

MOVILIDAD

Del Valle

Organización de Planificación Metropolitana del Condado de Hidalgo

- ◇ **Del director**
- ◇ **Eventos futuros**
- ◇ **Puentes Internacionales**
- ◇ **Nuevas leyes---1 de septiembre, 2009**
- ◇ **Alga para etanol**
- ◇ **Programa de manejo de incidentes de HCMPO**
- ◇ **El censo de los Estados Unidos—2010**
- ◇ **Monitorear la movilidad**
- ◇ **Taller de Planificación**
- ◇ **Becas TIGER**
- ◇ **El desnivel de Falfurrias**
- ◇ **Dinero por sus carcahas**
- ◇ **Conectividad**
- ◇ **La Ciudad de La Villa**



Del director...



Ha llegado el otoño y el cambio en la temporada trae también un cambio en la planificación de la transportación y la forma en que trabajamos juntos para llevar a cabo los cambios y tratar de mejorar los problemas. El HCMPO está trabajando para terminar el Plan de Transportación Metropolitana, un proyecto que abarca los planes para los siguientes 25 años.

Este plan se adoptará para diciembre de este año. En este plan se incluyen muchas de las necesidades que se han identificado por el HCMPO y nuestros socios de planificación. También se incluirán los planes para financiar estas mejoras que verdaderamente se necesitan. Le pido a todos los ciudadanos que tomen el tiempo para llamar a nuestra oficina o asistir a una de las juntas para el público en diferentes partes del condado. Allí presentaremos nuestras conclusiones y queremos las opiniones del público acerca de la forma en que llevaremos a cabo los proyectos. Revise el calendario de eventos que se incluye en este boletín para que se entere del lugar de las juntas.

El primer taller público de Planificación de situaciones fue un gran éxito. Les quiero dar las gracias a todos los que asistieron a los talleres al mediodía y por la noche. Espero que haya sido tan instructivo para usted como lo fue para el personal de HCMPO. Este taller, así como otros en el futuro, le darán la oportunidad a los ciudadanos de enterarse de dónde y cómo continuará el crecimiento en el Condado de Hidalgo. Además sabrán cómo los fondos limitados se usarán para las necesidades causadas por este crecimiento. Estos talleres son, definitivamente, informativos para los que participan. Invito a todos a participar en uno de los talleres futuros. Sólo con su participación podemos todos tener éxito al resolver los problemas y necesidades de transportación.

También invito a todos a que participen en el Comité Consultativo de Ciudadanos (CAC). Este comité se reúne mensualmente en la Cámara de Comