio de 560 me gusta) y Twitter (con alrededor de 500 seguidores).

### **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 acerca de las próximas reuniones y los eventos públicos en los que podrían participar. Las listas de correo electrónico de la agencia contienen alrededor de 5000 contactos y sirven a diferentes grupos de interés y afiliados, algunos de los cuales representan partes interesadas del Título VI, como agencias sin fines de lucro, organizaciones comunitarias, grupos religiosos y defensores. Los ciudadanos están siempre invitados a registrarse para recibir actualizaciones específicas de los proyectos o información general a través de estos mensajes de correo electrónico. Las diferentes listas pueden fusionarse para divulgar un mensaje cuando hay una confluencia de intereses de los miembros de las listas. Un inconveniente del canal de correo electrónico es el costo de mantener las listas y de tenerlas actualizadas debido a las circunstancias cambiantes de los propietarios de las cuentas de correo electrónico.

### **Correo postal a través de la Oficina Postal de EE.UU.**

El programa de extensión del H-GAC utiliza el Servicio Postal de EE. UU. como un canal de comunicación, especialmente cuando se necesita enviar una comunicación formal y personal, o cuando se desea una prueba de entrega del artículo enviado por correo. Los envíos masivos por correo postal se realizan a organizaciones de administración del transporte, entidades comerciales y personas específicas, en particular para distribuir artículos promocionales de los programas, las actividades y los eventos especiales de la MPO.

### **Medios de difusión**

Para una región tan grande y diversa como es el área metropolitana de Houston, los anuncios de servicios públicos en las estaciones de radio y televisión de la comunidad son una forma particularmente efectiva de llegar a la población desatendida, especialmente a los residentes con habilidades limitadas de comprensión del inglés. El H-GAC realiza habitualmente transmisiones en inglés y en español en las estaciones de radio y televisión de la comunidad para proporcionar a la audiencia objetivo informes de estado sobre los proyectos de carreteras en curso, o para informarle sobre las próximas reuniones y eventos de extensión pública que puedan ser importantes para la comunidad.

## **Periódicos**

El H-GAC coloca avisos legales en los periódicos que circulan ampliamente dentro de la región metropolitana, algunos de los cuales se dirigen a comunidades étnicas específicas. Los avisos legales, por lo general, se publican en inglés, pero también pueden publicarse en español, vietnamita, chino mandarín o coreano, según la comunidad de promoción de la publicación.

## **Asociaciones comunitarias**

Se ha descubierto que las asociaciones comunitarias son una estrategia particularmente exitosa para impulsar la participación en las comunidades minoritarias y con LEP. El H-GAC se asocia con funcionarios electos, centros comunitarios, iglesias, cámaras de comercio, distritos administrativos, organizaciones y agencias de administración del transporte, organizaciones de defensa, grupos de vecinos, líderes municipales y otros representantes comunitarios reconocidos que pueden usar su acceso y conocimiento de la comunidad objetivo para difundir información sobre las reuniones públicas y otras oportunidades a fin de que sus constituyentes estén informados sobre las actividades de la MPO que podrían impactar en sus vidas y en el futuro de sus comunidades.

## **2.9 RESUMEN DE LOS ESFUERZOS DE EXTENSIÓN**

El programa de extensión de la MPO se describirá en esta sección utilizando dos ejemplos recientes para resaltar los esfuerzos de extensión que normalmente se realizan a fin de promover las funciones de planificación del transporte de la MPO. En la extensión a la comunidad, sin embargo, una talla no se ajusta a todas las circunstancias. Los ejemplos citados pueden distinguirse por su tamaño, su contexto y el enfoque general empleado para atraer al público. Se tratan de mensajes dirigidos a las comunidades desatendidas, incluida la población con LEP.

### **2.9.1 El Plan Regional de Transporte 2045 (RTP 2045)**

**Estado:** En curso

#### **Contexto**

El RTP 2045 es el plan de transporte de amplio alcance del H-GAC que se actualiza cada cuatro años en coordinación con el estado, los proveedores de tránsito, las agencias públicas, los intereses de las empresas de transporte y las organizaciones comunitarias públicas y privadas. El plan analiza las necesidades y los objetivos del transporte regional y establece las prioridades de inversión para el sistema de transporte multimodal de la región, proyectado hacia el futuro para un mínimo de 20 años. Los objetivos para el RTP 2045 son:

- Mejorar la seguridad.
- Mover personas y mercancías de manera eficiente.
- Lograr o mantener un buen estado de reparación de la infraestructura.
- Fortalecer la competitividad económica regional.
- Conservar y proteger los recursos naturales y culturales.

Estos objetivos se eligieron para guiar las estrategias que se adoptarían a fin de realizar la futura red de transporte deseada y para informar la elección de proyectos multimodales que se incluirían en el Plan. El proceso de desarrollo del Plan Regional de Transporte 2045 del H-GAC se ha dividido en tres fases, cada una de las cuales incluye un curso de actividades de extensión pública:

- Fase 1 - Evaluación inicial (visión y tendencias)
- Fase 2 - Análisis del corredor (evaluación del sistema)
- Fase 3 - Análisis regional (prioridades de inversión)

Las actividades esenciales realizadas en cada una de las fases de desarrollo del plan se describen en la tabla 1.

Tabla 1: Proceso de desarrollo del RTP 2045 del H-GAC

<b>Fase 1:</b> Visión y tendencias	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Actualización de datos demográficos</li> <li>• Revisión de los objetivos y la visión</li> <li>• Definición de los desafíos y las brechas</li> </ul> <p>➔ <i>Extensión pública [primavera de 2018]</i></p>
<b>Fase 2:</b> Evaluación del sistema	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Evaluación de los escenarios alternativos de transporte</li> <li>• Desarrollo del plan económico</li> <li>• Desarrollo de prioridades y estrategias</li> </ul> <p>➔ <i>Extensión pública [primavera de 2019]</i></p>
<b>Fase 3:</b> Prioridades de inversión	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Finalización de las prioridades de inversión</li> <li>• Establecimiento de medidas y estándares de desempeño</li> <li>• Determinación del impacto regional (calidad del aire, ambiente, justicia social)</li> <li>• Preparación del plan final</li> </ul> <p>➔ <i>Comentario público final [primavera de 2019]</i></p>

La siguiente sección describe los esfuerzos de extensión de la fase 1 del proceso de desarrollo del RTP 2045 y muestra algunas de las formas en que la agencia se acercó a la población históricamente desatendida y subrepresentada dentro de la región de planificación metropolitana. Las tareas de extensión fueron realizadas y gestionadas por el personal de Extensión Pública de la MPO.

**Reuniones públicas:**

Se llevaron a cabo varias reuniones públicas en diferentes lugares de cada condado dentro de la región de la MPO, para educar a la comunidad sobre el proceso de planificación y sobre la necesidad y el propósito del plan de transporte a largo plazo. Se invitó a los miembros del público a indicar los problemas relacionados con el transporte que les preocupaban en sus barrios. Se realizaron comentarios por escrito en los eventos en vivo y en el sitio web del RTP 2045, al que se puede acceder en <http://2045rtp.com>.

Varias de las reuniones públicas se llevaron a cabo en lugares centrales y accesibles dentro de los barrios identificados como comunidades desatendidas que eran susceptibles para el reconocimiento de la justicia ambiental. Las sedes fueron:

- (1) Centro de servicios múltiples Kashmere Gardens
- (2) Centro comunitario Alief
- (3) Centro comunitario Leon Z. Grayson
- (4) Universidad de Prairie View A&M

El mapa 2 muestra las sedes de las reuniones públicas celebradas durante la fase 1 del desarrollo del RTP 2045 del H-GAC y destaca los lugares elegidos específicamente porque se encontraban en una parte de la comunidad regional desatendida y en desventaja crónica. Las sedes de las reuniones públicas se muestran sobre un fondo de las comunidades identificadas como susceptibles de justicia ambiental. Se anticipa que otras comunidades desatendidas se incluirán como lugares de reunión pública durante las fases futuras del desarrollo del RTP 2045.

**Adaptaciones:**

Dependiendo de las características demográficas de los barrios, los traductores de español, hindi, chino mandarín y vietnamita estuvieron disponibles en las reuniones públicas, junto con intérpretes de lenguaje de señas, para brindar a los participantes con limitaciones relacionadas con el idioma o la discapacidad auditiva la oportunidad de participar mejor y de forma más significativa.

**Comunicados de prensa, transmisiones, letreros con mensajes:**

El personal de Extensión Pública del H-GAC creó y publicó avisos sobre las reuniones públicas y sus sedes en periódicos y publicaciones periódicas de amplia circulación, incluidos los periódicos comunitarios publicados en los diferentes idiomas nativos que se hablan en la región. También se hicieron anuncios de servicio público en estaciones de radio y televisión en idiomas extranjeros. Además, la información sobre las reuniones públicas se divulgó en letreros con mensajes cambiantes en las autopistas de la zona.

**Campana por correo electrónico y correo postal de EE. UU.:**

Los folletos informativos se desarrollaron en inglés y en español, los idiomas más hablados en la región. Estos folletos se incluyeron en correos postales de invitación y correos electrónicos masivos a empresas, clubes cívicos, cámaras de comercio, instituciones educativas, organizaciones religiosas, asociaciones de propietarios, distritos de gestión, organizaciones sin fines de lucro, bibliotecas públicas e instituciones de investigación, entre otros.

**Asociaciones comunitarias:**

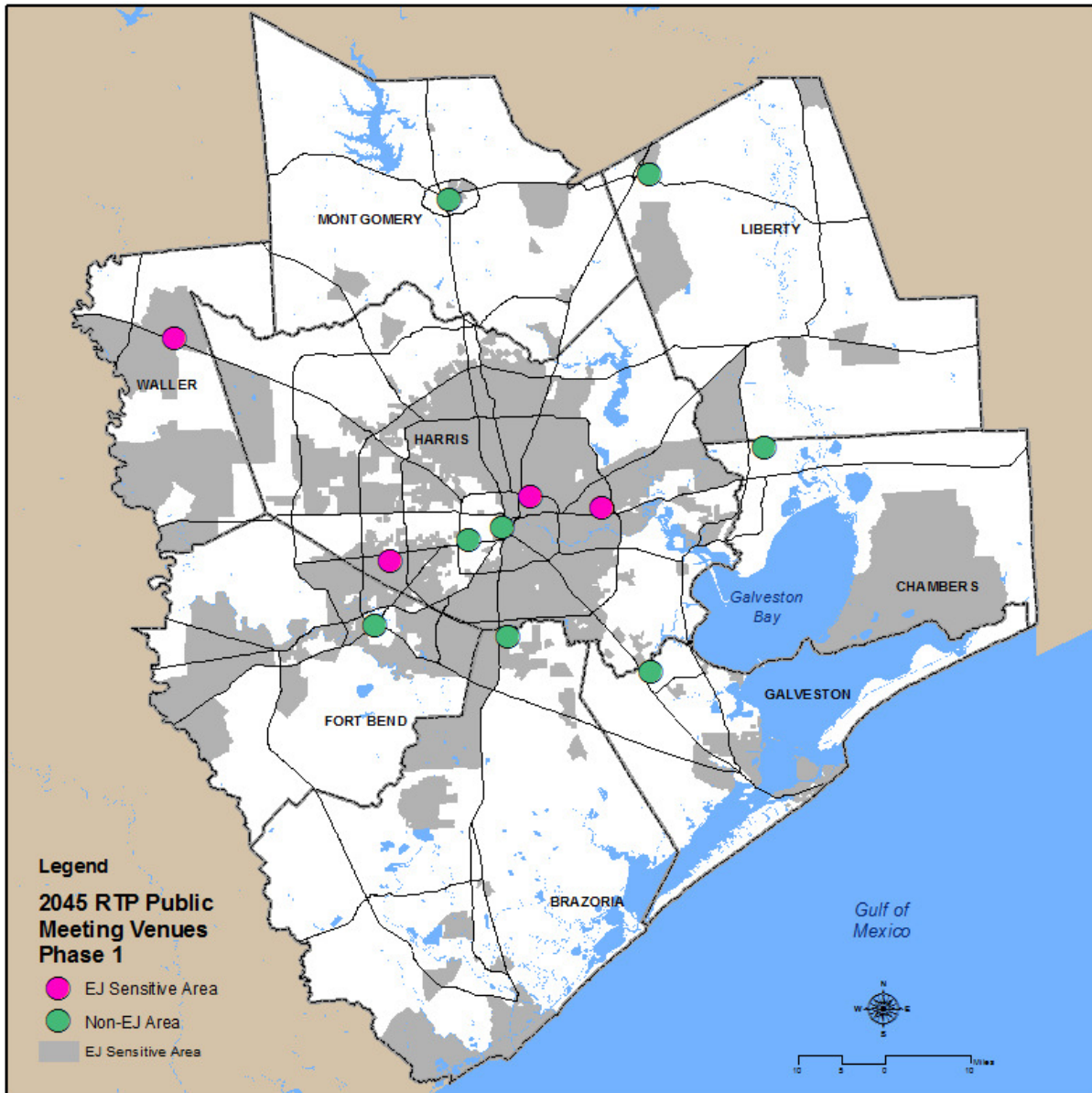
El personal del H-GAC involucró a líderes electos locales, defensores de la comunidad y ciudadanos interesados para que difundan la información sobre las reuniones propuestas para el desarrollo del RTP 2045 a sus constituyentes, amigos y vecinos. Esto se realizó mediante una de las mejores prácticas reconocidas de extensión comunitaria, que implica comprometer a las personas con vínculos conocidos en la comunidad para que actúen como enlaces con la comunidad objetivo.

El H-GAC también implementó otra de las mejores prácticas de extensión comunitaria al salir a hacer presentaciones del RTP 2045 en las reuniones comunitarias ya existentes en las comunidades objetivo. Los lugares visitados incluyen reuniones vecinales, centros comunitarios y United Way. El personal de la MPO también involucró a la comunidad de adultos mayores en sus esfuerzos de extensión, a través de sus contactos con la Agencia del Área para la Tercera Edad (Area Agency on Aging), los centros de servicios para la tercera edad y la Coalición para la Vida Independiente (Coalition for Independent Living).

**Encuesta de información:**

Para ayudar en el análisis de los métodos efectivos de extensión a la comunidad, se realizó una encuesta informal a algunos de los participantes de la reunión pública que fueron identificados como ciudadanos minoritarios. Se les preguntó cómo se enteraron de la reunión pública y qué los llevó a decidir asistir al evento. Las respuestas incluyeron comunicados de prensa, contactos personales de amigos y familiares (incluido el personal de la MPO) y notificaciones por correo electrónico.

Mapa 2: Sedes de las reuniones públicas del RTP 2045, fase 1





## 2.9.2 Plan de Transporte del Condado de Waller

**Estado:** Completo

### **Contexto:**

El H-GAC se asoció con el condado de Waller, varias ciudades locales y el TxDOT para crear un plan de transporte para el condado. El estudio de 18 meses de duración analizó el transporte, el uso de la tierra, las condiciones demográficas y socioeconómicas dentro del condado y sus alrededores. El objetivo era determinar las necesidades de infraestructura de transporte de corto y largo alcance de la región, y crear un plan de transporte que mejoraría la movilidad y moderaría los problemas de tránsito actuales y futuros al tiempo que preservaría las áreas ambientalmente sensibles del condado, sus recursos agrícolas de alto valor y su patrimonio cultural y carácter.

El condado de Waller es una gran región rural ubicada en el cuadrante noroeste del área metropolitana de Houston. El condado tiene la tercera población minoritaria más grande en proporción a todos los condados de la región de planificación. El rápido crecimiento de la población y la continua expansión del desarrollo urbano desde el área metropolitana de Houston hacia sus suburbios de Waller sugieren que el carácter rural del condado podría estar cambiando pronto. El aumento esperado en la intensidad del desarrollo significaría más personas y más automóviles y, en consecuencia, la necesidad de mejores instalaciones de transporte para satisfacer la mayor demanda y evitar la congestión.

La participación pública se consideró de importancia crítica para el proceso de desarrollo del plan e indispensable para identificar las necesidades y preocupaciones de la población. Se necesitaría un proceso inclusivo para crear un plan que atendiera los mejores intereses de toda la comunidad. Se preparó un Plan de Participación Pública para guiar los esfuerzos de extensión pública. Sin embargo, debido a las diferencias en las características raciales de la población así como a las grandes distancias entre las pocas localidades que tenían una concentración de residentes en este condado rural, se tomó una decisión importante desde el inicio para celebrar las reuniones públicas en el norte y en los extremos sur del condado. El H-GAC contrató los servicios de una empresa de consultoría para llevar a cabo y gestionar las actividades de extensión pública.

### **Reuniones públicas:**

Se realizaron varias audiencias públicas y reuniones de partes interesadas en las ciudades de Prairie View y Hempstead, al norte, y en Brookshire, al sur del condado. Se hicieron presentaciones para educar a la comunidad sobre el propósito del estudio y lo que el H-GAC esperaba lograr a través del proceso de desarrollo del plan de vía pública. Se les pidió a los residentes que identificaran los problemas y las inquietudes relacionados con el transporte que más les preocupaban, y que indicaran las soluciones que preferían. Se tomaron comentarios por escrito en los eventos en vivo, pero los ciudadanos interesados pueden hacer comentarios en línea o por teléfono. Se puede acceder al sitio web del proyecto en <http://hgacmpo.com/waller/index.html>.

### **Adaptaciones:**

Una revisión de la información demográfica de la Oficina del Censo de EE. UU. (U.S. Census Bureau) indicó que la población con LEP del condado de Waller era predominantemente hispanohablante. Se

determinó que los hispanohablantes bilingües estuvieran disponibles para brindar servicios de traducción en las reuniones públicas. Los folletos de las reuniones se publicaron en inglés y en español y se distribuyeron ampliamente en los barrios y centros comunitarios. Las tarjetas de comentarios también se publicaron en español para incluir a los participantes que preferían comunicarse en ese idioma.

#### **Comunicados de prensa, transmisiones, letreros con mensajes:**

El personal de Extensión Pública del H-GAC creó y grabó anuncios de radio de servicio público para su transmisión en la estación de la Universidad de Prairie View A&M (KPVU). El objetivo era alentar la participación de la población estudiantil que, en su mayoría, se compone de ciudadanos minoritarios, como las comunidades que los rodean. También se colocaron avisos de reuniones públicas en inglés y en español en los periódicos comunitarios y en otras publicaciones locales dirigidas a públicos diversos. Se divulgó información sobre las reuniones públicas en letreros con mensajes cambiantes en las autopistas del área.

#### **Campaña por correo electrónico y correo postal de EE. UU.:**

Se prepararon folletos personalizados y otras publicaciones educativas tanto en inglés como en español, los idiomas más hablados en la región. Estos folletos se incluyeron en correos electrónicos a empresas, instituciones educativas, organizaciones religiosas, asociaciones de propietarios, organizaciones sin fines de lucro, bibliotecas públicas e instituciones de investigación, entre otras. También se colocaron carteles y folletos en los autobuses en un esfuerzo por llegar a la población dependiente del transporte. Los folletos, además, se distribuyeron en lugares públicos dentro de las comunidades objetivo, incluidas tiendas de comestibles, lavanderías, oficinas de correos y peluquerías.

#### **Asociaciones comunitarias:**

El personal del H-GAC involucró a los líderes de la comunidad local, incluidos el juez del condado, los alcaldes, los oficiales de policía, los equipos de primera intervención, los defensores de la comunidad y los ciudadanos interesados, a fin de difundir la información sobre las reuniones públicas del plan de transporte. En las comunidades del norte del condado de Waller, estos contactos comunitarios eran en su mayoría ciudadanos minoritarios, como las comunidades a las que representaban o servían.

El personal también llevó a cabo actividades de extensión enfocadas en las iglesias del área en las comunidades desatendidas. Se hicieron esfuerzos adicionales para llegar a los ciudadanos minoritarios a través de las asociaciones de propietarios de viviendas y las cámaras de comercio multiculturales.

#### **Extensión universitaria:**

Prairie View es principalmente una ciudad universitaria y el hogar de una distinguida institución históricamente negra. La participación en las reuniones públicas de los residentes minoritarios, especialmente los estudiantes universitarios, fue baja incluso cuando el evento se llevó a cabo en el campus universitario. Se tomó una medida interesante y novedosa para intentar mejorar la participación. Además de acentuar las asociaciones con la comunidad, los departamentos específicos de estudio de la universidad se enfocaron en promover mensajes que enfatizaban el valor educativo del proceso de desarrollo del plan de transporte, la importancia de la participación ciudadana y la oportunidad de ser parte de un esfuerzo que tendría consecuencias reales y generaría un impacto en el futuro de su

comunidad. Esta medida resultó exitosa, ya que varios estudiantes universitarios asistieron a la reunión pública final.

**Encuesta de información:**

Se realizó una encuesta informal a algunos de los participantes de la reunión pública que fueron identificados como ciudadanos minoritarios. Se les preguntó cómo se enteraron de la reunión pública y qué los llevó a decidir asistir al evento. Las respuestas incluyeron contactos personales de amigos y compañeros de trabajo, información de los letreros con mensajes cambiantes, invitaciones por correo electrónico y un proyecto estudiantil.



**2.9.3 Otras actividades de extensión pública**

Se tomaron medidas similares para incluir a la población con LEP y a otro público desatendido en la preparación del Estudio Subregional de la Carretera Estatal 146 (State Highway 146 Sub-Regional Study), el Programa de Mejora del Transporte, el Programa de Trabajo de Planificación Unificada, el Plan de Seguridad Regional (Regional Safety Plan) y el Plan de Preparación para la Evacuación de Huracanes (Hurricane Evacuation Preparedness Plan).

*Este espacio se ha dejado en blanco intencionalmente.*

## 2.10 EL PLAN DE ASISTENCIA LINGÜÍSTICA

La región metropolitana de Houston es la quinta área metropolitana más grande de los Estados Unidos, mientras que la ciudad de Houston está clasificada como la cuarta ciudad más grande de la nación. La población de la región del H-GAC es tan diversa como grande. Dado el tamaño y la diversidad de la población, un plan de asistencia lingüística es una necesidad lógica.

Tener una capacidad limitada para leer, hablar o entender el idioma inglés puede ser una barrera enorme para la participación e impedir el acceso a los beneficios, los servicios y la información que ofrece la MPO. El H-GAC implementa un Plan de Asistencia Lingüística coherente con el Título VI y el Decreto Ejecutivo Presidencial 13166 para resolver el problema de aislamiento del idioma. Es una política del H-GAC contemplar que las personas con LEP estén incluidas y se les ofrezca un acceso significativo a los programas, las actividades y los servicios proporcionados por la MPO.

Las pautas del DOT de EE.UU. recomiendan analizar cuatro factores a fin de evaluar hasta qué punto es necesaria la asistencia lingüística para involucrar de manera efectiva a los diversos residentes de una comunidad. Estos factores son:

- *Demografía:* El tamaño de la población con LEP atendida o que posiblemente se encontrará en el transcurso del proceso.
- *Frecuencia:* La frecuencia con la que las personas con LEP participan en los programas, las actividades y los servicios generales de la agencia.
- *Relevancia:* La naturaleza y la relevancia de los programas, las actividades o los servicios de la agencia en la vida de los residentes.
- *Recursos:* Los recursos disponibles de la agencia y el costo relativo de proporcionar servicios especializados.

A continuación, se presenta un resumen del análisis de los cuatro factores para la región de la Costa del Golfo.

### 1. Demografía:

De acuerdo con las estimaciones de cinco años de la Encuesta de la Comunidad Estadounidense (American Community Survey, ACS) 2011-2015, en la región, hasta 993 243 o el 17 % de los 5.8 millones de residentes de 5 años de edad o más hablan el idioma inglés con un nivel de competencia inferior al “muy bien”. Esto contrasta con un porcentaje estimado de 14.2 % en todo el estado y solo 8.6 % a nivel nacional. Estos residentes constituyen la población con LEP para la región de la MPO.

El idioma predominante que hablan los residentes con LEP en sus hogares es el español. Otros idiomas de la población con LEP que predominan en la región incluyen vietnamita, chino mandarín, urdu, árabe, coreano, tagalo y una mezcla de idiomas africanos. El estándar de la FTA es que las MPO traduzcan los documentos principales al idioma predominante que se habla en los hogares cuando al menos el 5 % de la región habla inglés con un nivel de competencia inferior al “muy bien”. Con base en este estándar, hay un fundamento sólido para establecer un programa de asistencia lingüística en el área metropolitana de Houston.

## **2. Frecuencia:**

El H-GAC interactúa continuamente con los miembros del público en el desarrollo y la administración de sus programas, actividades y servicios. Algunas de estas funciones influyen directa o indirectamente en los viajes diarios de los residentes del área, mientras que otras, como los eventos de participación pública, son esporádicas. Sin embargo, los residentes de la región, incluida la población con LEP, deben tener acceso continuo a la información sobre las operaciones de la MPO y probablemente estén mejor informados cuando la comunicación se realice en el idioma de sus hogares.

## **3. Relevancia:**

La capacidad de viajar de manera segura y eficiente es indispensable para la vida de todos los residentes de la región. Las funciones de planificación del transporte de la MPO facilitan el tránsito regional y brindan a los residentes del área, incluida la población con LEP, opciones modales para su acceso diario al empleo, la vivienda, los servicios sociales, la educación y la recreación. El compromiso inclusivo de la comunidad es fundamental para garantizar que la planificación del transporte responda a las necesidades de todos los residentes.

## **4. Recursos:**

Los recursos para traducir materiales e interpretar a las personas están disponibles, pero son limitados. La MPO se compromete a traducir los documentos principales producidos por la agencia. El H-GAC continuará evaluando la necesidad de intervenciones de asistencia lingüística a medida que diseñe e implemente sus programas de planificación, actividades y servicios y recopile información sobre la necesidad.

Como MPO, los planes, los programas y las actividades del H-GAC tienen un impacto inevitable en toda la comunidad regional y son indispensables para la vida diaria de cada grupo comunitario, incluidos los residentes con habilidades limitadas de comunicación en inglés.

La estrategia de asistencia lingüística del H-GAC tiene los siguientes elementos clave:

- Traducir documentos principales, informes, documentos y materiales de marketing y divulgación a los idiomas con la mayor población de hablantes nativos: español, chino mandarín y vietnamita, y a otros idiomas que los residentes puedan solicitar.
- Proporcionar traductores de idiomas en las reuniones públicas y los talleres, según sea necesario, y avisar de manera oportuna y efectiva sobre la disponibilidad de estos servicios a las personas que los necesiten dentro de la región de planificación.
- Actualizar periódicamente la base de datos del censo y los registros de mapeo de la ubicación de la población con LEP para apoyar de manera efectiva las medidas de extensión y la distribución de información fundamental.
- Utilizar las mejores prácticas para alcanzar e involucrar a las comunidades étnicas y superar la barrera del idioma a fin de que puedan acceder a los servicios y tener una participación significativa.
- Analizar de forma periódica la efectividad del PPP para evaluar si ha tenido éxito en la creación de oportunidades de participación significativa para la población con LEP.

El Plan de Asistencia Lingüística del H-GAC se puede encontrar en el documento del Plan de Participación Pública. El documento también se puede recuperar del sitio web de la agencia en <https://www.h-gac.com/tag/transportation-public-outreach/default.aspx>

### **2.10.1 La población con LEP en la región**

En 2017, el H-GAC actualizó sus mapas base de justicia ambiental con datos demográficos de las estimaciones de cinco años de la Encuesta de la Comunidad Estadounidense (ACS) 2011-2015 que realizó la Oficina del Censo de EE. UU., representadas en la resolución geográfica del grupo de bloques del censo. Los datos de estas estimaciones sobre la integración espacial del grupo de bloques ofrecen una precisión adecuada para el análisis de pequeños grupos de población y geografías limitadas. Además, este conjunto de datos es más actual que el último censo decenal y contiene ciertas tablas de estadísticas demográficas que no están disponibles en otros conjuntos de datos de la ACS.

Como se mencionó, las personas con LEP son definidas por la Oficina del Censo de EE. UU. como residentes de 5 años de edad o más que hablan el idioma inglés con un nivel de competencia inferior al “muy bien”. De una población regional de aproximadamente 5 839 411 personas que tienen 5 años o más, unos 993 243 individuos, o el 17 % de este grupo, se identifican como población con LEP. Una vez más, mientras que los hispanohablantes constituyen aproximadamente el 13.7 % de la población de la MPO que tiene 5 años o más, también representan el 80 % de la población con LEP. Otras poblaciones grandes con LEP en la región incluyen hablantes de vietnamita, chino mandarín, urdu, árabe, tagalong y coreano.



#### **Disposiciones de puerto seguro del DOT**

El Departamento de Transporte de los EE. UU. (DOT) ha adoptado las “Disposiciones de puerto seguro” del Departamento de Justicia de los EE. UU. (U.S. Department of Justice, DOJ) que establecen que es prueba suficiente del cumplimiento de las obligaciones de traducción de documentos el hecho de que los documentos escritos principales se traduzcan para cada grupo de idioma que constituya un cinco por ciento (5 %) de la población total de personas elegibles para ser atendidas, o bien 1000 personas, el que sea menor. La tabla 2 proporciona información sobre los grupos con LEP en la región metropolitana de Houston y el tamaño de la población que tiene idiomas distintos del inglés como idioma principal del hogar, pero que no puede comunicarse “muy bien” en inglés.

Para un área tan poblada y dominada por un grupo étnico minoritario como la región metropolitana de Houston, los idiomas extranjeros hablados por el 5 % o más de la población con LEP representan un umbral de puerto seguro más práctico para exigir una política para traducir cada documento principal de la MPO que la medida absoluta de 1000 personas, dadas las limitaciones en los recursos disponibles para la MPO. El umbral de 1000 personas es más sostenible para la participación a nivel del proyecto. No

obstante, el H-GAC se compromete a responder a cualquier solicitud de servicios de traducción o interpretación oral que se reciba.

TABLA 2. Idiomas distintos del inglés hablados en la región de planificación metropolitana de Houston

<b>Idioma predominante en el hogar</b>	<b>Región Grupo</b>	<b>Porcentaje de población con LEP</b>
Español: Habla inglés menos que “muy bien”	799,676	80.51%
Vietnamita: Habla inglés menos que “muy bien”	56,668	5.71%
Chino: Habla inglés menos que “muy bien”	35,308	3.55%
Urdu: Habla inglés menos que “muy bien”	10,588	1.07%
Otros idiomas asiáticos: Habla inglés menos que “muy bien”	10,534	1.06%
Árabe: Habla inglés menos que “muy bien”	9,527	0.96%
Idiomas africanos: Habla inglés menos que “muy bien”	9,367	0.94%
Tagalong: Habla inglés menos que “muy bien”	7,686	0.77%
Otros idiomas índicos: Habla inglés menos que “muy bien”	6,690	0.67%
Hindi: Habla inglés menos que “muy bien”	6,197	0.62%
Coreano: Habla inglés menos que “muy bien”	5,400	0.54%
Gujarati: Habla inglés menos que “muy bien”	4,797	0.48%
Francés (Patois, Cajun): Habla inglés menos que “muy bien”	4,299	0.43%
Persa: Habla inglés menos que “muy bien”	4,126	0.42%
Ruso: Habla inglés menos que “muy bien”	2,685	0.27%
Mon-Khmer, Camboya: Habla inglés menos que “muy bien”	2,271	0.23%
Portugués: Habla inglés menos que “muy bien”	2,052	0.21%
Japonés: Habla inglés menos que “muy bien”	2,022	0.20%
Otros idiomas de las islas del Pacífico: Habla inglés menos que “muy bien”	1,686	0.17%
Tailandés: Habla inglés menos que “muy bien”	1,532	0.15%
Alemán: Habla inglés menos que “muy bien”	1,450	0.15%
Otros idiomas indoeuropeos: Habla inglés menos que “muy bien”	1,250	0.13%
Italiano: Habla inglés menos que “muy bien”	1,147	0.12%
Criollo francés: Habla inglés menos que “muy bien”	1,017	0.10%

Fuente: Oficina del Censo de EE. UU., Encuesta de la Comunidad Estadounidense (ACS) 2011-2015, estimaciones de cinco años.

## **2.11 REPRESENTACIÓN DE LAS MINORÍAS EN ORGANISMOS DE ASESORAMIENTO Y PLANIFICACIÓN**

El Consejo del Área de Houston-Galveston reconoce la intención de la parte 21 del título 49 del CFR, sección 5(b)(1)(vii), que establece que un destinatario de ayuda financiera federal no puede, por motivos de raza, color ni origen nacional, negar a una persona la oportunidad de participar como miembro de un organismo de planificación, asesoramiento o similar que forme parte integral del programa. Las pautas de la FTA sobre el tema indican que los destinatarios de fondos federales que tienen juntas de planificación, consejos o comités de asesoramiento no elegidos, u organismos similares de toma de decisiones, cuya membresía es *seleccionada* por el destinatario, deben proporcionar una tabla que describa el desglose racial de la membresía de esos organismos y una descripción de las medidas que se toman para alentar la participación de las minorías en dichos organismos de toma de decisiones. El H-GAC no tiene ningún organismo de planificación o asesoramiento para el cual la MPO seleccione la membresía.

Hay dos organismos principales de toma de decisiones que brindan orientación y aprueban las políticas y los programas de la MPO. Son (1) la Junta Directiva del Consejo del Área de Houston-Galveston y (2) el Consejo de Políticas de Transporte (TPC). Estos organismos tienen estatutos con pautas operativas que establecen quién puede tener funciones de miembro. Un requisito común es que el representante principal debe ser un funcionario electo de un gobierno local miembro o un funcionario de alto rango de una agencia pública participante. La siguiente sección resume las responsabilidades de estos organismos y los requisitos fundamentales para su membresía.

### **Junta Directiva**

La Junta Directiva (la Junta) del H-GAC es un órgano rector de 36 miembros para el Consejo de Gobiernos de los trece condados del Área de Houston-Galveston y es responsable de supervisar las políticas y los programas generales de la agencia y de controlar sus fondos. La membresía en la Junta se limita a los funcionarios electos de los tribunales del comisionado del condado, a los miembros electos del consejo de la ciudad y a los miembros de la junta directiva de los distritos escolares independientes que están bajo el paraguas del consejo de gobiernos. La Junta se reúne mensualmente para deliberar sobre temas que se relacionan con el bienestar y el desarrollo de las entidades del gobierno local de sus miembros.

### **Consejo de Políticas de Transporte**

El Consejo de Políticas de Transporte (TPC) es el organismo de políticas de la organización de planificación metropolitana de ocho condados del H-GAC. El TPC proporciona orientación sobre políticas y coordinación general para los esfuerzos de planificación de transporte multimodal del área de administración del transporte de Houston-Galveston, llevados a cabo por el TxDOT, el H-GAC, los gobiernos locales de la ciudad y del condado, la Autoridad Metropolitana de Tránsito (Metropolitan Transit Authority, METRO) del condado de Harris, entidades gubernamentales con fines especiales y agencias regionales de planificación. El TPC es el foro de debate público relacionado con la planificación del transporte en el área de administración del transporte de Houston-Galveston. Además, el consejo aprueba los planes de transporte a nivel regional y promueve la adopción y la implementación de estos



planes por parte de los gobiernos locales. La Junta del H-GAC actúa como agente de contratación para el TPC.

El TPC consta de 28 miembros con derecho a voto que deben ser funcionarios electos locales, funcionarios de alto rango de agencias públicas que administran u operan un servicio de transporte importante en el área de administración del transporte, o funcionarios de alto rango del TxDOT. Para las ciudades y los condados que pueden ser representados por un solo miembro del consejo, el miembro debe ser el funcionario principal electo, el funcionario principal administrativo u otro funcionario de alto rango designado. Para las ciudades y los condados que pueden presentar más de un miembro, los miembros con derecho a voto adicionales que se designen deben ser funcionarios de alto rango de la administración.

Cada uno de los 28 miembros principales del TPC debe tener un suplente que se considere miembro con derecho a voto cuando se presente ante la ausencia del representante principal. El suplente debe ser designado de la misma manera que el miembro principal y debe ser un funcionario público electo de un gobierno local, un funcionario de alto rango de una agencia pública que administra u opera un servicio de transporte importante en el área de administración del transporte de Houston-Galveston, o un funcionario de alto rango del TxDOT.

### **Subcomités del H-GAC**

Todos los subcomités del H-GAC desempeñan una función de asesoramiento y ayudan a los organismos de toma de decisiones a cumplir sus responsabilidades. La representación en los subcomités designados es determinada por las comunidades y las agencias miembros. La MPO alienta la participación de todos los grupos de ciudadanos y partes interesadas en los subcomités de asesoramiento en todas las capacidades descritas en el Plan de Participación Pública.



## **2.12 MEDIDAS PARA FOMENTAR LA PARTICIPACIÓN DE LAS MINORÍAS**

La participación de los representantes de las comunidades desatendidas en los organismos de planificación y asesoramiento es una forma práctica de garantizar que sus necesidades estén efectivamente representadas y que las decisiones políticas reflejen los intereses de toda la población. Para asegurar que existan oportunidades justas y equitativas para que todos los residentes presenten sus comentarios ante los organismos de toma de decisiones, la Junta Directiva del H-GAC y el TPC alientan los comentarios públicos sobre todos los asuntos relevantes para la planificación del transporte regional en cada reunión pública de estos organismos. Las pautas relacionadas con los comentarios de los ciudadanos en las reuniones abiertas están disponibles en el PPP.

## **2.13 PROCEDIMIENTOS DE CUMPLIMIENTO DEL SUBDESTINATARIO**

El H-GAC trabaja de forma proactiva para asegurarse de que sus subdestinatarios y consultores (“participantes externos”), que se comprometen a proporcionar productos o servicios a la agencia, estén informados sobre las regulaciones federales de no discriminación y sobre la necesidad de cumplir con el Título VI durante todo el período de su compromiso. El cumplimiento por parte de un subdestinatario se fomenta mediante consultas directas y se facilita mediante las acciones que se describen a continuación:

- La terminología de no discriminación del Título VI se incluye en los contratos, las solicitudes de propuesta (RFP) y las solicitudes de presupuesto (RFQ) para todos los participantes.
- Todos los proveedores de la RFP y los consultores seleccionados están informados sobre el objetivo del H-GAC para las DBE con respecto a las empresas pequeñas y de propiedad minoritaria, y las empresas comerciales propiedad de mujeres.
- Luego de la ejecución de un contrato, los subdestinatarios deben presentar una declaración de certificación y garantía que indique que realizarán prácticas de contratación de terceros justas y abiertas que incluyan DBE.
- Los subdestinatarios y consultores deben ejecutar un certificado que indique que cumplen con todos los requisitos establecidos en la parte 21 del título 49 del CFR.
- La información sobre el desempeño de los subdestinatarios se recopila a través de la facturación mensual y los informes de progreso, las visitas al lugar por parte del gerente del proyecto, según corresponda, y las auditorías financieras.
- Cualquier queja o demanda basada en una supuesta violación del Título VI por parte de un subdestinatario se remitirá al coordinador del Título VI, quien investigará y resolverá el asunto.
- Los subdestinatarios o consultores que no cumplen con el Título VI recibirán asesoramiento sobre cómo corregir la deficiencia. Esto puede incluir proporcionar información, asistencia técnica u orientación práctica. Si el subdestinatario o el consultor no corrige la deficiencia dentro de un tiempo razonable, el coordinador del Título VI puede implementar los recursos apropiados establecidos en los acuerdos ejecutados.
- Se realizan actividades de extensión para informar sobre las oportunidades de concursar por contratos de consultoría a las empresas pequeñas, desfavorecidas, minoritarias y propiedad de mujeres, veteranos y personas con discapacidades.

## CAPÍTULO 3

### REQUISITOS ESPECÍFICOS PARA LA MPO

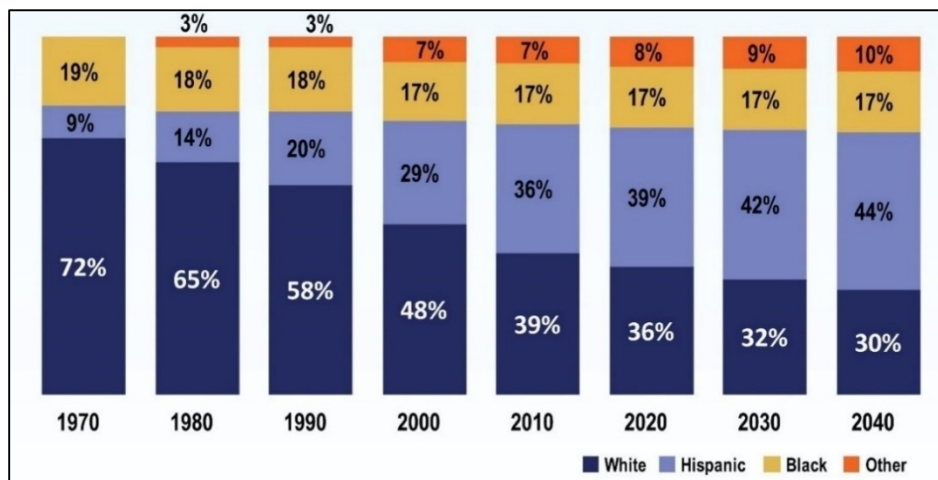
La Circular 4703.1B del Título VI de la FTA exige que las organizaciones de planificación metropolitana presenten un perfil demográfico de su área metropolitana y demuestren cómo se utiliza esta información para promover las responsabilidades de la MPO como organización de planificación del transporte regional. El perfil demográfico debe identificar, como mínimo, la ubicación de la población minoritaria, la población de bajos ingresos y otros residentes vulnerables, seguida de una descripción de cómo se identifican y se tienen en cuenta las necesidades de movilidad de la población desatendida en el proceso de planificación. La Circular de la FTA exige, además, una descripción del proceso analítico mediante el cual la MPO identifica y responde a los beneficios y cargas desiguales de las inversiones en transporte en diferentes grupos socioeconómicos.

#### 3.1 PERFIL DEMOGRÁFICO DE LA ZONA METROPOLITANA

El área de planificación metropolitana para la MPO del H-GAC es una región compuesta por ocho condados: Brazoria, Chambers, Fort Bend, Galveston, Harris, Liberty, Montgomery y Waller. El área metropolitana de Houston ha crecido rápidamente en las últimas décadas y se ha vuelto cada vez más diversa. Los condados de Harris, Fort Bend y Montgomery tienen cada uno la distinción de ser uno de los condados de más rápido crecimiento en la nación.

La figura 3 muestra los cambios en la composición racial/étnica de la población de la región desde 1970, lo que revela una disminución constante y uniforme en la proporción de residentes blancos. Se anticipa que el censo decenal de 2020 confirmará que los residentes hispanos/latinos son el grupo racial/étnico más numeroso en el área metropolitana de Houston. La región es, efectivamente, una “región de minorías mayoritarias”. Sin embargo, los residentes blancos siguen siendo el grupo racial mayoritario en las áreas metropolitanas pequeñas y en los condados rurales de la región.

Figura 3: Cambio en la composición racial/étnica de la región de ocho condados de la MPO



Fuente: Oficina del Censo de EE. UU. y Pronóstico Socioeconómico Regional del H-GAC.

Tabla 3: Composición racial de los condados en la región de la MPO

Población por raza	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 blanca	247,806	74.7%	31,317	84.1%	345,668	52.5%	240,126	77.9%
Solo negra/ afroamericana	43,117	13.0%	2,957	7.9%	137,227	20.8%	41,017	13.3%
Solo india o nativa de Alaska	1,058	0.3%	86	0.2%	1,501	0.2%	1,107	0.4%
Solo asiática	19,735	5.9%	486	1.3%	121,050	18.4%	10,200	3.3%
Solo hawaiana/ isleña del Pacífico	7	0.0%	13	0.0%	200	0.0%	73	0.0%
Otras	13,855	4.2%	1,4332	3.8%	35,653	5.4%	7,458	2.4%
Dos o más razas	6,163	1.9%	959	2.6%	17,032	2.6%	8,182	2.7%
Población total:	331,741	100%	37,251	100%	658,331	100%	308,163	100%
Edad promedio (años)	35.5	-	36.2	-	35.5	-	37.5	-

Fuente: Oficina del Censo de EE. UU., Encuesta de la Comunidad Estadounidense (ACS) 2011-2015, estimaciones de cinco años.

Población por raza	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 blanca	2,749,811	63.1%	62,608	80.8%	434,264	86.4%	31,627	69.0%
Solo negra/ afroamericana	821,686	18.9%	8,287	10.7%	17,809	3.5%	11,629	25.4%
Solo india o nativa de Alaska	19,522	0.4%	232	0.3%	2,750	0.5%	106	0.2%
Solo asiática	286,331	6.6%	517	0.7%	12,631	2.5%	354	0.8%
Solo hawaiana/ isleña del Pacífico	3,060	0.1%	15	0.0%	131	0.0%	0	0.0%
Otras	380,495	8.7%	4,485	5.8%	35,001	7.0%	908	2.4%
Dos o más razas	95,457	2.2%	1,342	1.8%	18,679	3.7%	1,223	2.7%
<b>Total:</b>	4,356,362	100%	77,486	100%	502,586	100%	45,847	100%
Edad promedio (años)	32.8	-	36.4	-	36.4	-	29.1	-

Fuente: Oficina del Censo de EE. UU., Encuesta de la Comunidad Estadounidense (ACS) 2011-2015, estimaciones de cinco años.

Desglosada por etnia, la población de la MPO del H-GAC es 38 % blanca, 36 % hispana, 17 % negra o afroamericana, 7 % asiática y 2 % otra (figura 4).

Figura 4: Distribución racial/étnica en la región de la MPO

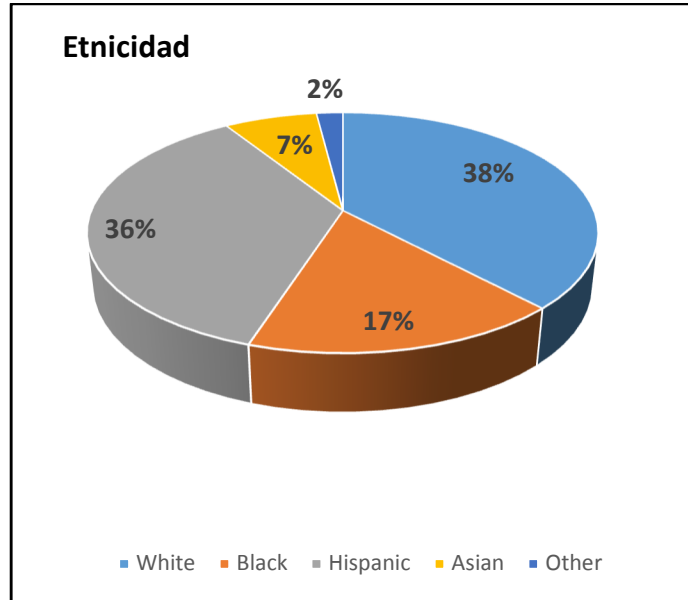


Tabla 4: Perfil racial/étnico de la región de la MPO

Población por raza	MPO del H-GAC	
	Población	% de la MPO
Solo blanca	2,429,034	38%
Hispana	2,347,092	36%
Solo negra/afroamericana	1,088,203	17%
Solo india o nativa de Alaska	11,731	0.18%
Solo asiática	466,962	7%
Solo hawaiana/isleña del Pacífico	3,381	0.05%
Otras	12,013	0.19%
Dos o más razas	95,069	1%
Población total:	6,453,485	100%
Edad promedio (años)	34.9	-

Fuente: Oficina del Censo de EE. UU., Encuesta de la Comunidad Estadounidense (ACS) 2012-2016, estimaciones de cinco años.

### **3.1.1 Distribución racial y étnica en el área metropolitana**

En 2017, el H-GAC desarrolló un conjunto actualizado de mapas demográficos y de justicia ambiental que se están utilizando en el desarrollo del TIP 2018 y el RTP 2045. Los mapas demográficos muestran ampliamente la ubicación de las concentraciones de las comunidades de minorías raciales y étnicas dentro y alrededor del área metropolitana de Houston. Muchos de estos centros de población concentrados se corresponden con las comunidades históricas de Houston designadas oficialmente como “superbarrios”. Los mapas a continuación muestran la densidad de población de los principales grupos de poblaciones minoritarias en la región. La normalización de los datos de población mediante una función logarítmica ayuda a destacar las zonas con las concentraciones más altas de los grupos étnicos/raciales con significación estadística y permite una comparación directa entre los mapas individuales. Un hallazgo importante de los mapas de concentración étnica/racial es que, si bien la mayoría de la población blanca se puede rastrear en comunidades diferenciadas y en gran parte segregadas, algunas de las comunidades minoritarias dominantes se mezclan de tal manera que es difícil asignar una característica específica a la estructura étnica/ racial compuesta. Esto es especialmente cierto con el crecimiento de la población hispana en la región.

#### **Comunidades negras:**

Los barrios con una alta concentración de residentes negros/afroamericanos se concentran alrededor del núcleo urbano de la región metropolitana de Houston y llegan hasta la Carretera 6 (mapa 3). Los barrios diferenciados con una alta concentración de residentes negros incluyen Greater Third Ward, Macgregor, South Park, la zona sur del Sunnyside, Westchase, Westwood, Sharpstown, la zona suroeste de Alief, Independence Heights, Acres Home, Greater Fifth Ward, Kashmere Gardens, Denver Harbor y la zona norte de Settegast.

#### **Comunidades hispanas:**

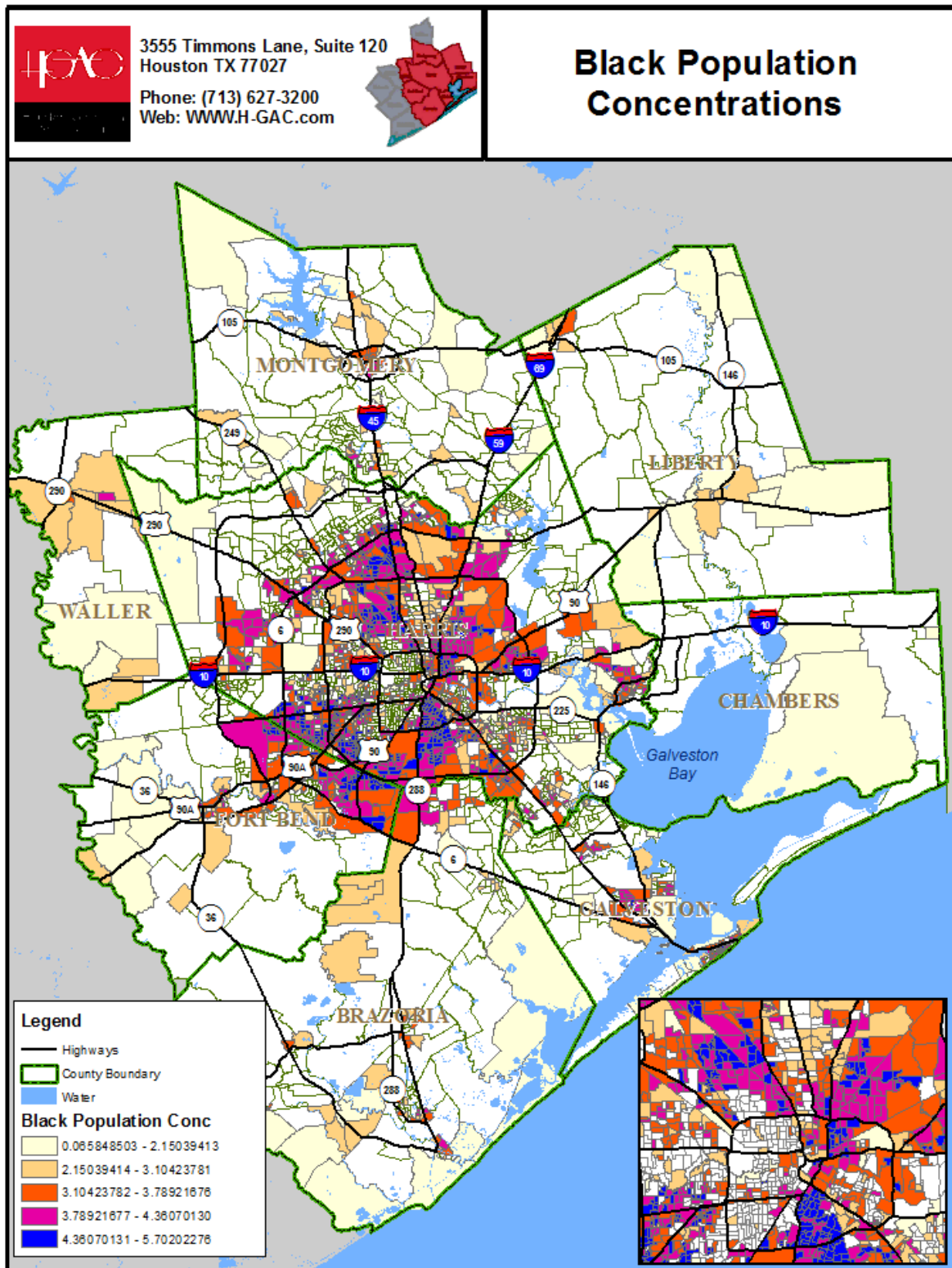
Al igual que la comunidad negra, los residentes hispanos están diseminados por el centro del área metropolitana de Houston, excepto por una zona al oeste que incluye Inner West Loop, River Oaks, Greater Memorial y el corredor Katy (mapa 4). Los barrios diferenciados con una alta concentración de residentes hispanos incluyen Greater Eastwood, Lawndale, Wayside, Gulfton, Sharpstown, Alief y Northside Village. Las personas de origen hispano son la mayoría en muchos de los barrios del centro de la ciudad y residen en grandes cantidades junto a otras poblaciones minoritarias.

#### **Comunidades asiáticas:**

La comunidad asiática está más claramente segregada que otros grupos raciales y reside principalmente en el lado oeste de la región metropolitana de Houston, entre West Loop y SH 6 (mapa 5). Esta comunidad tiene una importante presencia en el suroeste de Houston: en Sugarland y, en particular, en los superbarrios de Alief, Sharpstown y Westchase, un lugar conocido popularmente como “Chinatown”. La comunidad asiática incluye una mezcla de personas de origen indio, chino, vietnamita y coreano.

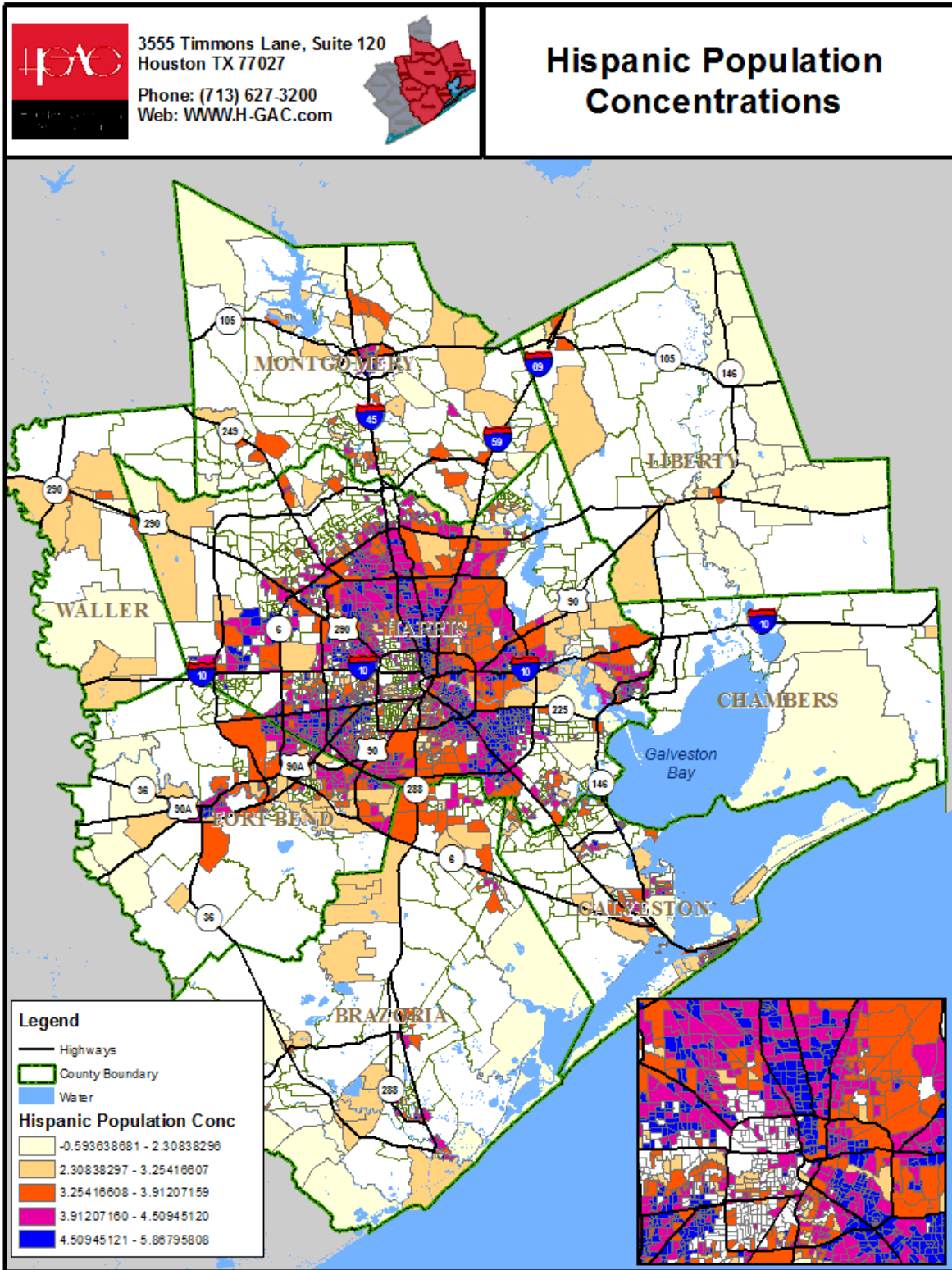
Los datos sobre la ubicación de las concentraciones de las poblaciones minoritarias indican que existe un alto nivel de mezcla de las comunidades minoritarias en ciertas partes de la región, especialmente en el superbarrio de Northside (que tiene una concentración significativa de residentes negros e hispanos) y el superbarrio de Alief (que tiene una alta concentración de residentes negros y asiáticos). Sin embargo, en comparación, hay poca mezcla similar de grandes poblaciones de residentes de minorías en los muchos barrios que tienen una alta concentración de población blanca (mapa 6).

Mapa 3: Concentraciones de población negra por grupo de bloques del censo



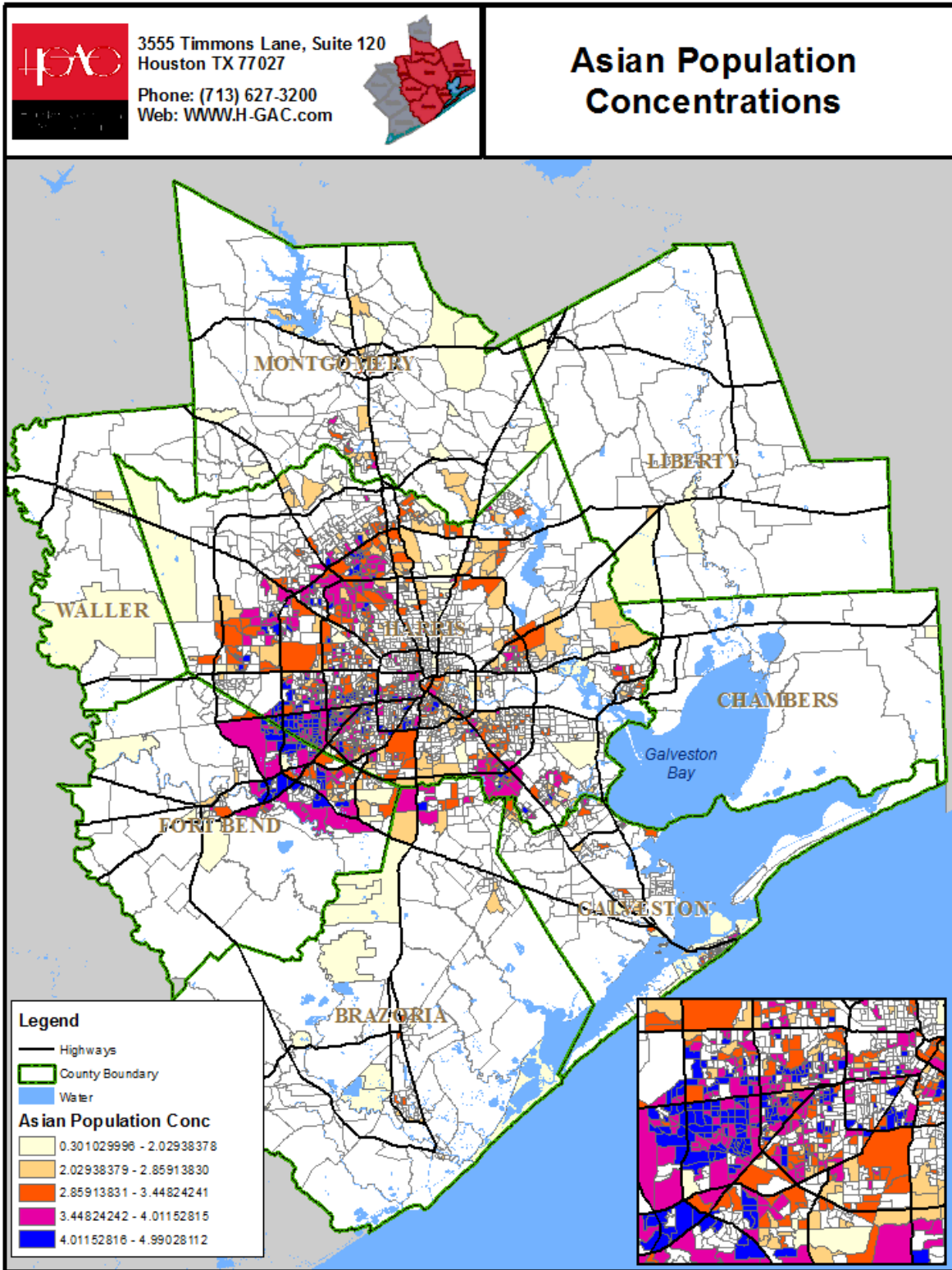


Mapa 4: Concentraciones de población hispana por grupo de bloques del censo

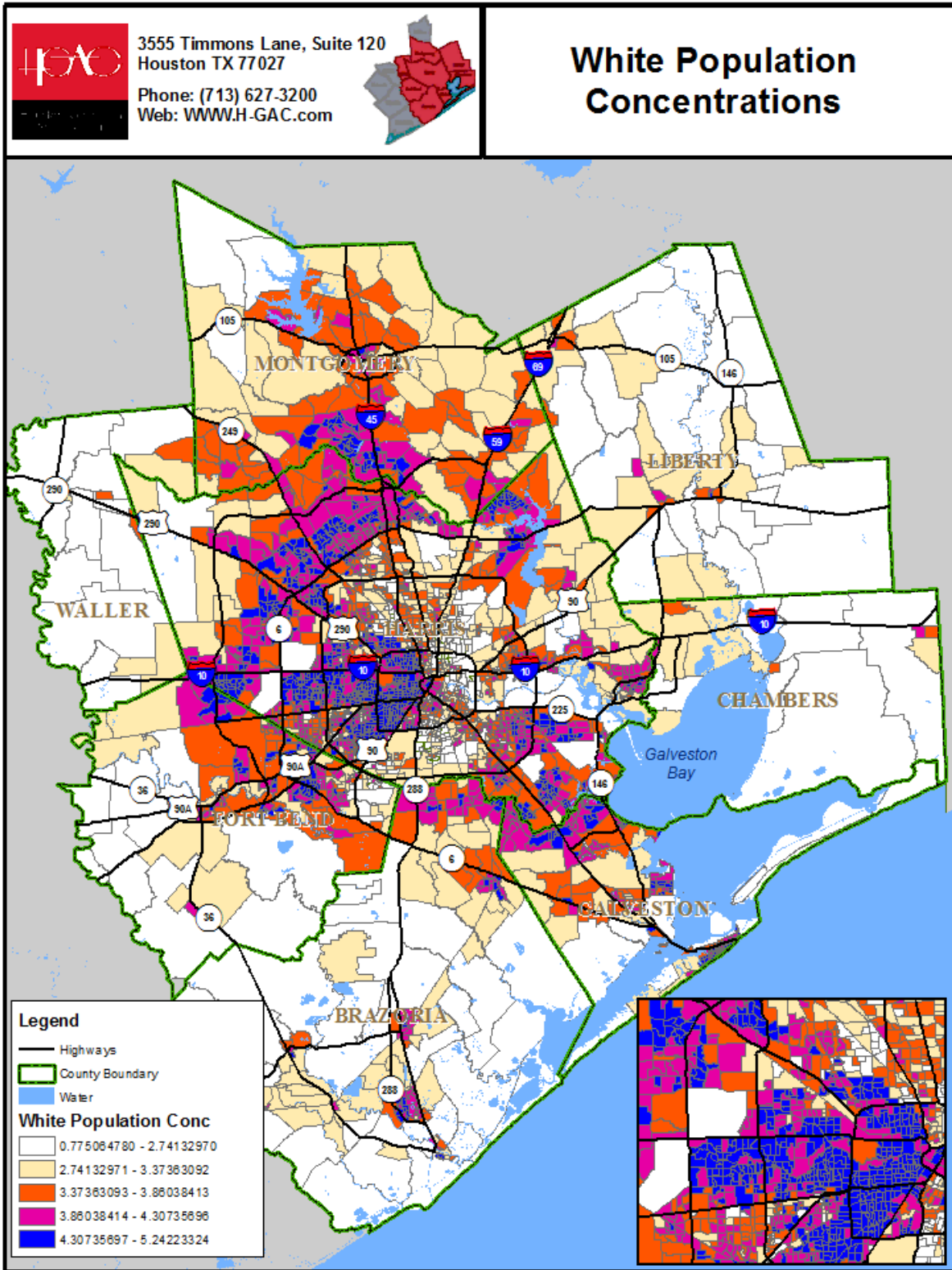




Mapa 5: Concentraciones de población asiática por grupo de bloques del censo



Mapa 6: Concentraciones de población blanca por grupo de bloques del censo



## **3.2 ANÁLISIS DE LA JUSTICIA AMBIENTAL**

El H-GAC publicó mapas socioeconómicos actualizados para el análisis del Título VI/Justicia Ambiental en su guía de Justicia Ambiental de 2017. Saber dónde están ubicadas las comunidades protegidas es esencial para determinar a qué tipo de impactos pueden estar expuestas según el proyecto o la actividad. Además, conocer las características distintivas de la comunidad protegida puede guiar los esfuerzos de extensión pública y echar luz sobre la elección de estrategias para maximizar su participación en el proceso de planificación. Nuevamente, tener un buen entendimiento de las necesidades y los deseos de la población protegida permitiría la asignación estratégica de inversiones de transporte beneficiosas para las comunidades desatendidas y facilitaría la selección de medidas apropiadas para evitar, minimizar o mitigar cualquier impacto adverso que haya sido identificado para el proyecto. El Decreto Ejecutivo 12898 define a la población protegida para la supervisión de la justicia ambiental como residentes minoritarios y de bajos ingresos.

### **3.2.1 Definición de la población protegida**

El H-GAC usa la definición de personas minoritarias de la FTA y la FHWA: (1) negro: persona que tiene su origen en cualquiera de los grupos raciales negros de África; (2) hispano o latino: persona que tiene origen o cultura española, mexicana, puertorriqueña, cubana, centro o sudamericana, u otra, independientemente de la raza; (3) estadounidense de origen asiático: persona que tiene su origen en cualquiera de los pueblos originarios del Lejano Oriente, el sudeste asiático o el subcontinente indio; (4) indio americano y nativo de Alaska: persona que tiene su origen en cualquiera de los pueblos originarios de América del Norte, América del Sur (incluida América Central) y que mantiene una identificación cultural a través de la afiliación tribal o el reconocimiento comunitario; y (5) nativo hawaiano y otros isleños del Pacífico: persona que tiene su origen en cualquiera de los pueblos originarios de Hawái, Guam, Samoa u otras islas del Pacífico. La situación de bajos ingresos se define como un nivel de ingresos del hogar que está en, o por debajo de, los niveles de pobreza prevalentes del Departamento de Salud y Servicios Sociales (Health and Human Services, HHS) de EE. UU.

### **3.2.2 Análisis del umbral**

Las comunidades susceptibles de justicia ambiental son identificadas a través de un análisis del umbral. El umbral del H-GAC 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 excede este valor del umbral se considera una zona susceptible de justicia ambiental. Las zonas susceptibles de justicia ambiental representan menos de la cuarta parte del área geográfica de la región de la MPO (24.3 %), pero incluyen más de la mitad (53 %) de los grupos de bloques que tienen problemas de justicia ambiental identificados, y más de la mitad (53 %) de la población de la región (tabla 5).

Tabla 5: Distribución de los grupos de bloques del censo por ingreso y condición de minoría

Grupos de bloques de minorías	Porcentaje de todos los grupos de bloques	Grupos de bloques de bajos ingresos	Porcentaje de todos los grupos de bloques	Grupos de bloques susceptibles de JA*	Porcentaje de todos los grupos de bloques
1,557	51.9%	510	17.0%	1589	53.0%

Fuente: Oficina del Censo de EE. UU., Encuesta de la Comunidad Estadounidense (ACS) 2011-2015, estimaciones de cinco años.

\* Combinación de grupos de bloques de minorías y de bajos ingresos.

### 3.2.3 Indicadores secundarios de justicia ambiental

El Decreto Ejecutivo 13166 exige que las agencias federales y los destinatarios de fondos federales proporcionen adaptaciones especiales para las personas con dominio limitado del inglés (LEP). Aunque se trata en una revisión del Título VI, la desventaja del LEP coincide en personas protegidas con fines de justicia ambiental. Para satisfacer mejor las necesidades del espectro de poblaciones desatendidas y desfavorecidas para las cuales la supervisión de la justicia ambiental puede ser relevante, el H-GAC reconoce indicadores demográficos adicionales para su análisis de justicia ambiental. Estos indicadores secundarios y su relevancia para fines de justicia ambiental son los siguientes:

**Adultos mayores (tercera edad):** *personas de 65 años o más*

En general, las dificultades de movilidad y la edad suelen estar relacionadas. La probabilidad de tener dificultades de movilidad aumenta a medida que las personas envejecen. Además, las personas de edad avanzada tienen menos probabilidades de conducir un vehículo propio y, en consecuencia, dependen de los servicios de transporte o de otras personas para desplazarse. La condición de adulto mayor podría ser una clara desventaja para la población minoritaria, especialmente cuando se agrava por la pobreza.

**Dominio limitado del inglés (LEP):** *personas de 5 años o más cuya capacidad para comunicarse en inglés es menor que “muy bien”*

La incapacidad de hablar y entender el inglés puede ser una barrera para acceder a los servicios de transporte y otros beneficios relacionados de las inversiones federales. Para evitar que el aislamiento lingüístico sea una limitación, se debe prestar especial atención a esta población en la distribución de información sobre oportunidades de participación en eventos públicos.

**Grupos familiares sin vehículo:** *hogares sin automóvil*

Si bien algunas personas viven sin un vehículo como una opción de estilo de vida, hay una población que es realmente dependiente del transporte y que, por necesidad, confía en los servicios de transporte público para cubrir sus necesidades diarias de viaje. Ser dueños de un vehículo es inalcanzable para ellos debido a las restricciones de ingresos o la discapacidad.

**Mujer jefa de familia:** *hogares a cargo de una mujer*

Un hogar a cargo de una mujer suele estar directamente relacionado con la pobreza. La carga económica de estos hogares se ve agravada especialmente por la presencia de niños pequeños dependientes.

**Logro educativo limitado (Limited Educational Attainment, LEA):** *personas de 25 años o más que no terminaron la secundaria*

Las personas con educación limitada, por lo general, tienen opciones limitadas de carrera laboral y, salvo en casos excepcionales, suelen terminar en la pobreza. El logro educativo limitado puede coincidir con una capacidad limitada para comunicarse de manera efectiva en el idioma inglés.

**Tabla 6: Comparación del tamaño de las poblaciones susceptibles de justicia ambiental en la región de planificación**

Región	Población minoritaria	Población de bajos ingresos	Población de adultos mayores	Logro educativo limitado	Hogares sin vehículo	Hogar a cargo de una mujer	Población con LEP
Texas	25.1%	17.3%	11.7%	18.1%	5.8%	14.3%	14.2%
Región de la Costa del Golfo	34.4%	15.7%	9.3%	11.5%	5.4%	14.5%	17.0%
Condado de Brazoria	25.3%	10.5%	10.2%	14.0%	4.2%	11.9%	7.9%
Condado de Chambers	15.9%	10.6%	10.5%	16.9%	2.6%	7.0%	9.6%
Condado de Fort Bend	47.5%	8.2%	8.8%	11.1%	2.3%	12.6%	13.0%
Condado de Galveston	22.1%	13.9%	12.0%	12.5%	6.8%	13.1%	6.4%
Condado de Harris	36.9%	18.0%	8.8%	20.4%	6.1%	15.6%	20.4%
Condado de Liberty	19.2%	17.6%	12.1	23.8%	5.5%	11.6%	6.5%
Condado de Montgomery	13.6%	12.0%	11.5%	13.7%	3.4%	10.7%	8.1%
Condado de Waller	31.0%	18.2%	10.9%	21.9%	5.6%	13.4%	10.5%

Fuente: Oficina del Censo de EE. UU., Encuesta de la Comunidad Estadounidense (ACS) 2011-2015, estimaciones de cinco años.

La tabla 6 contiene un resumen de la proporción de las poblaciones desfavorecidas en cada condado de la región de la MPO.

- En promedio, alrededor del 15.7 % de la población de la región de la MPO vive por debajo de los niveles de pobreza. La mayor concentración de pobreza se encuentra en el condado de Waller (18.2 %), seguido del condado de Harris (18.0 %) y el condado de Liberty (17.6 %). La concentración más baja de pobreza se encuentra en el condado de Fort Bend (8.2 %).
- Con un 47.5 %, el condado de Fort Bend tiene la mayor proporción de población minoritaria, seguido del condado de Harris con un 36.9 %. La proporción más baja de población minoritaria está en el condado de Chambers con un 15.9 %.
- Cinco de los ocho condados en la región de la MPO tienen poblaciones minoritarias de más del 20 %. Tres de los ocho condados tienen poblaciones minoritarias de más del 30 %.

- El tamaño de la población con LEP en toda la región de la MPO varía de 6.4 % en el condado de Galveston a 20.4 % en el condado de Harris.
- Los condados con una proporción significativa de personas con logros educativos limitados son Liberty (23.8 %), Waller (21.9 %) y Harris (20.4 %).
- El condado de Harris supera a toda la región de la Costa del Golfo y al estado de Texas en la proporción de residentes representados en todas las categorías de desventajas, excepto en la población de adultos mayores (8.8 %).
- La población con LEP dentro de la región de la MPO (17.0 %) es más alta que el promedio para todo el estado de Texas (14.2 %).

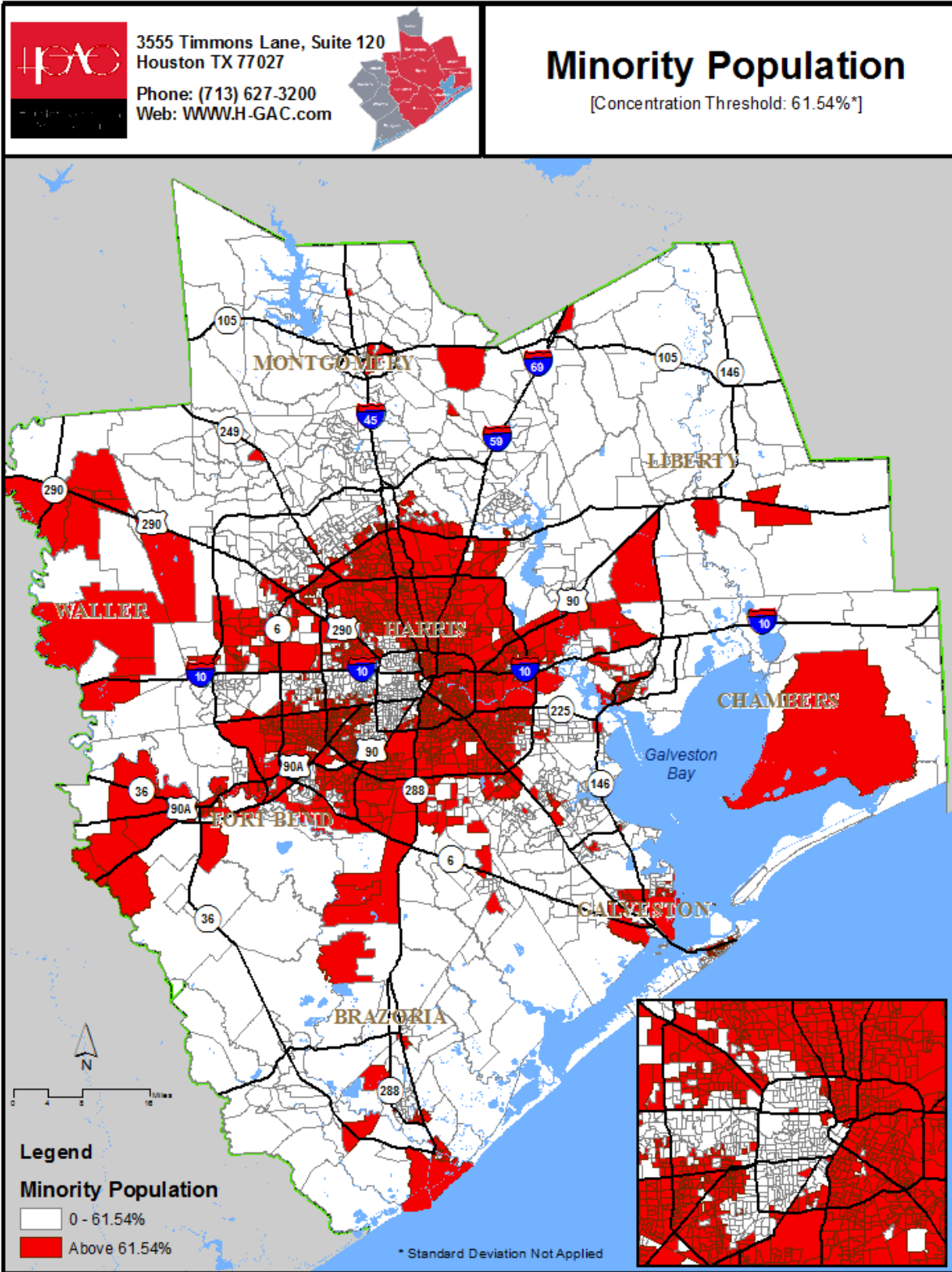
Los mapas a continuación muestran las comunidades que se identifican como susceptibles de justicia ambiental porque exceden las concentraciones del umbral para los problemas de justicia ambiental.



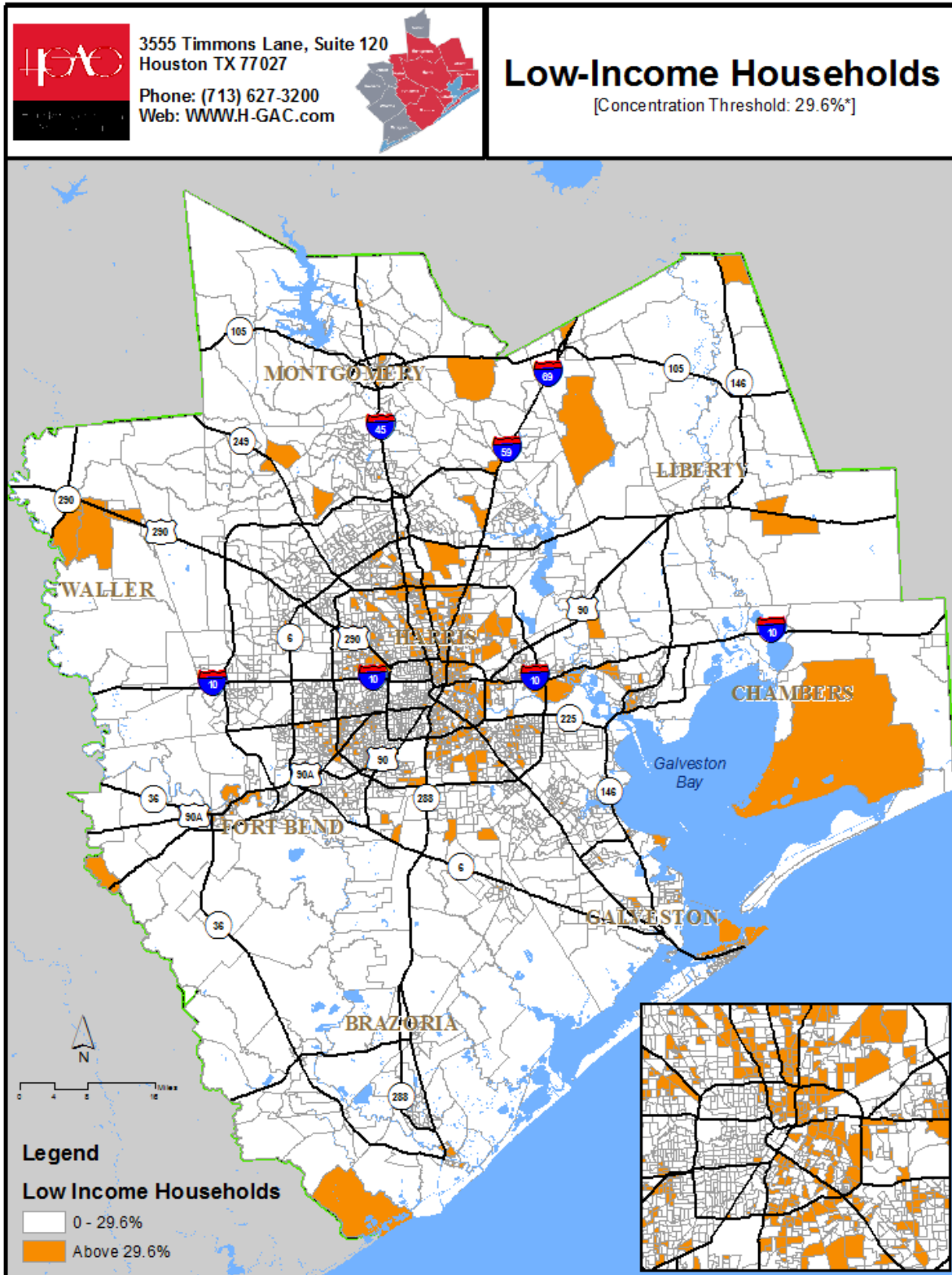
*Este espacio se ha dejado en blanco intencionalmente.*



Mapa 7: Grupos de bloques del censo con una alta concentración de población minoritaria

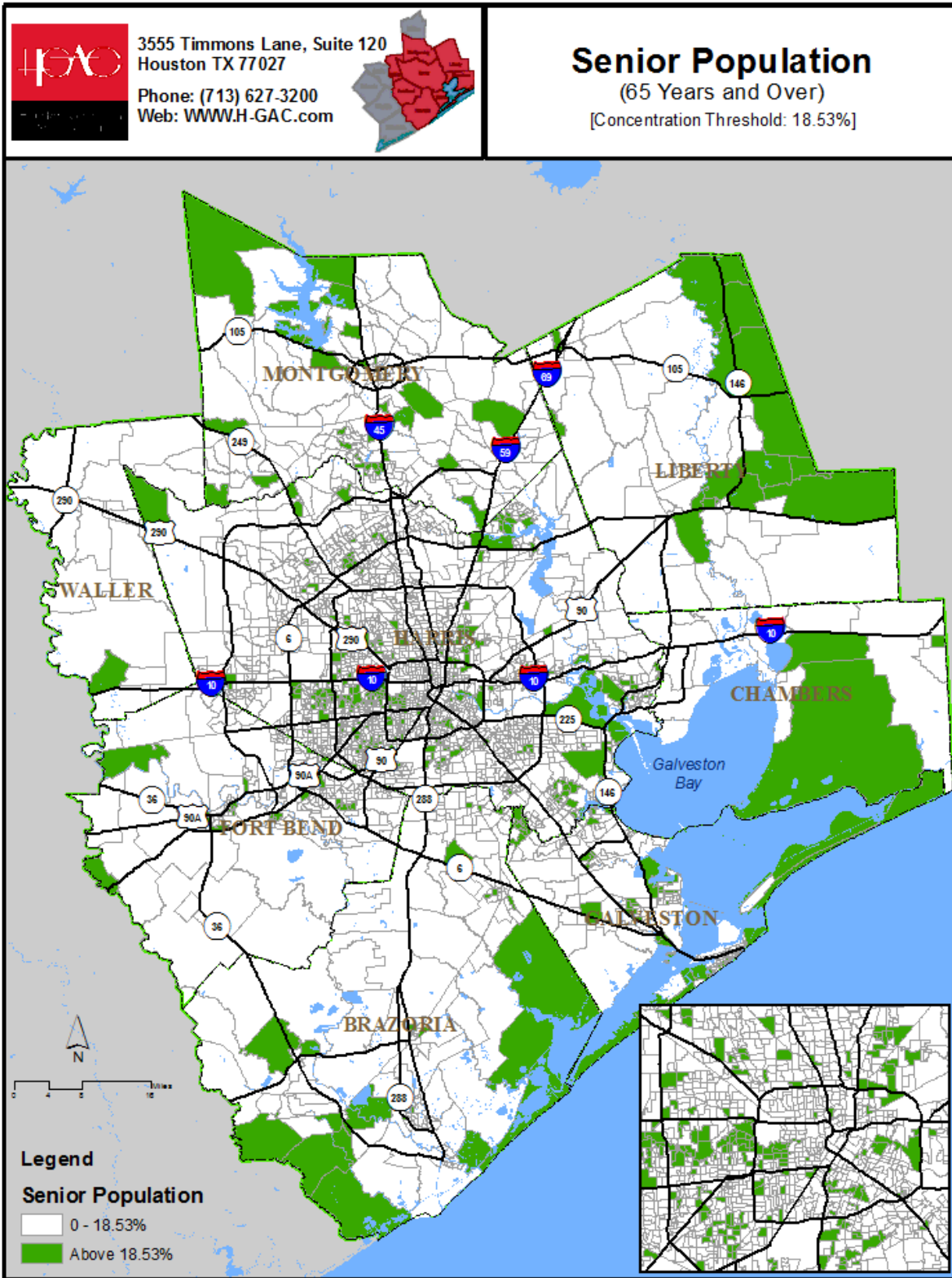


Mapa 8: Grupos de bloques del censo con una alta concentración de hogares de bajos ingresos

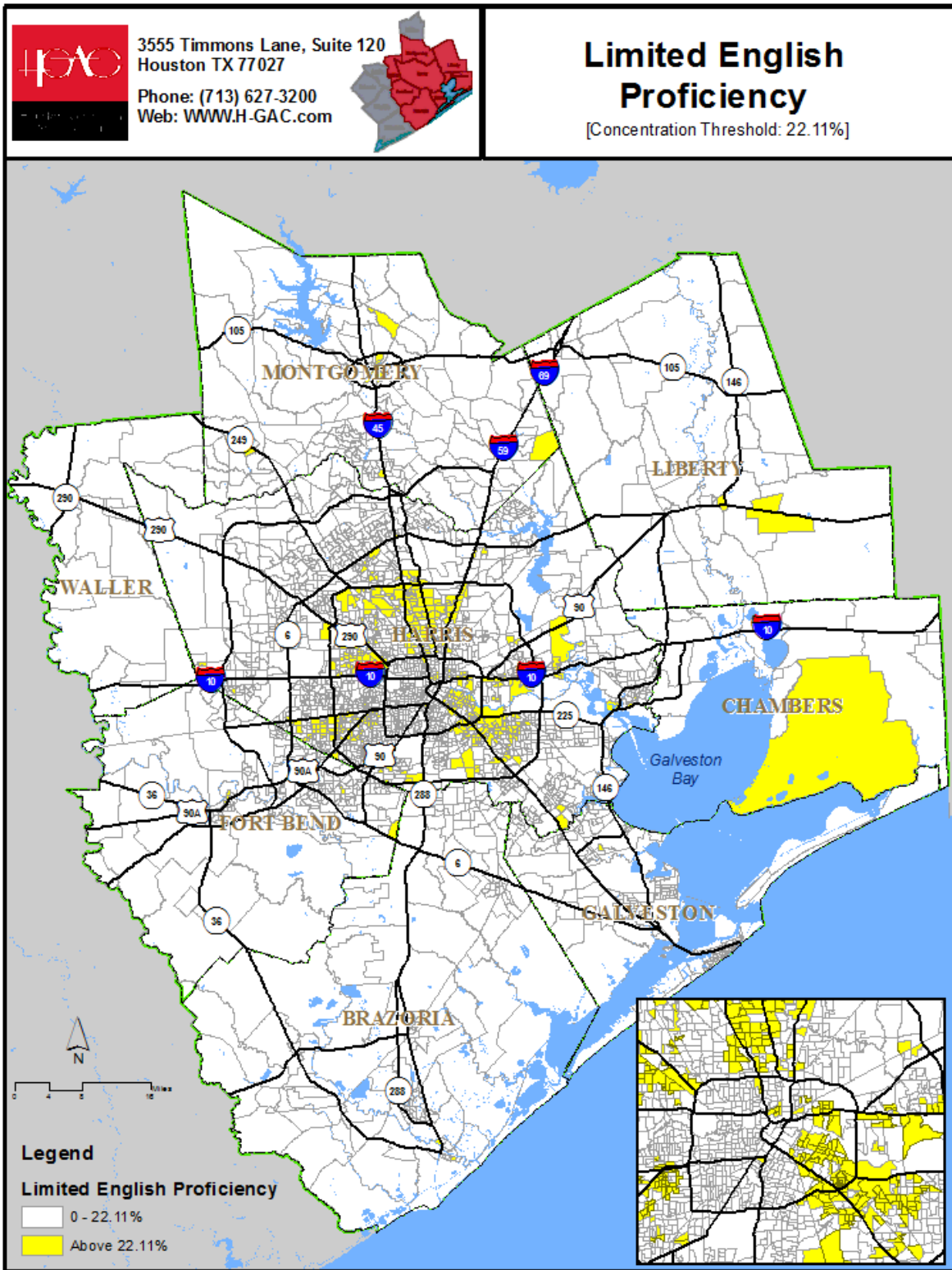




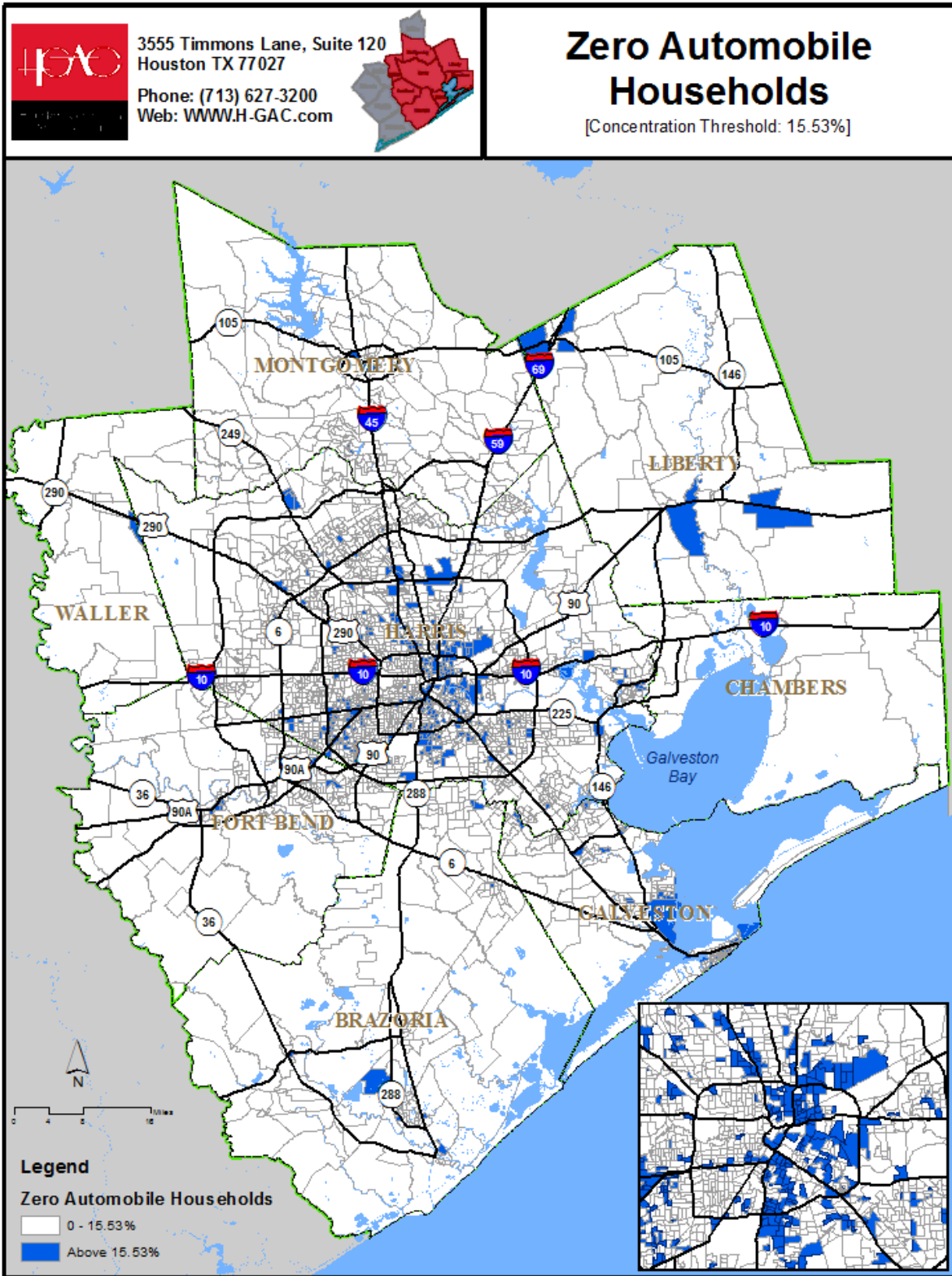
Mapa 9: Grupos de bloques del censo con una alta concentración de población de adultos mayores



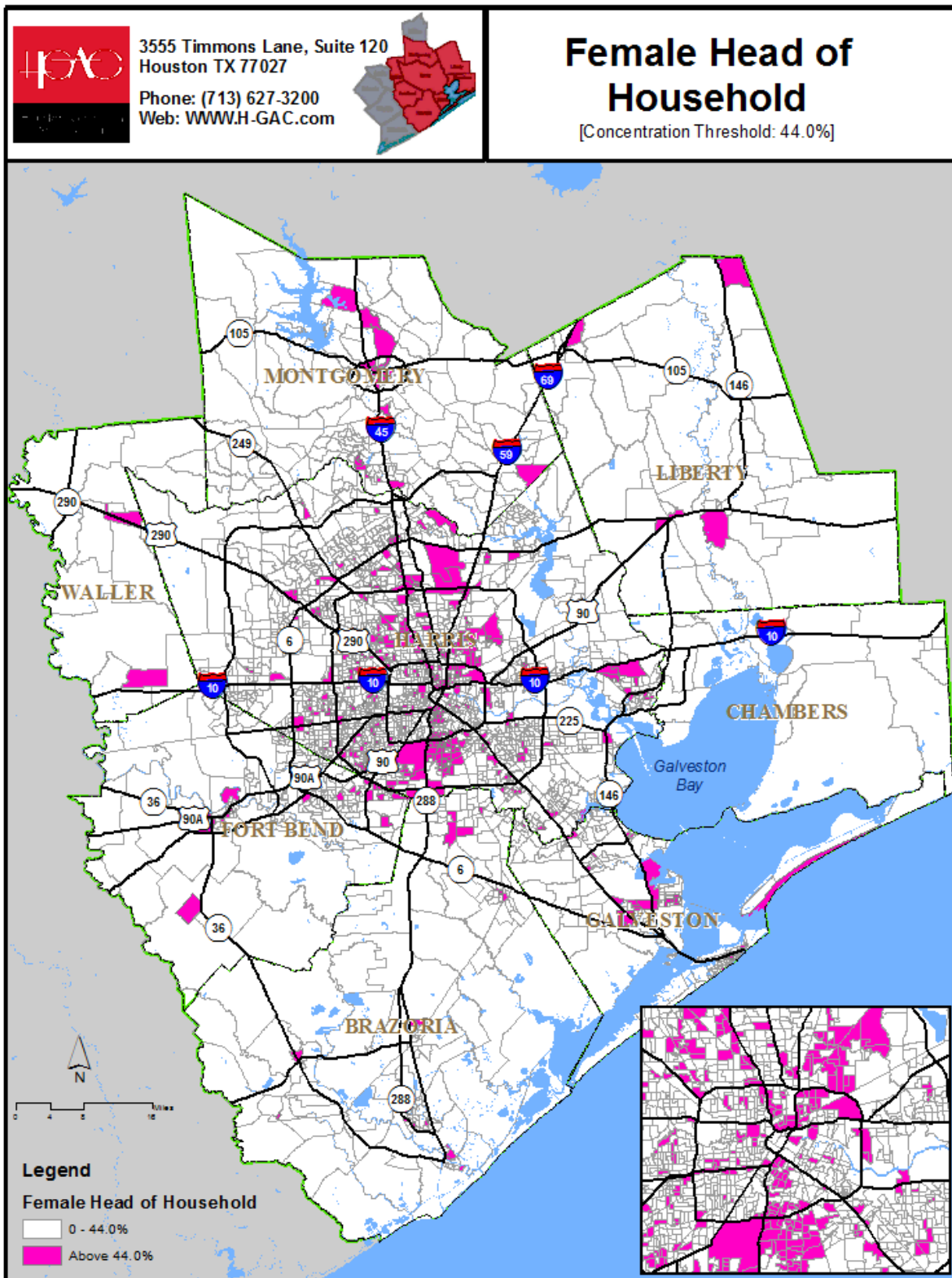
Mapa 10: Grupos de bloques del censo con una alta concentración de población con LEP



Mapa 11: Grupos de bloques del censo con una alta concentración de hogares sin automóvil

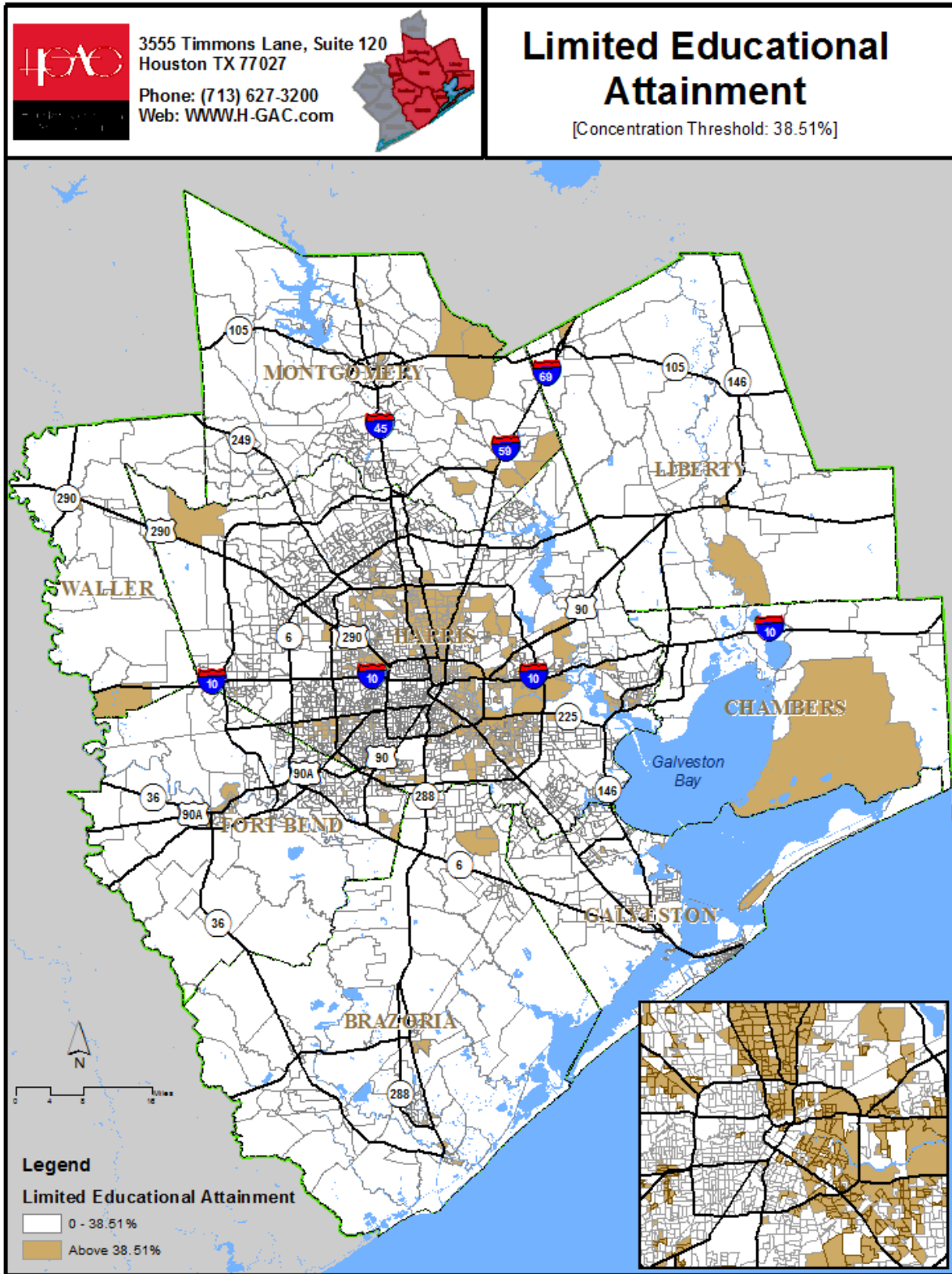


Mapa 12: Grupos de bloques del censo con una alta concentración de hogares a cargo de una mujer

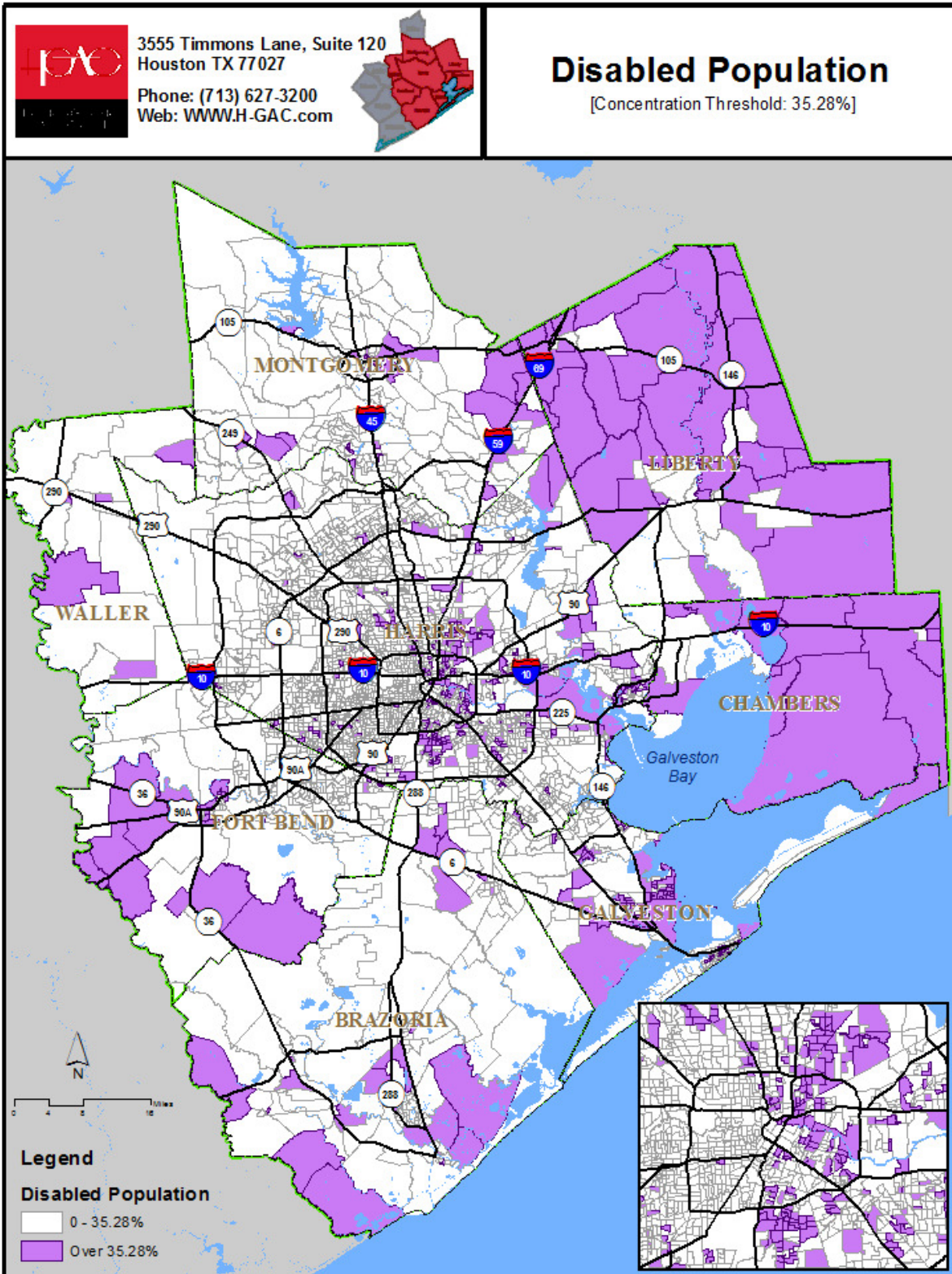




Mapa 13: Grupos de bloques del censo con una alta concentración de población con LEA



Mapa 14: Grupos de bloques del censo con una alta concentración de población con discapacidades



### 3.2.4 Concentraciones de la desventaja

En el análisis de equidad en el transporte del H-GAC, las condiciones de minoría y de bajos ingresos son los principales indicadores de desventaja para las consideraciones de justicia ambiental. Se ha descubierto que algunos grupos de bloques del censo tienen altas concentraciones de varios indicadores de desventaja. Hay una “concentración de la desventaja” en un grupo de bloques del censo cuando se presentan uno o más de los indicadores secundarios de desventaja *además* de la condición de minoría o de bajos ingresos. Si bien cada población susceptible de justicia ambiental es una comunidad de interés, el H-GAC reconoce a aquellas comunidades donde los residentes tienen una concentración de cuatro o más indicadores de dificultades socioeconómicas como comunidades con “alta desventaja” (mapa 15). Podría decirse que una comunidad asediada por múltiples factores de dificultad será menos resistente ante las condiciones adversas que surjan de los desastres naturales o del desplazamiento provocado por las actividades de desarrollo.

Tabla 7: Concentraciones de la desventaja por condición de minoría y de bajos ingresos

Número de indicadores	% de todos los grupos de bloques	Grupos de bloques de minorías	% de grupos de bloques de minorías	Grupos de bloques de bajos ingresos	% de grupos de bloques de bajos ingresos
0	47.1%	0	0.0%	0	0.0%
1	17.4%	513	32.9%	10	2.0%
2	11.7%	338	21.7%	46	9.0%
3	11.6%	342	22.0%	121	23.7%
4	7.8%	232	14.9%	205	40.2%
5	3.7%	111	7.1%	107	21.0%
6	0.7%	20	1.3%	20	3.9%
7	0.03%	1	0.1%	1	0.2%

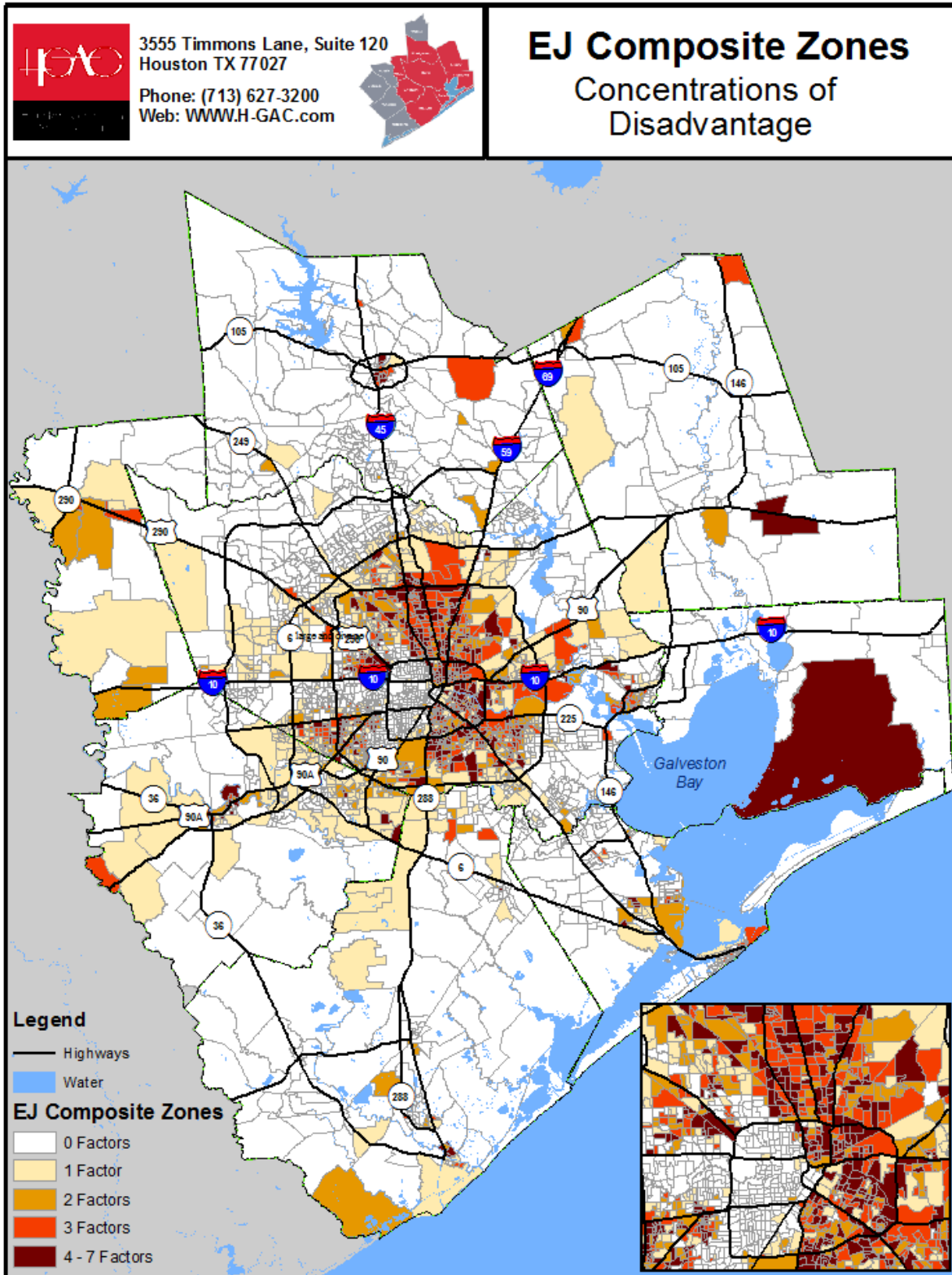
Fuente: Oficina del Censo de EE. UU., Encuesta de la Comunidad Estadounidense (ACS) 2011-2015, estimaciones de cinco años.

De los 1589 grupos de bloques del censo dentro de la MPO que se identifican como zonas susceptibles de justicia ambiental, 366 o el 23 % de estas zonas se caracterizan como de alta desventaja. La tendencia a sufrir múltiples factores de desventaja parece deberse más a la situación de pobreza que al hecho de pertenecer a una minoría racial. Toda esta información es utilizada por el H-GAC para hacer un modelo del efecto del transporte en la población más vulnerable de la región de la MPO.

*Este espacio se ha dejado en blanco intencionalmente.*



Mapa 15: Bloques de grupos del censo con concentraciones de la desventaja



### **3.3 IDENTIFICACIÓN DE LAS NECESIDADES DE MOVILIDAD DE LA POBLACIÓN MINORITARIA**

#### **3.3.1 Participación pública**

El H-GAC tiene un proceso de planificación del transporte bien establecido que se basa en el Plan Regional de Transporte. El método principal para identificar las necesidades de movilidad de las minorías, las personas de bajos ingresos y otras poblaciones desfavorecidas es un programa efectivo de participación pública. El requisito federal de la participación continua del público durante el proceso de planificación del transporte permite poner sobre la mesa el rango de necesidades e intereses de la comunidad antes y durante el período en que se toman las decisiones importantes. Las decisiones de planificación debidamente informadas por el proceso de participación pública tienden a ser más sostenibles porque consideran las necesidades e intereses de todas las partes interesadas, incluidas las poblaciones minoritarias, de bajos ingresos y otras poblaciones vulnerables. Las medidas de participación pública de la MPO están diseñadas para alentar los comentarios y crear hilos de discusión sobre temas de movilidad y sobre las necesidades y los desafíos que enfrentan los residentes de la región. El personal de la MPO registra estos comentarios y los considera en el desarrollo de los planes de transporte regional y en los estudios de movilidad pertinentes.

La extensión de la MPO hacia la población desatendida se centra, cada vez más, en aprovechar las asociaciones comunitarias. El H-GAC colabora con socios comunitarios con enfoque étnico/racial para obtener una retroalimentación crítica sobre las necesidades de las minorías y las poblaciones de bajos ingresos y para facilitar un mayor acceso a las poblaciones objetivo. El personal de extensión de la MPO continúa estableciendo relaciones con los grupos cívicos y las asociaciones barriales, y aprovecha las oportunidades para hacer presentaciones y obtener comentarios en los eventos comunitarios existentes y en las reuniones vecinales de los barrios con población minoritaria y de bajos ingresos.

#### **3.3.2 Planificación coordinada del transporte**

Otra forma importante mediante la cual el H-GAC identifica las necesidades de movilidad de las poblaciones minoritarias, de bajos ingresos y otras poblaciones desfavorecidas es a través de estudios de transporte dirigidos. Un buen ejemplo de esto es el Plan de Transporte Coordinado a Nivel Regional (Regionally Coordinated Transportation Plan, RCTP). El H-GAC facilita el proceso de planificación del transporte coordinado a nivel regional en la Costa del Golfo, el cual busca identificar y documentar las deficiencias en el servicio de transporte disponible y cuantificar la demanda no satisfecha de servicios de transporte en la región de planificación de trece condados de la Costa del Golfo del H-GAC. El propósito del plan de transporte coordinado a nivel regional es crear servicios de transporte eficaces y más eficientes en toda la región y mejorar las opciones de movilidad para una población prioritaria que incluye personas con discapacidades, personas de 65 años o más, personas con ingresos más bajos, personas con competencia limitada del inglés, jóvenes y veteranos. Una gran proporción de esta población son minorías y residentes de bajos ingresos. Existe una preocupación particular por los residentes de los condados suburbanos y rurales de la región de planificación que solo tienen acceso a un servicio de transporte esporádico y generalmente inaccesible o que no tienen ningún servicio.

El RCTP fue actualizado en 2017. El proceso de actualización incluyó varias reuniones públicas y eventos abiertos al público, seminarios, estudios de grupos focales y encuestas de campo. Un inventario de transporte y una encuesta de una agencia de terceros enumeraron a los proveedores de servicios de transporte activos existentes y documentaron sus servicios, recursos de flota, áreas de mercado y parámetros operativos. Los encuestados incluyeron agencias de servicios sociales, agencias de transporte público, distritos escolares, organizaciones privadas sin fines de lucro y entidades gubernamentales de la ciudad/el condado. El estudio de actualización del RCTP documentó el alcance de la cobertura de la red de transporte existente y buscó identificar obstáculos y oportunidades para mejorar la coordinación regional en la prestación de servicios de transporte. El simposio “Power of Transit” (El poder del tránsito) brindó un foro para que los expertos analizaran sus puntos de vista sobre las asociaciones regionales y la colaboración entre proveedores de transporte. Los panelistas avanzaron en la hipótesis de que, al aprovechar los servicios individuales y el financiamiento existente, el transporte podría llegar a aquellas poblaciones que no son atendidas por los principales proveedores de transporte público de la región.

Un componente clave del proceso de desarrollo del RCTP fue el Índice de Necesidad de Transporte (Transit Need Index, TNI) y el estudio de Análisis de Brechas (Gap Analysis), los cuales evaluaron los niveles relativos de la demanda real y la necesidad de servicios de transporte dentro de los trece condados de la región del Consejo de Gobiernos del H-GAC, y determinaron dónde el servicio de transporte era inadecuado. Se consideraron varios factores socioeconómicos para obtener el Índice de Necesidad de Transporte. Estos incluyeron la densidad de población, el ingreso familiar, el porcentaje de niños de 6 a 17 años, las personas con discapacidades, el tamaño de la población de adultos mayores y el número de hogares sin vehículo. Los resultados del estudio del RCTP se aplican para decidir cómo priorizar las mejoras del servicio de transporte para la población objetivo.



### **3.4 ANÁLISIS DE EQUIDAD EN EL TRANSPORTE**

La efectividad de un programa de no discriminación del Título VI se puede evaluar por la calidad de la participación en la planificación del transporte y en el proceso de toma de decisiones que se permite a las minorías y a otras poblaciones desfavorecidas, y por la equidad en la distribución de los beneficios del transporte y de las cargas asociadas. El H-GAC realiza un extenso conjunto de análisis técnicos geoespaciales y cuantitativos para obtener un panorama de la equidad en el transporte de la región. Los análisis, entre otras cosas, evalúan la distribución de las inversiones en transporte y cómo los beneficios de movilidad de las mejoras de la red se distribuyen tanto en las comunidades protegidas como en las no protegidas. Los resultados sugieren que tan bien los socios de transporte estatales y locales brindan acceso a oportunidades, instalaciones comunitarias y servicios esenciales para los residentes de la región.

Esta sección incluye una compilación de mapas, cuadros y tablas pertinentes para los análisis de equidad en el transporte de amplia base realizados por la agencia. El impacto de los planes y las inversiones de transporte se evalúa para las zonas susceptibles de justicia ambiental, las zonas susceptibles de justicia ambiental clasificadas como altamente desfavorecidas y las zonas no susceptibles de justicia ambiental.

*Este espacio se ha dejado en blanco intencionalmente.*

Mapa 16: Principales inversiones en transporte en el Plan de Diez Años del H-GAC (2017-2026)

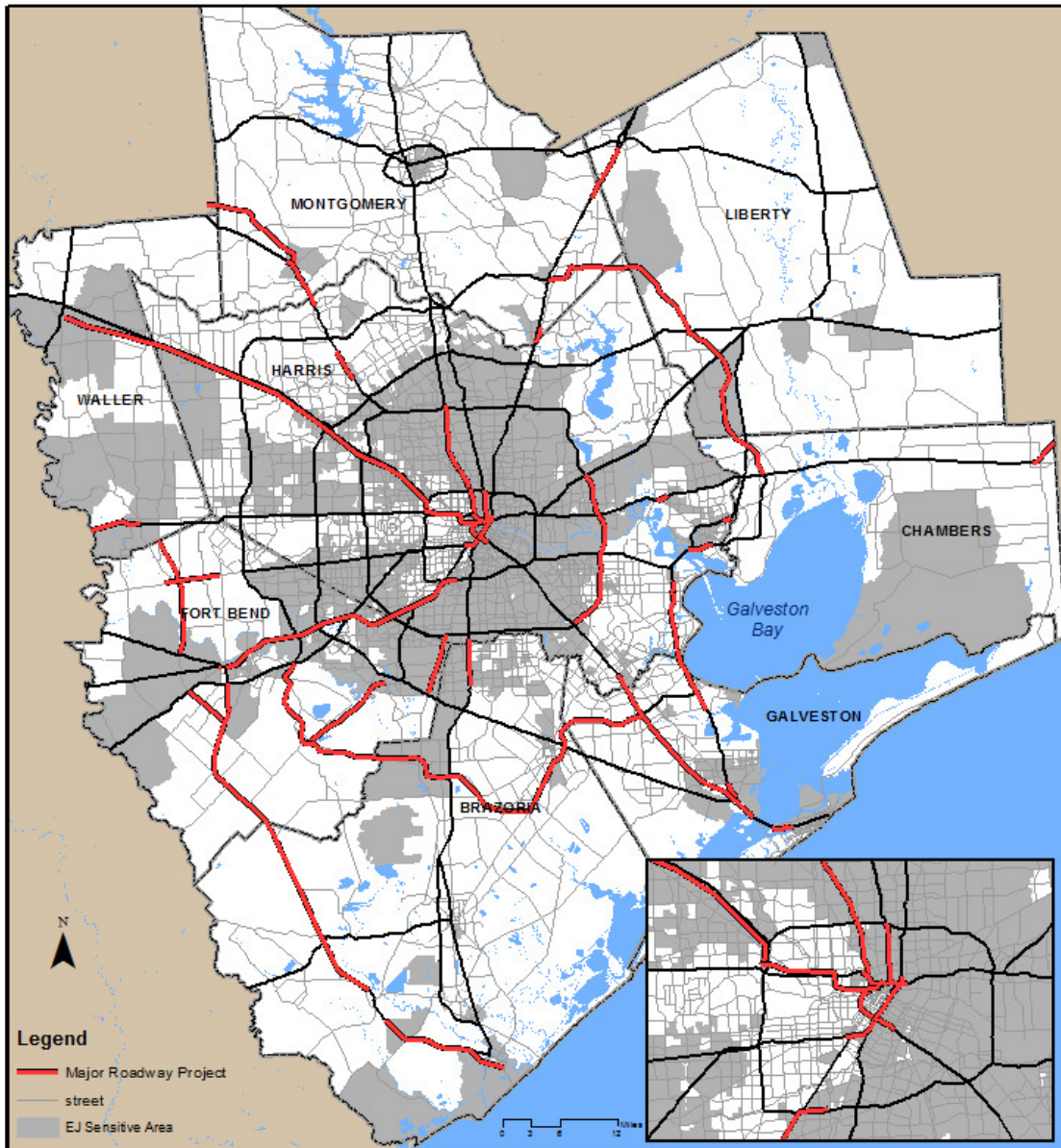


Tabla 8: Principales inversiones en el Plan de Diez Años del H-GAC (2017-2026)

	Áreas objetivo susceptibles de JA	Áreas objetivo susceptibles de JA altamente desfavorecidas	Áreas objetivo no susceptibles de JA
<b>Número de proyectos</b> (porcentaje de proyectos)	77 de 124 (62 %)	28 de 124 (23 %)	110 de 124 (89 %)
<b>Costo de los proyectos</b> (porcentaje de presupuesto)	17 299 192 141 (83 %)	10 206 081 459 (49 %)	18 110 893 331 (86 %)

Fuente: Plan de Diez Años del H-GAC (años fiscales 2017-2026)



Mapa 17: Inversiones en la vía pública local en el Plan de Diez Años del H-GAC (2017-2026)

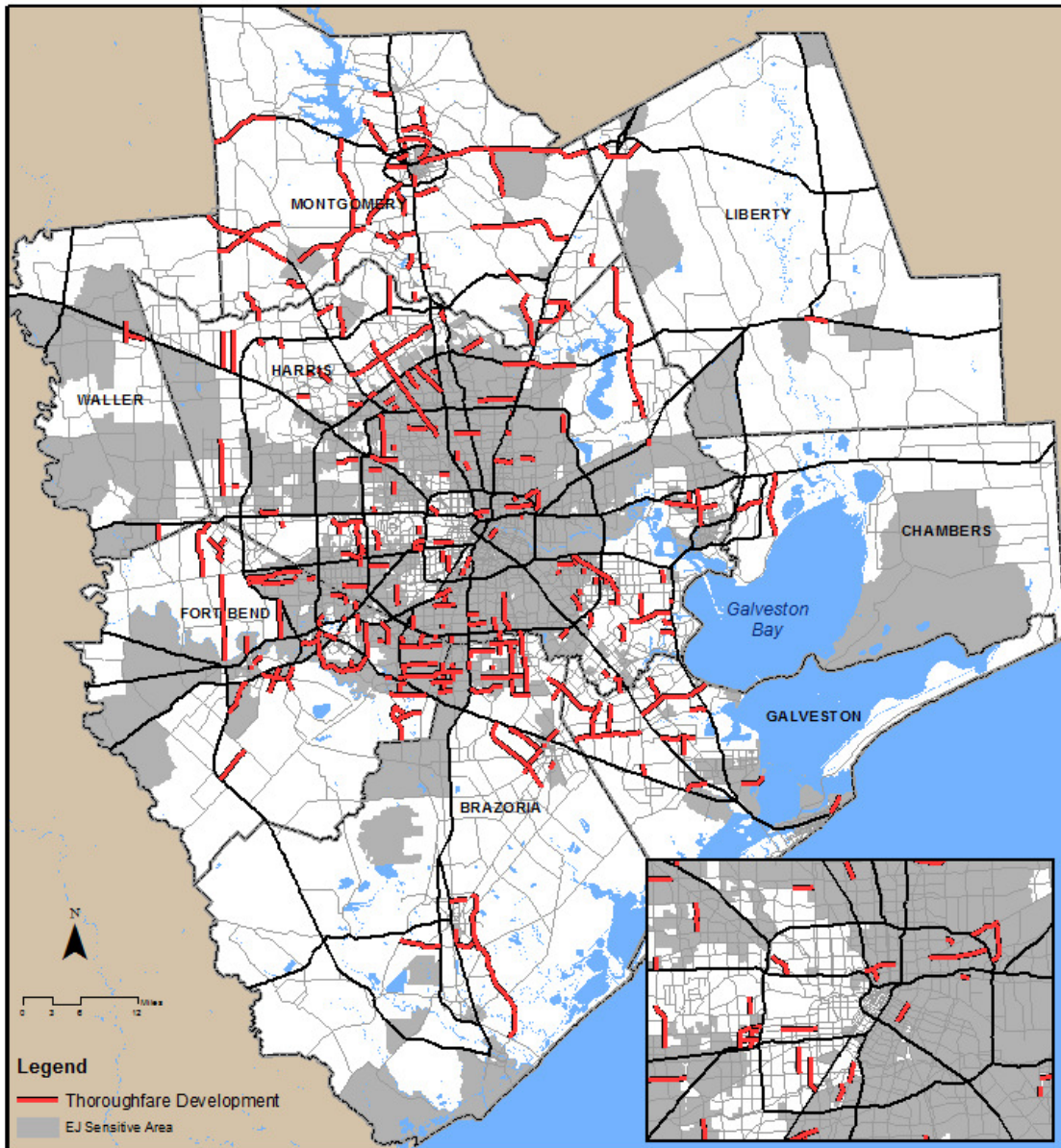


Tabla 9: Proyectos de mejora de la vía pública local en el Plan de Diez Años del H-GAC (años fiscales 2017-2026)

	Áreas objetivo susceptibles de JA	Áreas objetivo susceptibles de JA altamente desfavorecidas	Áreas objetivo no susceptibles de JA
<b>Número de proyectos</b> (porcentaje de proyectos)	98 de 149 (66 %)	21 de 149 (14 %)	116 de 149 (78 %)
<b>Costo de los proyectos</b> (porcentaje de presupuesto)	1 883 026 217 (50 %)	331 286 749 (9 %)	3 272 353 545 (88 %)

Fuente: Plan de Diez Años del H-GAC (años fiscales 2017-2026)

Mapa 18: Análisis regional de las carreteras de peaje. Instalaciones cotizadas propuestas en la actualización del RTP 2040 del H-GAC

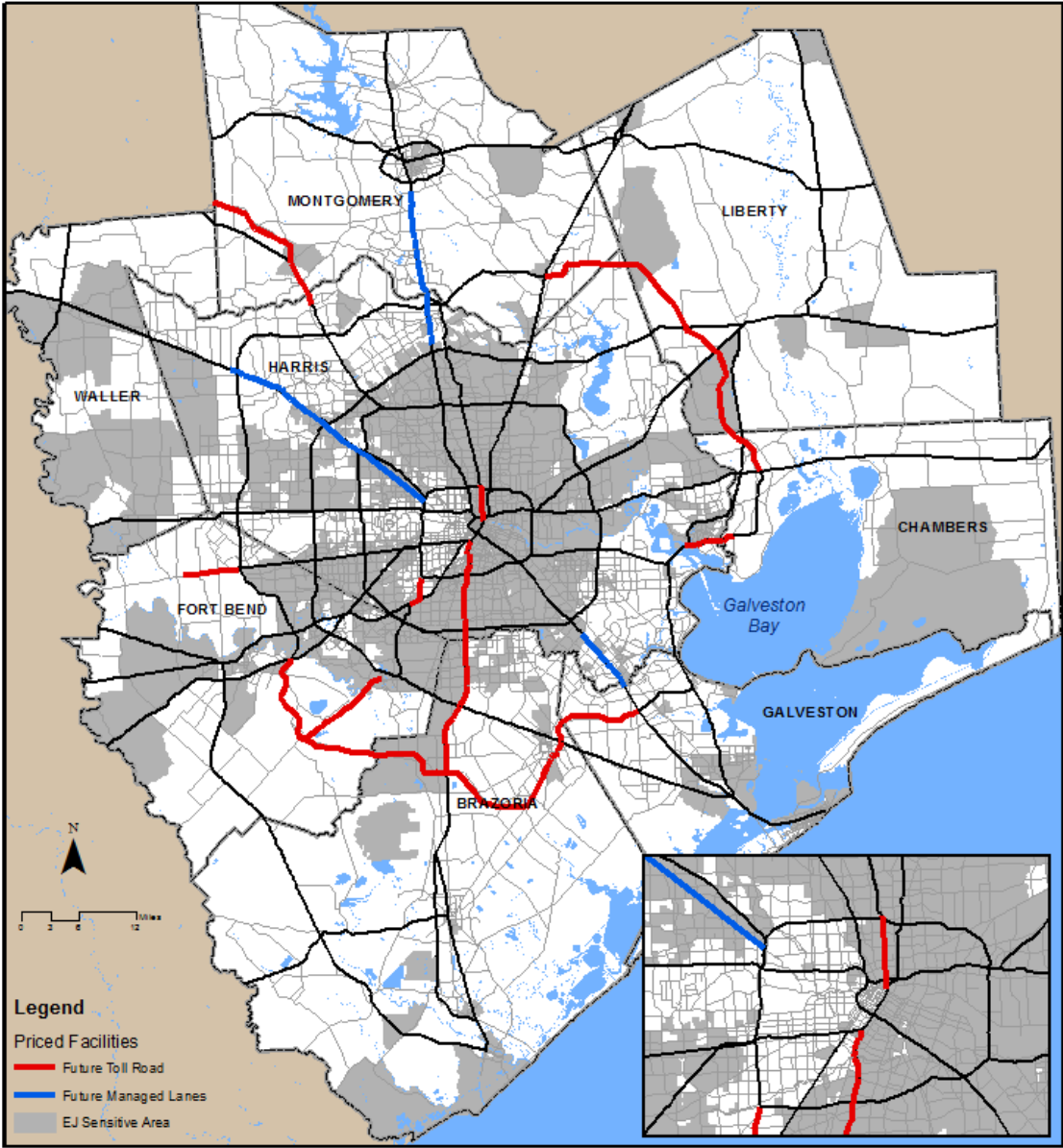




Tabla 10: Análisis regional de las carreteras de peaje. Nivel de servicio (NDS), horas pico de la mañana (6 a. m. a 9 a. m.)

Clasificación vial	Año 2017		Red en conformidad 2040		Red sin construcción 2040	
	NDS	% por clase	NDS	% por clase	NDS	% por clase
Autopistas	A-B-C	85.4%	A-B-C	71.8%	A-B-C	71.3%
	D-E	10.5%	D-E	10.2%	D-E	9.8%
	F	4.1%	F	18.0%	F	18.9%
Carreteras de peaje	A-B-C	94.9%	A-B-C	81.3%	A-B-C	76.1%
	D-E	3.6%	D-E	8.8%	D-E	10.6%
	F	1.5%	F	10.0%	F	13.3%
Arterias principales	A-B-C	93.3%	A-B-C	83.8%	A-B-C	83.6%
	D-E	4.3%	D-E	8.8%	D-E	8.4%
	F	2.4%	F	7.4%	F	7.9%
Otras arterias	A-B-C	95.0%	A-B-C	85.6%	A-B-C	84.9%
	D-E	3.8%	D-E	7.5%	D-E	7.7%
	F	1.2%	F	6.9%	F	7.4%
Colectoras	A-B-C	97.9%	A-B-C	92.2%	A-B-C	91.0%
	D-E	1.2%	D-E	3.3%	D-E	3.7%
	F	0.9%	F	4.6%	F	5.3%
Rampas	A-B-C	91.2%	A-B-C	87.0%	A-B-C	86.2%
	D-E	3.8%	D-E	3.8%	D-E	4.4%
	F	5.0%	F	9.3%	F	9.4%
Carreteras frontales	A-B-C	93.2%	A-B-C	84.1%	A-B-C	82.8%
	D-E	3.9%	D-E	6.6%	D-E	6.9%
	F	2.9%	F	9.3%	F	10.3%
Carriles para vehículos de alta ocupación (HOV)	A-B-C	92.8%	A-B-C	72.5%	A-B-C	52.7%
	D-E	5.7%	D-E	6.9%	D-E	19.8%
	F	1.5%	F	20.6%	F	27.5%
Carriles de peaje para vehículos de alta ocupación (HOT)	A-B-C	88.2%	A-B-C	75.7%	A-B-C	64.9%
	D-E	8.7%	D-E	7.7%	D-E	16.1%
	F	3.0%	F	16.6%	F	19.0%

Fuente: Modelo de Demanda de Viajes del H-GAC, 2017.

Tabla 11: Análisis regional de las carreteras de peaje. Accesibilidad al lugar de trabajo en automóvil y modos de transporte

Categoría de JA	Lugares de trabajo accesibles en 30 minutos en automóvil			Lugares de trabajo accesibles en 60 minutos en transporte		
	Año 2017	Conformidad 2040	Sin construir 2040	Año 2017	Conformidad 2040	Sin construir 2040
No susceptibles de JA	854,979	793,196	786,446	1,872,643	1,798,243	1,766,642
Todos los susceptibles de JA	1,421,506	1,496,144	1,484,508	2,520,834	2,874,770	2,852,519
Minorías	1,421,506	1,582,842	1,579,597	2,578,044	3,000,809	2,980,488
De bajos ingresos	1,748,741	1,911,711	1,898,613	2,646,059	3,156,093	3,142,314
Con LEP	1,803,397	2,009,788	1,998,758	2,731,861	3,271,198	3,258,878
Hogares a cargo de una mujer	1,634,122	1,815,543	1,803,334	2,551,605	3,006,048	2,989,101
Hogares sin vehículo	1,819,396	2,129,759	2,117,936	2,670,658	3,302,170	3,291,869
Con LEA	1,747,191	1,897,956	1,884,909	2,709,158	3,235,743	3,221,056
Adultos mayores	1,526,818	1,662,046	1,650,729	2,429,841	2,846,640	2,831,602
Altamente desfav.	1,957,150	2,264,518	2,252,147	2,776,351	3,432,997	3,423,531

Fuente: Modelo de Demanda de Viajes del H-GAC, 2017.

Tabla 12: Análisis regional de las carreteras de peaje. Viajes personales del hogar al trabajo (HT) 2040. Duración promedio de los viajes (DPV) en horas pico matutinas

Zonas de producción	Segmentación de los viajes personales HT 2040 por posibles ahorros de tiempo	Número de viajes personales HT 2040		Red en conformidad 2040		Red sin construcción 2040	
				DPV utilizando un camino con peaje (minutos)	DPV utilizando un camino libre (minutos)	DPV utilizando un camino con peaje (minutos)	DPV utilizando un camino libre (minutos)
Zonas susceptibles de JA	<b>Candidato</b> Viajes que pueden ahorrar más de 0 minutos con una nueva instalación de peaje	730,582	17.3%	33.84	37.22	34.77	37.75
	<b>No candidato</b> Viajes que no pueden ahorrar más de 0 minutos con una nueva instalación de peaje	1,455,407	34.4%	17.12	17.52	17.25	17.67

Zonas de producción	Segmentación de los viajes personales HT 2040 por posibles ahorros de tiempo	Número de viajes personales HT 2040		Red en conformidad 2040		Red sin construcción 2040	
				DPV utilizando un camino con peaje (minutos)	DPV utilizando un camino libre (minutos)	DPV utilizando un camino con peaje (minutos)	DPV utilizando un camino libre (minutos)
<b>Zonas no susceptibles de JA</b>	<b>Candidato</b> Viajes que pueden ahorrar más de 0 minutos con una nueva instalación de peaje	914,175	21.6%	49.68	54.97	52.81	56.97
	<b>No candidato</b> Viajes que no pueden ahorrar más de 0 minutos con una nueva instalación de peaje	1,131,611	26.7%	20.54	21.09	20.79	21.38
	<b>TOTAL</b>	<b>4,231,775</b>	<b>100.0%</b>	-	-	-	-

Fuente: Modelo de Demanda de Viajes del H-GAC, 2017.

Tabla 13: Análisis regional de las carreteras de peaje. Viajes personales HT 2040 candidatos y no candidatos, por origen del viaje

Clasificación del viaje	Zonas susceptibles de JA		Zonas no susceptibles de JA	
	Viajes previstos	Porcentaje	Viajes previstos	Porcentaje
<b>Candidato</b> Viajes que pueden ahorrar más de 0 minutos con una nueva instalación de peaje	730,582	33.4%	914,175	44.7%
<b>No candidato</b> Viajes que no pueden ahorrar más de 0 minutos con una nueva instalación de peaje	1,455,407	66.6%	1,131,611	55.3%
<b>Total</b> <i>(% de todos los viajes)</i>	<b>2,185,989</b> <i>(51.7%)</i>	<b>100.0%</b>	<b>2,045,786</b> <i>(48.3%)</i>	<b>100.0%</b>

Fuente: Modelo de Demanda de Viajes del H-GAC, 2017.

Tabla14: Análisis regional de las carreteras de peaje. Viajes personales del hogar no al trabajo (HNT) 2040.  
Duración promedio de los viajes en 24 horas (en minutos)

Zonas de producción	Segmentación de los viajes personales HNT por posibles ahorros de tiempo	Número de viajes personales HNT 2040		Red en conformidad 2040		Red sin construcción 2040	
				DPV utilizando un camino con peaje (minutos)	DPV utilizando un camino libre (minutos)	DPV utilizando un camino con peaje (minutos)	DPV utilizando un camino libre (minutos)
<b>Zonas susceptibles de JA</b>	Viajes que pueden ahorrar más de 0 minutos con una nueva instalación de peaje	1,099,720	6.1%	23.86	26.62	24.29	26.76
	Viajes que <u>no pueden</u> ahorrar más de 0 minutos con una nueva instalación de peaje	8,149,688	44.9%	9.45	9.58	9.46	9.60
<b>Zonas no susceptibles de JA</b>	Viajes que pueden ahorrar más de 0 minutos con una nueva instalación de peaje	1,584,998	8.7%	32.56	36.47	34.00	37.20
	Viajes que <u>no pueden</u> ahorrar más de 0 minutos con una nueva instalación de peaje	7,307,924	40.3%	11.16	11.45	11.20	11.49
	<b>TOTAL</b>	<b>18,142,329</b>	<b>100.0%</b>				

Duración promedio del viaje (DPV) en 24 horas, en minutos, para las opciones camino libre y camino con peaje en las redes construidas y sin construir.

Diferencia en la duración promedio de los viajes (DPV) en horas pico matutinas, en minutos

Tabla 15: Análisis regional de las carreteras de peaje. Diferencias en la duración promedio de los viajes personales HNT 2040

Zonas de producción	Segmentación de los viajes personales HNT por posibles ahorros de tiempo	Número de viajes personales HNT 2040	Diferencias en la DPV para las opciones de camino con peaje (DPV en redes no construidas y DPV en redes en conformidad)	Diferencias en la DPV para las opciones de camino libre (DPV en redes no construidas y DPV en redes en conformidad)
<b>Zonas susceptibles de JA</b>	Viajes que pueden ahorrar más de 0 minutos con una nueva instalación de peaje	1,099,720	0.43 minutos	0.14 minutos
	Viajes que <u>no pueden</u> ahorrar más de 0 minutos con una nueva instalación de peaje	8,149,688	0.01 minutos	0.02 minutos
<b>Zonas no susceptibles de JA</b>	Viajes que pueden ahorrar más de 0 minutos con una nueva instalación de peaje	1,584,998	1.44 minutos	0.73 minutos
	Viajes que <u>no pueden</u> ahorrar más de 0 minutos con una nueva instalación de peaje	7,307,924	0.04 minutos	0.04 minutos

Diferencia en la duración promedio de los viajes personales HNT 2040 en 24 horas

Mapa 19: Distribución de instalaciones para peatones y ciclistas en la región de ocho condados de la TMA

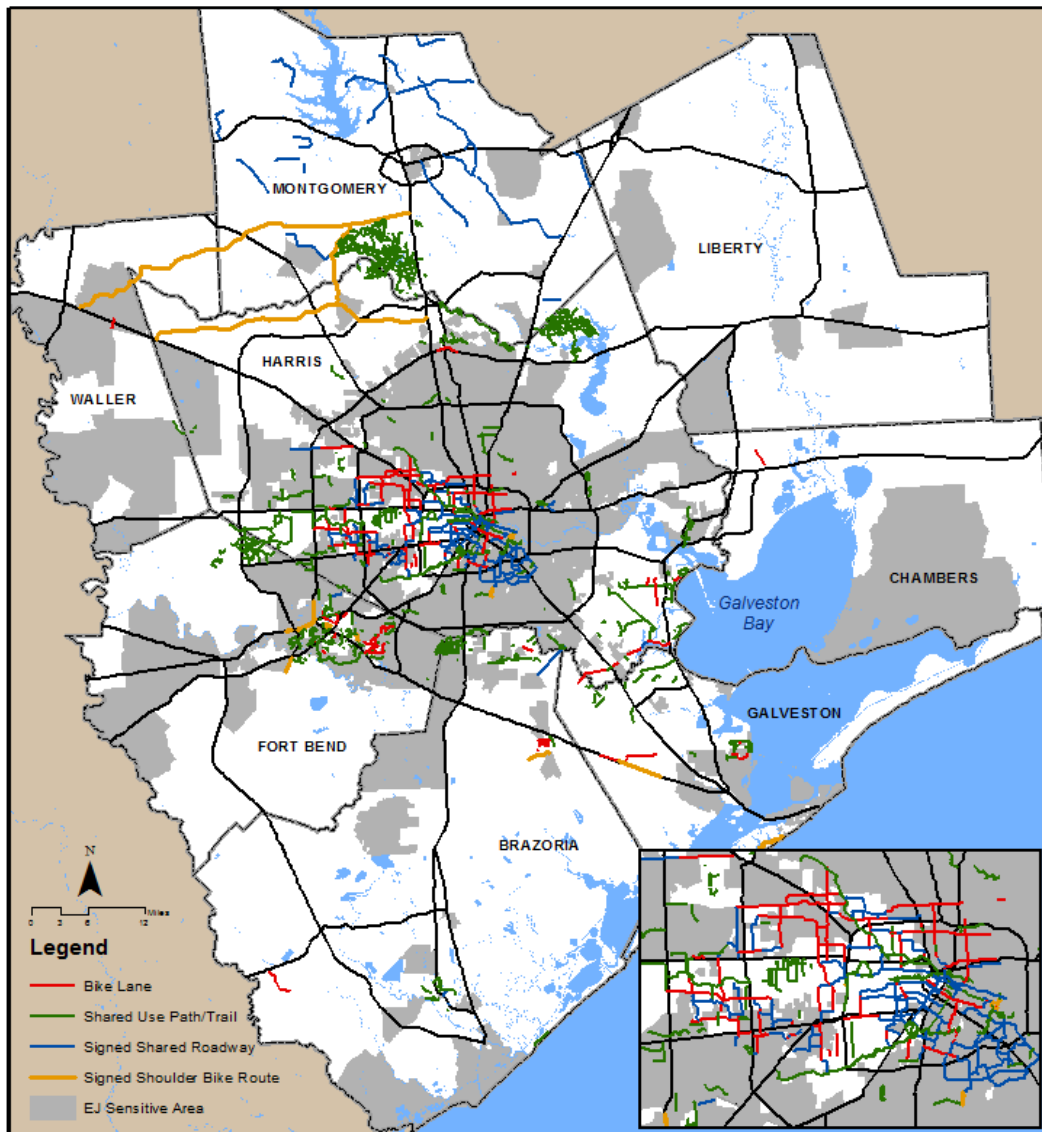




Tabla 16: Infraestructura de ciclovías en la región de ocho condados de la TMA

Instalaciones para peatones y ciclistas	Total regional	En zonas no susceptibles de JA	% de la red	En zonas susceptibles de JA	% de la red	En zonas susceptibles de JA altamente desfavorecidas	% de la red
Ciclovía	174 millas	89 millas	51%	85 millas	49%	24 millas	14%
Camino de uso compartido	811 millas	544 millas	67%	267 millas	33%	22 millas	3%
Camino señalizado de uso compartido	281 millas	185 millas	66%	97 millas	34%	24 millas	9%
Ciclovía de banquina señalizada	103 millas	83 millas	80%	20 millas	20%	1 milla	1%
Total	1370 millas	901 millas	66%	469 millas	34%	70 millas	5%

Fuente: Plan Regional de Ciclovías 2014 del H-GAC

Mapa 20: Rutas de autobuses locales y expresos de la METRO. Horas aproximadas de operación

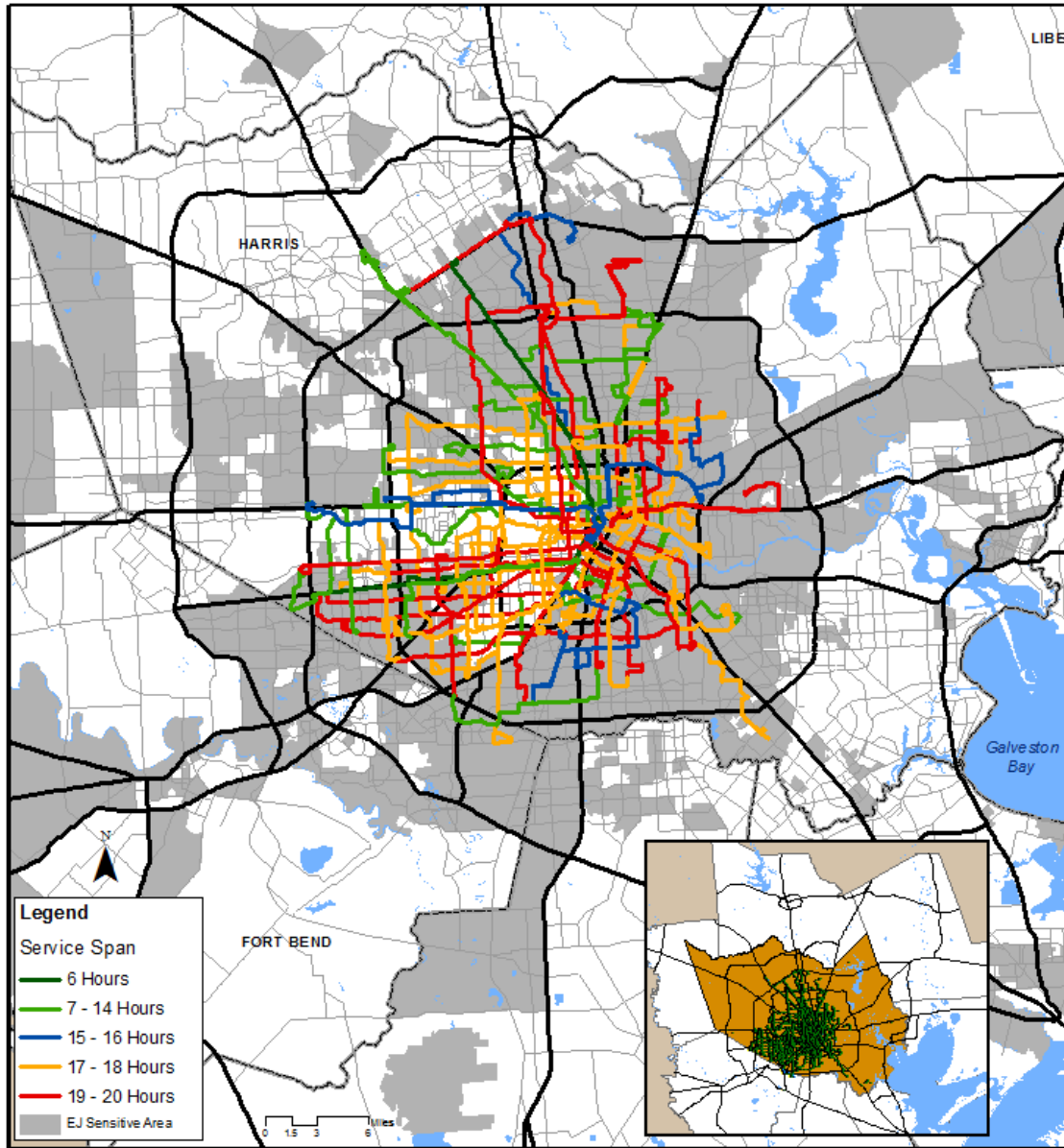


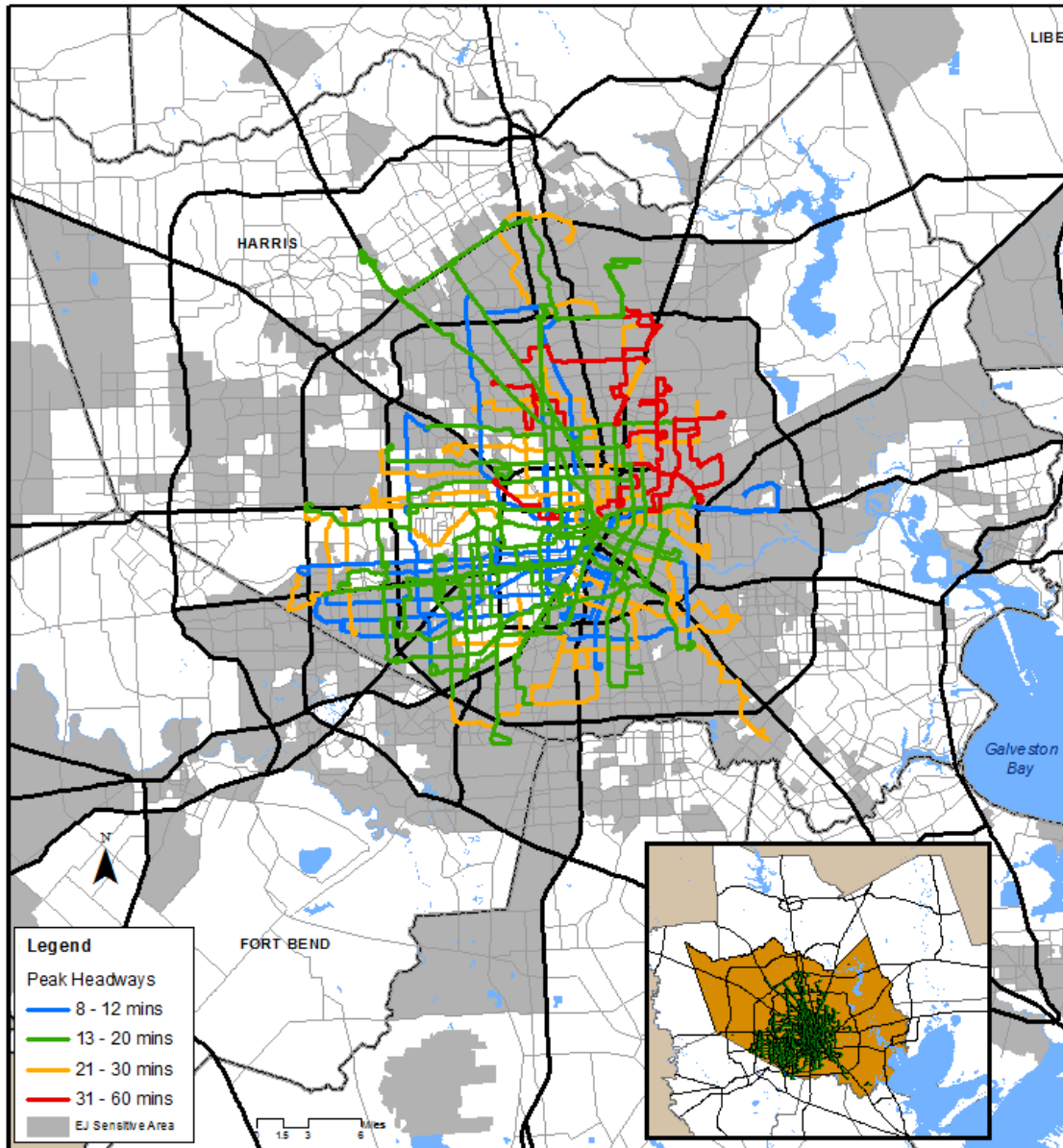
Tabla 17: Distribución de paradas de autobús de la METRO en la región metropolitana de Houston

	Número de paradas de autobús	Porcentaje de paradas de autobús
Zonas susceptibles de JA	6,223	69%
Zonas no susceptibles de JA	2,755	31%
Zonas susceptibles de JA altamente desfavorecidas*	2,235	25%
Total	8,978	100%

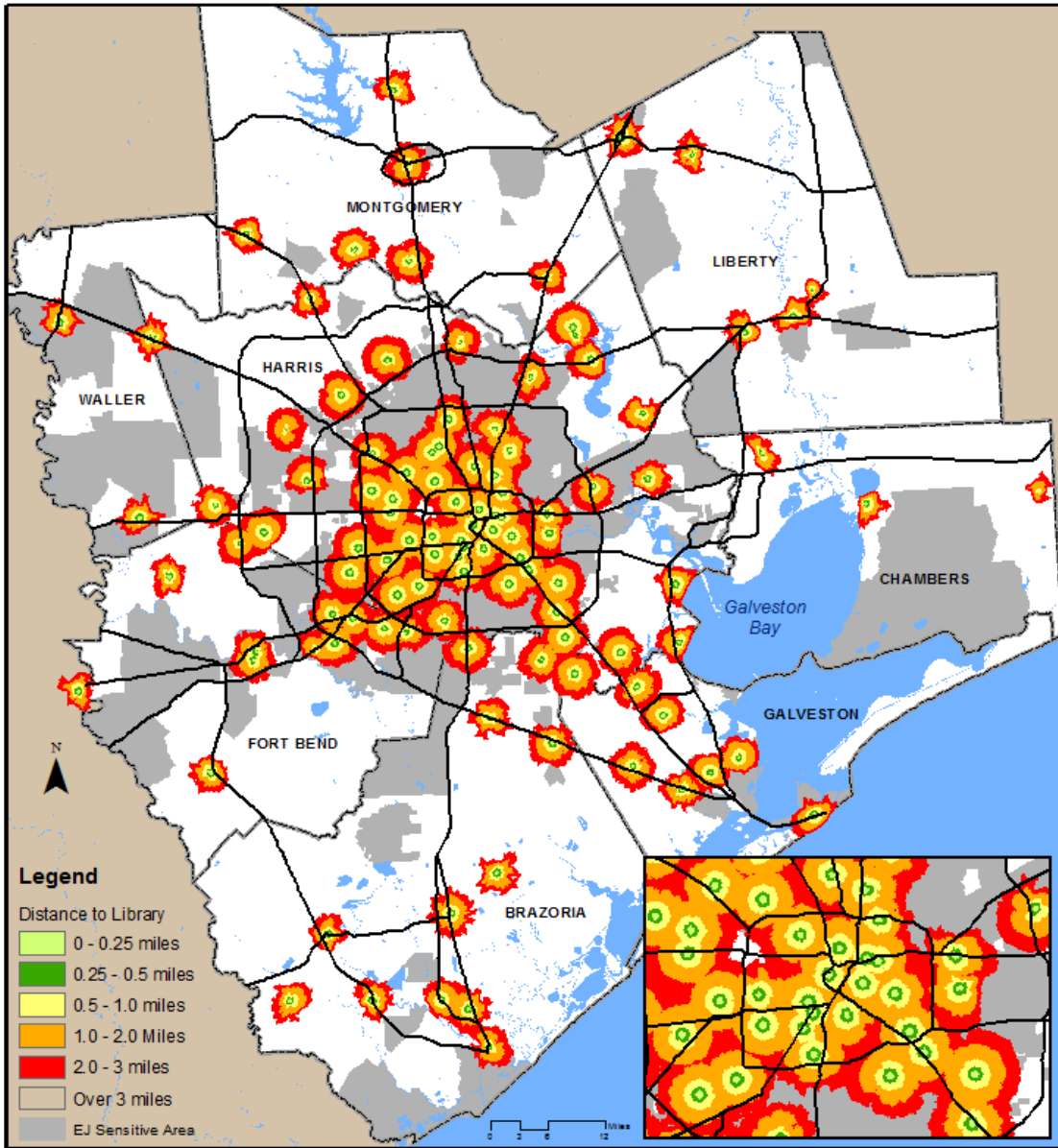
Fuente: Autoridad Metropolitana de Tránsito (METRO) del condado de Harris, 2017

\* Subconjunto de las zonas susceptibles de justicia ambiental

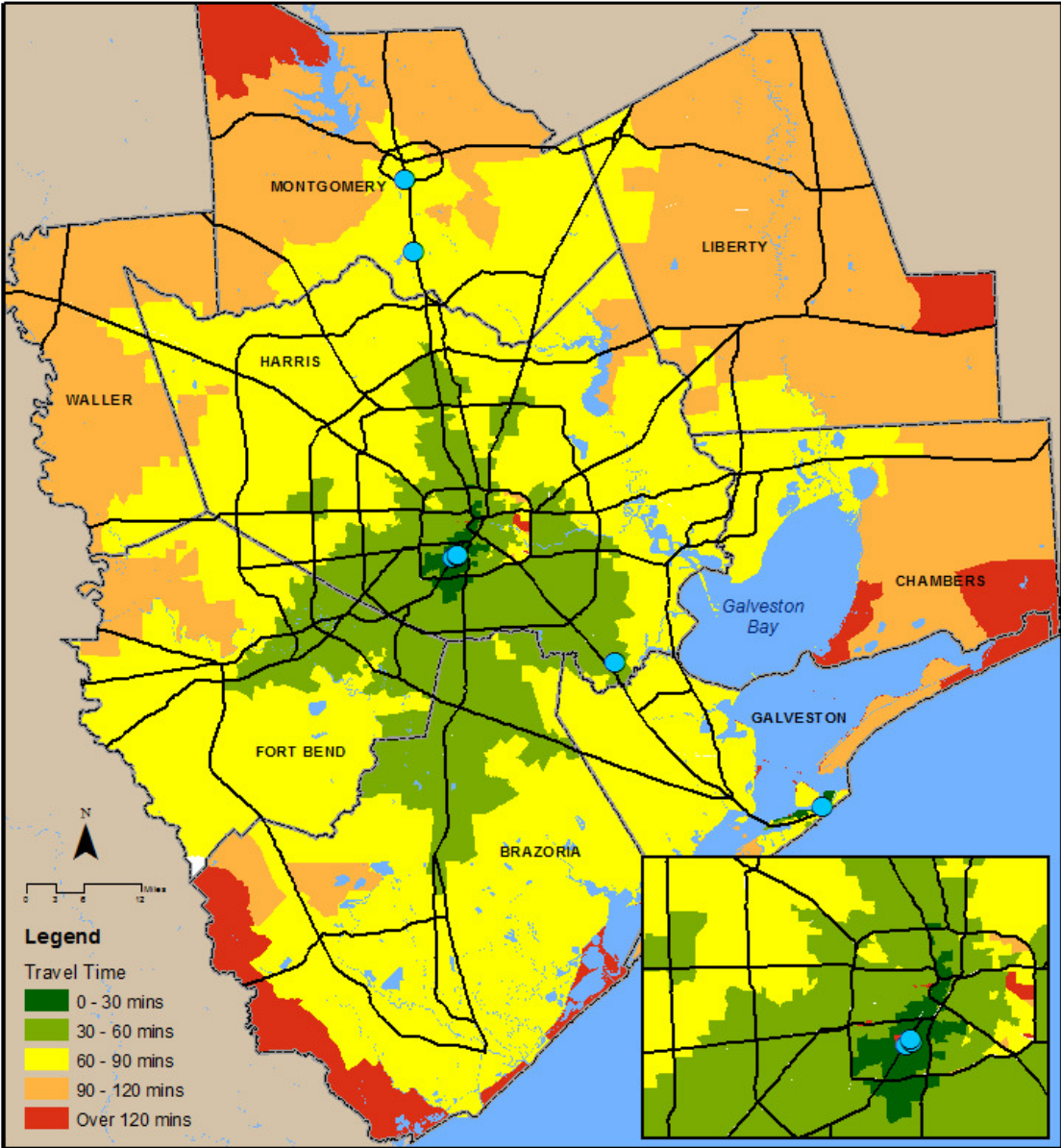
Mapa 21: Rutas de autobús de la METRO. Condiciones de circulación en horas pico



Mapa 22: Destinos de viaje para las bibliotecas del condado en la región de ocho condados de la TMA

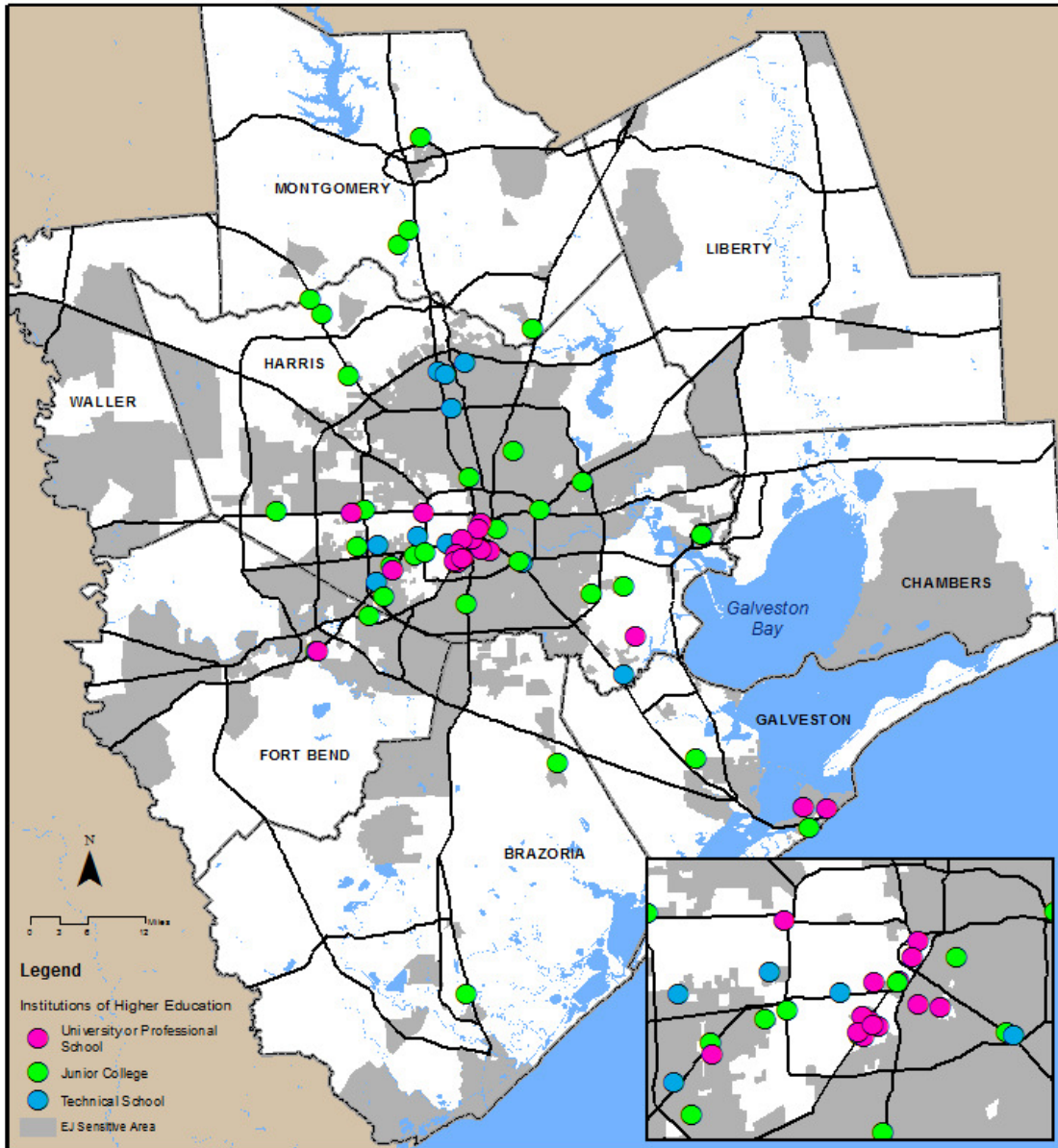


Mapa 23: Tiempo de viaje a los centros de trauma de alto nivel en la región de ocho condados de la TMA



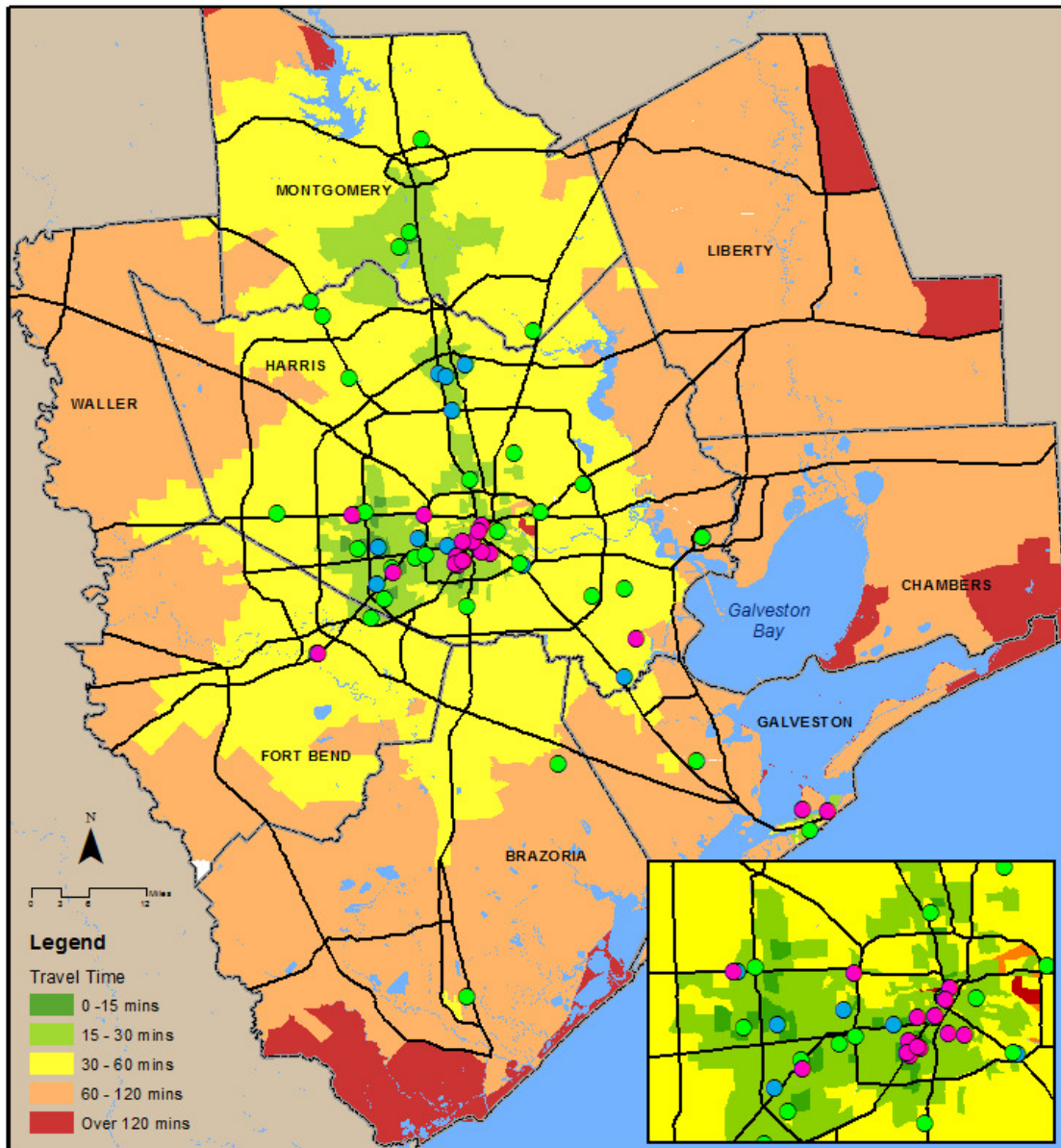


Mapa 24: Instituciones de educación superior en la región de ocho condados de la TMA





Mapa 25: Tiempo de viaje a instituciones de educación superior en la región de ocho condados de la TMA



Mapa 26: Densidades de accidentes de vehículos motorizados en el suroeste de Houston (2007-2016)

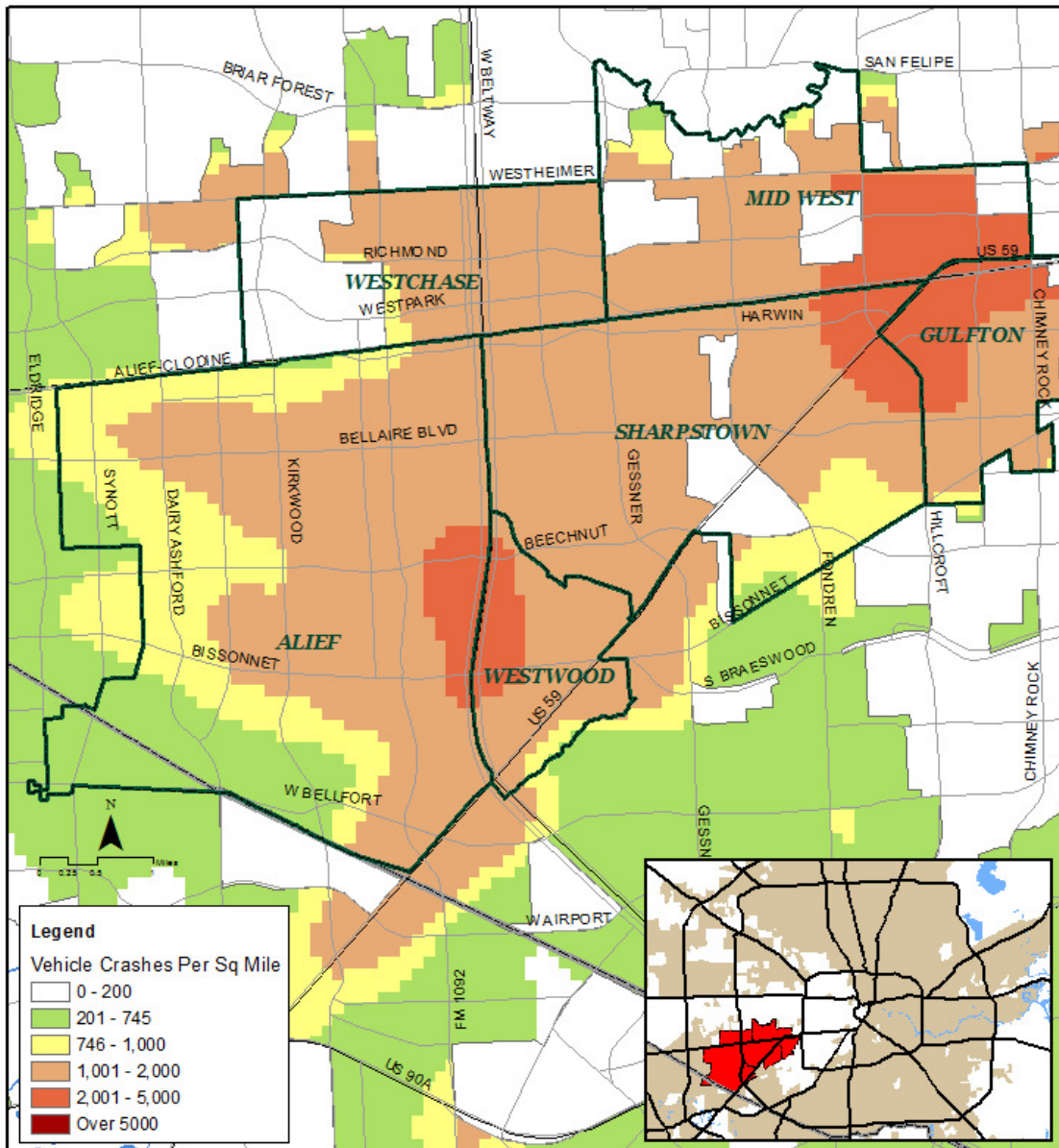
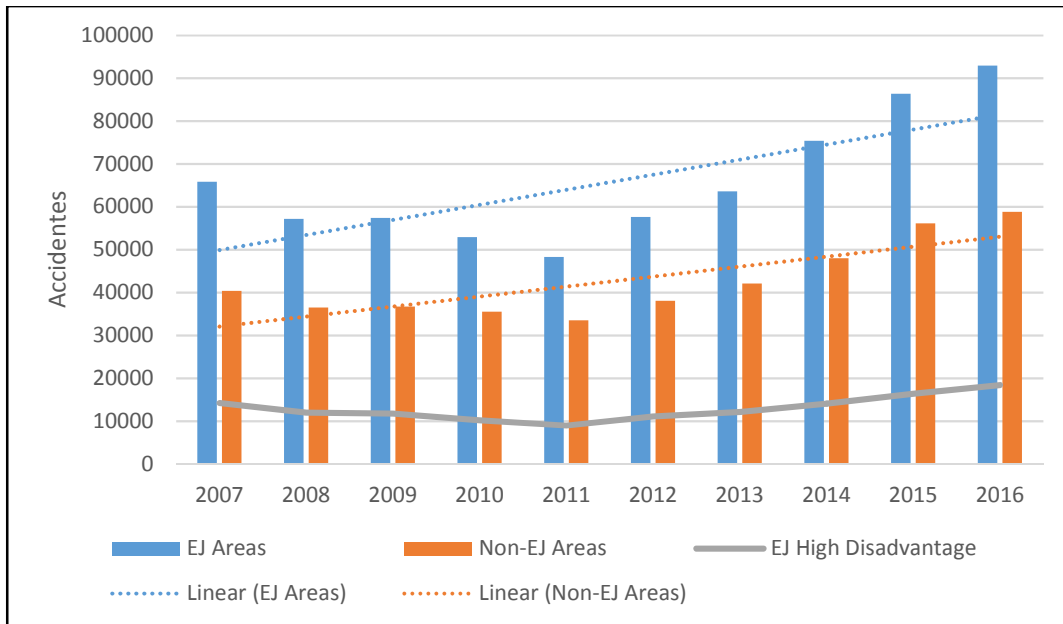


Figura 5: Accidentes automovilísticos en la región de ocho condados de la TMA (2007-2016)



Fuente: Sistema de informe de registros de accidentes (Crash Records Information System, CRIS) geocodificado del TxDOT

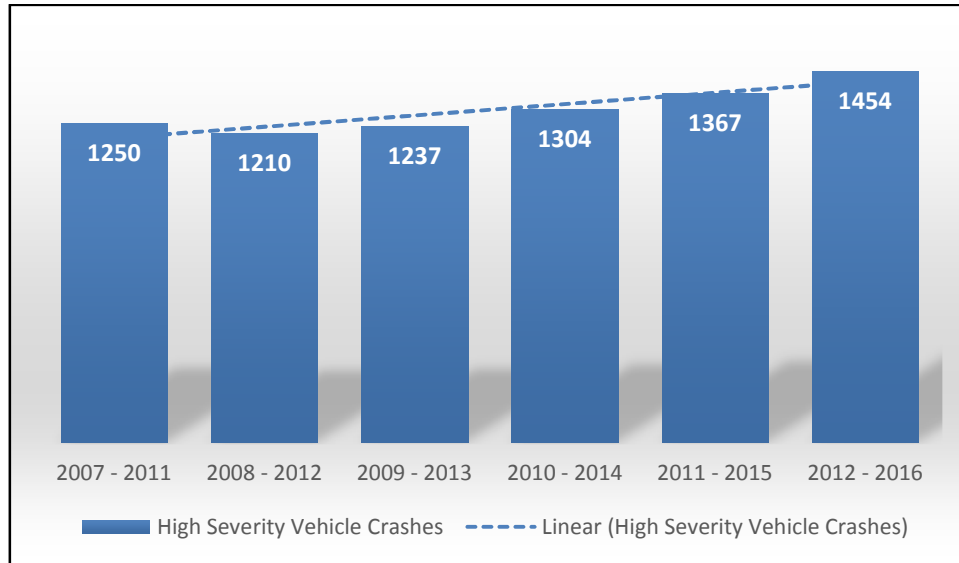
Tabla 18: Accidentes automovilísticos en la región de ocho condados de la MPO (2007-2016)

	Zonas susceptibles de JA	Zonas no susceptibles de JA	Zonas susceptibles de JA altamente desfavorecidas*	Total
Población del área **	3,200,431	2,834,536	611,548	6,034,967
Porcentaje de la población total	53%	47%	19%	100%
Número de accidentes	657,538	425,812	129,717	1,083,350
% del total de accidentes	61%	39%	20%	100%
Accidentes por cada 1000 habitantes	205	150	212	-
Millas recorridas de vehículos (MRV)	100,879,192	69,193,733	8,775,120	170,072,925
Accidentes por cada 100 millones de millas recorridas por vehículo (MRV)	179	169	405	-
Accidentes graves	13,519	10,972	2,542	24,491
% del total de accidentes graves	55%	45%	19%	100%
Accidentes graves por cada 100 000 habitantes	422	387	416	-

Fuente: Sistema de informe de registros de accidentes (CRIS) geocodificado del TxDOT \* La cantidad de accidentes aquí es un subconjunto del total de las zonas susceptibles de JA. Los porcentajes reflejan una parte de los totales de las zonas susceptibles de JA.

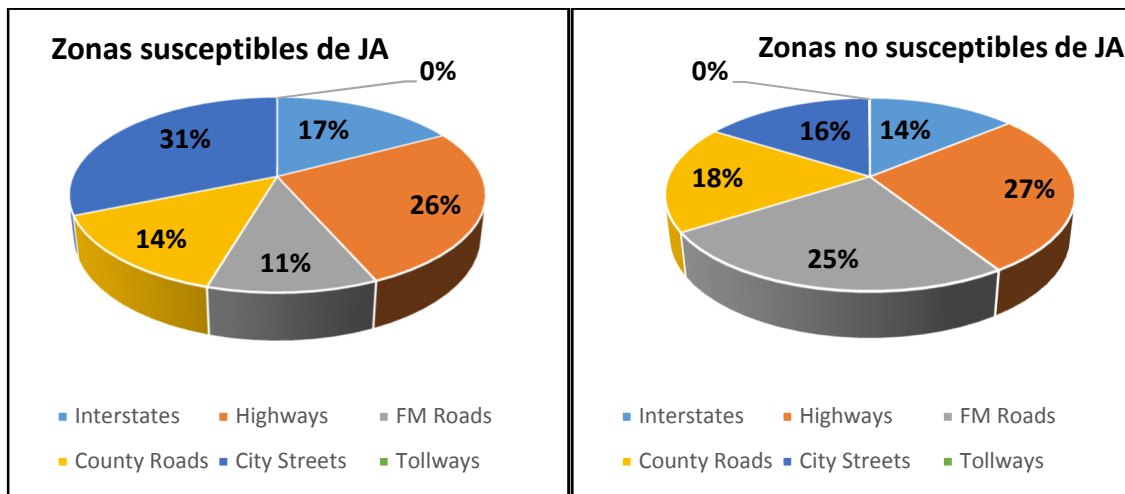
\*\* Fuente: Oficina del Censo de EE. UU., Encuesta de la Comunidad Estadounidense (ACS) 2011-2015, estimaciones de cinco años.

Figura 6: Promedios variables de 5 años de accidentes automovilísticos graves en las zonas susceptibles de JA (2007-2016)



Fuente: Sistema de informe de registros de accidentes (CRIS) geocodificado del TxDOT.

Figura 7: Muertes en accidentes de vehículos motorizados por clase de camino (2007-2016)



Fuente: Sistema de informe de registros de accidentes (CRIS) geocodificado del TxDOT.

Mapa 27: Punto de accidentes en bicicleta en Gulfton-Westheimer-Harwin

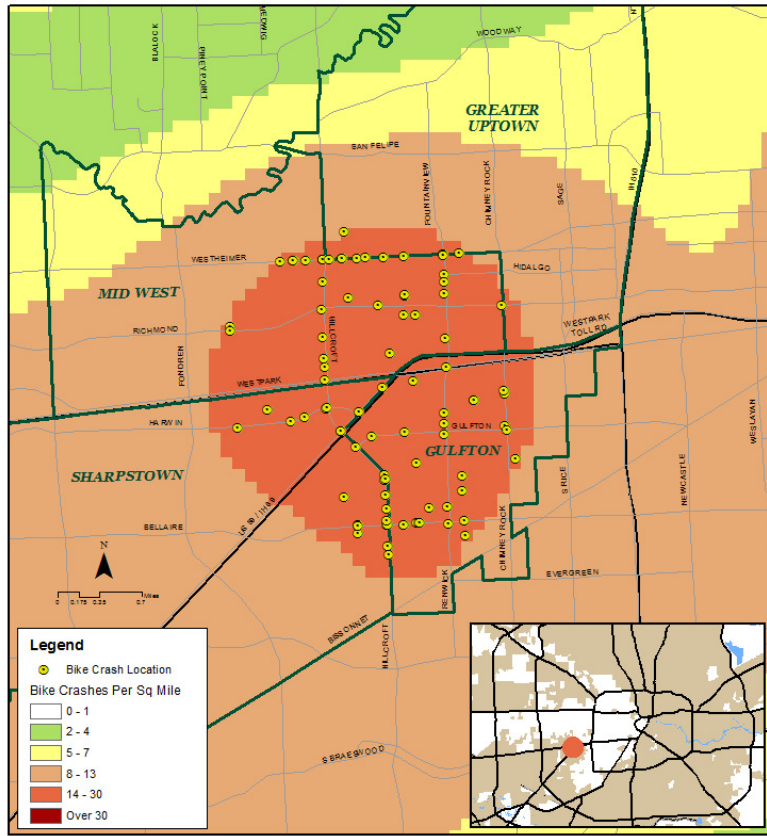
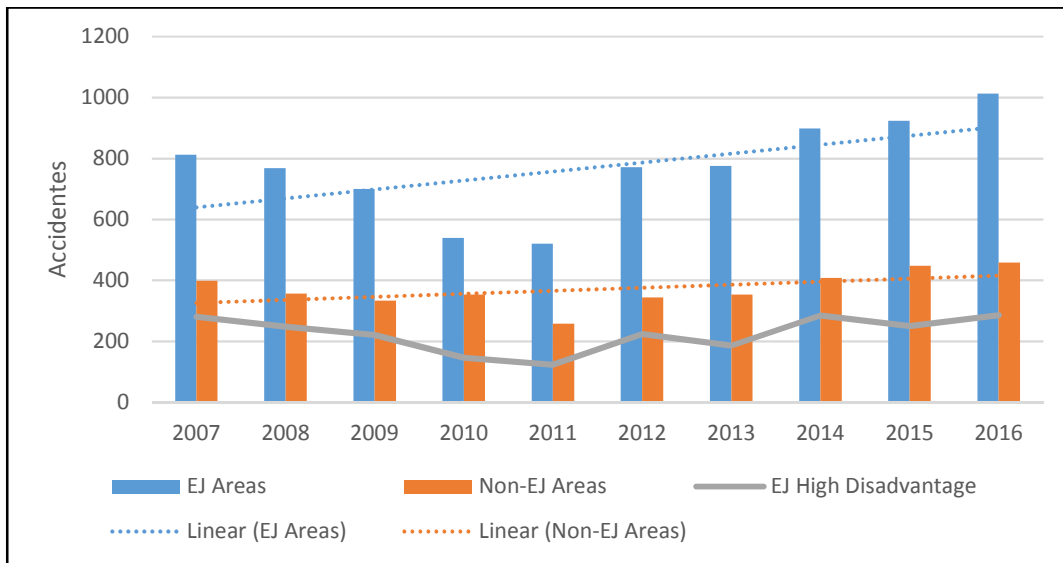


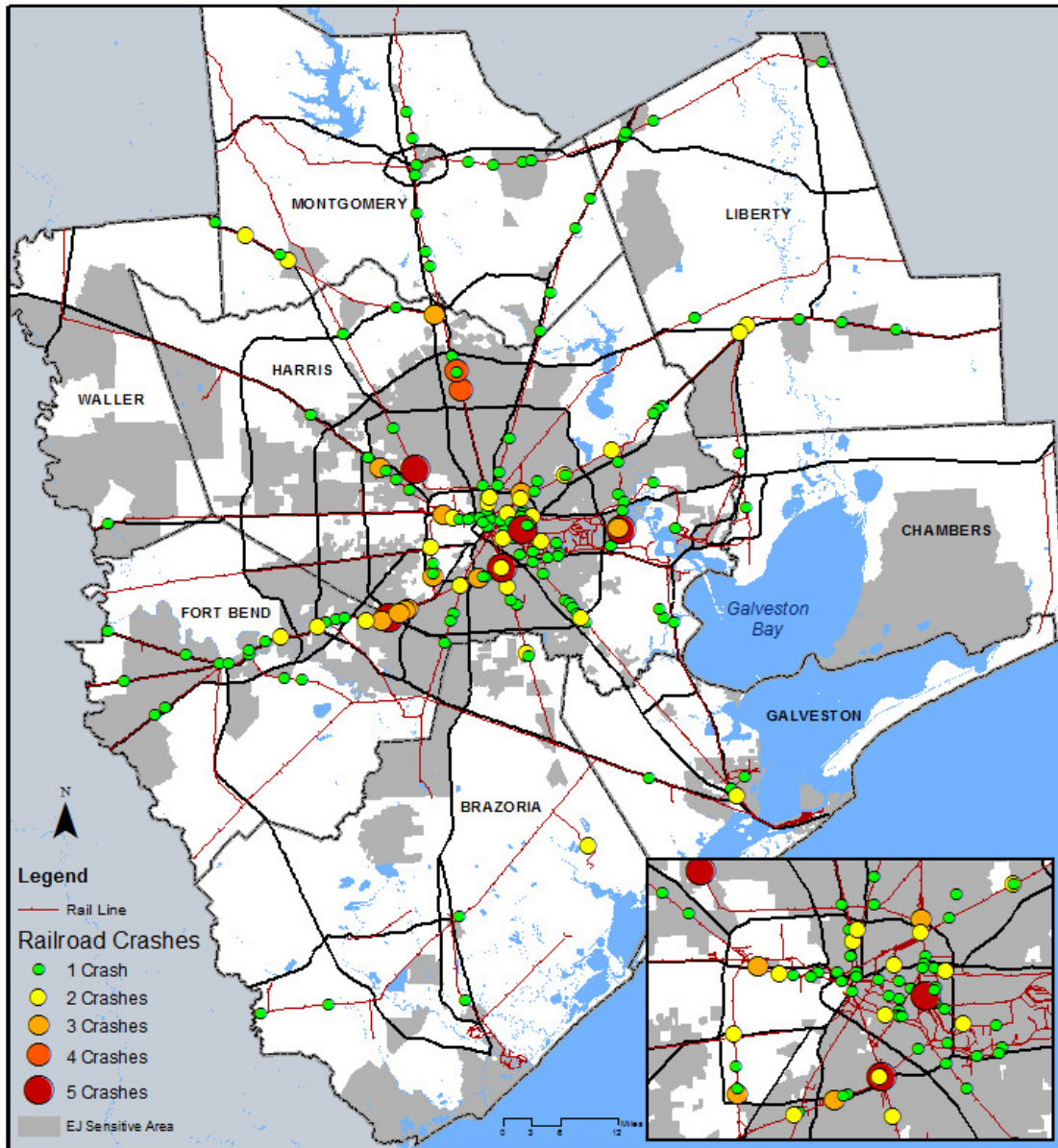
Figura 8: Accidentes peatonales en la región de ocho condados de la TMA (2007-2016)



Fuente: Sistema de informe de registros de accidentes (CRIS) geocodificado del TxDOT.



Mapa 28: Frecuencia de los accidentes en pasos a nivel (2012-2016)





### 3.5 EVALUACIÓN DE IMPACTOS POTENCIALES EN LAS COMUNIDADES

Los estudios espaciales y cuantitativos compilados en la sección anterior analizaron varias métricas para evaluar si las comunidades de la región se encuentran atendidas, en su conjunto, de forma equitativa o si reciben un impacto desigual de las elecciones de inversión en transporte y las actividades de planificación relacionadas. Las medidas clave evaluadas incluyen la distribución de las inversiones en transporte, la accesibilidad a instalaciones públicas y servicios fundamentales, y el estado de la seguridad del transporte. La información obtenida de estos y otros estudios está ayudando a configurar los programas y las políticas de la agencia y guiar los esfuerzos por lograr una mayor inclusión en la planificación del transporte. Algunos de los resultados de la evaluación se resumen a continuación.



#### **Patrón de inversiones en transporte en la región**

Una revisión espacial no exclusiva de la vía pública local propuesta y de las mejoras principales en el transporte sugiere un nivel desigual de inversiones en las áreas susceptibles de justicia ambiental en comparación con las áreas no objetivo.

- Hasta el 78 % de los proyectos de vía pública local mapeados del Plan de Diez Años (2017-2026) del H-GAC, los cuales representan aproximadamente el 88 % de los fondos asignados, se programaron en las áreas no susceptibles de justicia ambiental. En comparación, el 66 % de los proyectos se ubicaron o se desarrollaron adyacentes a un área susceptible de justicia ambiental. El costo de los proyectos que servirían de forma directa a los barrios susceptibles de justicia ambiental ascendió a aproximadamente el 50 % de los fondos asignados.
- La distribución espacial de las principales inversiones de transporte a nivel regional (que incluye instalaciones con peaje) es similar a la de los proyectos de la vía pública local y beneficiará de manera desigual a las áreas no susceptibles de justicia ambiental.
- A pesar de las diferencias geográficas, los pronósticos de los modelos de viaje proyectan que la población susceptible de justicia ambiental disfrutaría de un mayor acceso a los empleos que la población no objetivo debido a la construcción de los proyectos de importancia regional.
- Aunque se espera que la población susceptible de justicia ambiental experimente mejoras en el tiempo y la velocidad de viaje, las mejoras en estas áreas serán, en proporción, menores que las experimentadas por la población no objetivo.

#### **Accesibilidad a la infraestructura pública y servicios fundamentales**

Un estudio espacial que analiza la accesibilidad a la infraestructura pública y los servicios fundamentales muestra un mayor nivel de desarrollo de caminos en las áreas no protegidas en comparación con las áreas objetivo. Otros estudios indican que la población susceptible de justicia ambiental tendría un acceso comparable o mejor a las instalaciones de bibliotecas públicas, los hospitales de servicio completo, los centros de trauma de alto nivel, las instituciones de educación superior y los servicios de tránsito que la población no objetivo.

#### Infraestructura para peatones y ciclistas:

- Alrededor de un tercio de la infraestructura para peatones y ciclistas en la región se encuentra dentro o adyacente a una región susceptible de justicia ambiental. Los otros dos tercios se encuentran dentro del área no objetivo.
- Solo el 5 % de la red regional de infraestructura para peatones y ciclistas se encuentra dentro de las áreas susceptibles de justicia ambiental que se consideran altamente desfavorecidas.

#### Instalaciones de bibliotecas:

- El 40 % de las bibliotecas del condado en la región se encuentra en una zona susceptible de justicia ambiental.
- Prácticamente todas las áreas susceptibles de justicia ambiental en la región del núcleo urbano de la carretera interestatal 610 están dentro del alcance de una biblioteca.
- Las poblaciones susceptibles de justicia ambiental tienen mayor acceso a las instalaciones de una biblioteca mediante el tránsito que las poblaciones no objetivo. La accesibilidad mediante el tránsito es mayor en las áreas con más desventaja socioeconómica.

#### Hospitales, centros de trauma:

- El 95 % de los hogares en áreas susceptibles de justicia ambiental se encuentra a 15 minutos en automóvil de un hospital de servicio completo, en comparación con el 81 % de las áreas no objetivo.
- El 51 % de los hogares en áreas susceptibles de justicia ambiental se encuentra dentro de los 60 minutos de un hospital de servicio completo mediante el tránsito, en comparación con solo el 25 % del área no objetivo.
- Los hogares en las áreas no objetivo tienen mejor acceso en automóvil a los centros de trauma de alto nivel, pero los hogares en áreas susceptibles de justicia ambiental tienen mejor acceso mediante el tránsito.

#### Instituciones de educación superior:

- Hay más hogares de las áreas susceptibles de justicia ambiental (84 %) que están dentro de los 15 minutos de una institución de educación superior, en comparación con los hogares de las áreas no objetivo (72 %).
- El 49 % de los hogares de las áreas susceptibles de justicia ambiental se encuentra a 60 minutos mediante el tránsito, en comparación con el 26 % de las áreas no objetivo.

#### Servicio de transporte:

El servicio de METRO está orientado hacia la población dependiente del transporte en las áreas densamente pobladas de la región metropolitana de Houston que se encuentra dentro de su área de servicio.

- Las millas de ruta de tránsito dentro de las áreas susceptibles de justicia ambiental son aproximadamente el doble de las millas de ruta que recorren las áreas no objetivo.
- Las rutas de tránsito con la mejor circulación en horas pico sirven al centro y suroeste de Houston, lo que beneficia tanto a las poblaciones objetivo como a las poblaciones no objetivo.

- Las rutas de tránsito con la peor circulación en horas pico afectan a las comunidades susceptibles de justicia ambiental en el norte y noreste de Houston.

### **La población susceptible de justicia ambiental altamente desfavorecida**

Las comunidades susceptibles de justicia ambiental caracterizadas como altamente desfavorecidas se concentran únicamente dentro y alrededor de la ciudad central. Sus ubicaciones generan circunstancias e impactos diferentes de los de la población susceptible de justicia ambiental más amplia y las áreas no objetivo. Estas circunstancias e impactos incluyen los siguientes:

- Mayor accesibilidad a las instalaciones de bibliotecas, hospitales y centros de trauma e instituciones educativas.
- Mayor accesibilidad a las paradas de autobús y rutas de tránsito.
- Menor acceso a la infraestructura para peatones y ciclistas.
- Menor nivel de inversiones en infraestructura de transporte.

### **Seguridad del transporte**

La seguridad del transporte es una preocupación importante en la región de planificación de la Costa del Golfo. Las áreas susceptibles de justicia ambiental están sobrerrepresentadas en varias de las categorías de accidentes medidas, como lo describen las estadísticas a continuación:

#### Accidentes automovilísticos:

- Más del 60 % de todos los accidentes automovilísticos ocurridos en la región de ocho condados entre 2007 y 2016.
- La mayor cantidad de accidentes graves y las tasas más altas de accidentes per cápita.
- Los índices de accidentes aumentan más rápido en las áreas susceptibles de justicia ambiental que en las áreas no objetivo.

#### Accidentes de bicicletas y peatones:

- Hasta el 61 % de todos los accidentes de bicicleta. Esto incluye aproximadamente el 58 % de los accidentes de bicicleta con resultados graves y el 55 % de los accidentes fatales ocurridos entre 2007 y 2016.
- Los puntos de los accidentes de peatones y bicicletas coinciden con los puntos de accidentes automovilísticos. Para las áreas susceptibles de justicia ambiental, estos puntos aparecen principalmente en el suroeste de Houston, en las áreas que rodean los superbarrios de Gulfton y Alief.

#### Accidentes en los pasos a nivel:

- Cerca de dos tercios de los accidentes mapeados en pasos a nivel ocurrieron en una zona susceptible de justicia ambiental.
- Más del 70 % de los sitios de cruce con múltiples accidentes se encuentra en una zona susceptible de justicia ambiental.

### **3.6 INTEGRAR EL TÍTULO VI EN EL PROCESO DE PLANIFICACIÓN**

El H-GAC implementa un proceso de planificación del transporte metropolitano continuo, integral y cooperativo para proporcionar un sistema de transporte multimodal seguro, eficiente y confiable a todos los ciudadanos de la región de planificación de la Costa del Golfo. Un programa fuerte y progresivo del Título VI se incluye dentro de este proceso de planificación. Este informe documenta los esfuerzos de la agencia por cumplir con los requisitos del Título VI de la FTA detallados en la parte 21 del título 49 del CFR, y por integrar las obligaciones del Título VI en los programas y las actividades de la agencia. El Programa del Título VI continúa creciendo y ampliando su capacidad para identificar y abordar los impactos desiguales de las inversiones en transporte y los factores ambientales, y para involucrar a las comunidades minoritarias, de bajos ingresos y con LEP en el proceso de toma de decisiones. Esta sección enumera una selección de objetivos con el propósito colectivo de mejorar el Programa del Título VI y las estrategias que se están implementando para lograrlos.

#### **Ampliar las evaluaciones de impacto en la comunidad**

La ampliación de la variedad de métodos analíticos utilizados para evaluar los beneficios y la carga de las inversiones en transporte en la población protegida permitirá realizar evaluaciones más prácticas y ayudará al planificador a comprender mejor los posibles impactos.

- Crear nuevas referencias socioeconómicas.
- Adquirir nuevos conjuntos de datos que apoyen el análisis ampliado de los impactos en la población objetivo.
- Formar alianzas con otros planificadores del Título VI para compartir el soporte técnico, las herramientas y las mejores prácticas.

#### **Estudios de apoyo de otros investigadores**

Los estudios especializados patrocinados por el estado, las instituciones académicas, las organizaciones comunitarias y los departamentos del H-GAC se planifican o están en marcha para investigar los impactos del transporte, la industria, el ambiente y la toma de decisiones sociopolíticas en las poblaciones del Título VI. Los resultados de estos estudios pueden corroborar los hallazgos de los estudios del H-GAC o aumentar la base de conocimientos de los impactos acumulados en la población protegida.

- Asociarse con grupos de investigación y organizaciones que realizan estudios especializados, a fin de ampliar la base de conocimientos sobre temas regionales que pueden afectar a las poblaciones del Título VI.
- Proporcionar soporte técnico, información y estudios especializados de participación del personal para mejorar el estado del conocimiento de los impactos en la comunidad.

#### **Promover la participación ciudadana**

Promover una mayor y más eficiente participación de los miembros de las comunidades desatendidas permitirá al planificador comprender mejor su rango de necesidades y obtener información para la elección de planes y acciones a fin de mejorar su movilidad.

- Ampliar el uso de asociaciones comunitarias para llegar a las comunidades del Título VI, especialmente a la población con LEP.
- Realizar acciones de extensión directamente en las comunidades y en las reuniones vecinales cuando sea apropiado.
- Ampliar las listas de correo de las partes interesadas del Título VI para apoyar la divulgación de notificaciones de eventos y oportunidades.

### **Desarrollar la capacidad del personal**

Desarrollar la capacidad del personal a través de la capacitación permite que los miembros sean más productivos, y los expone a ideas y metodologías nuevas que podrían hacerlos más efectivos. Los eventos de capacitación también brindan oportunidades para establecer contactos y relaciones con expertos en la materia.

- En 2017, el personal de la MPO asistió a un Taller de Justicia Ambiental de nivel avanzado realizado por el Instituto Nacional del Tránsito (National Transit Institute, NTI). El personal de la MPO también ha completado la capacitación en Justicia Ambiental y Título VI a través de los seminarios web ofrecidos por el Instituto Nacional de Carreteras (National Highway Institute) y los talleres del TxDOT.
- El personal recibe capacitación avanzada en programación de sistemas de información geográfica (SIG), modelos de demanda de viajes y estrategias de participación pública.
- Las próximas capacitaciones y talleres para el personal se basarán en estos esfuerzos.

*Este espacio se ha dejado en blanco intencionalmente.*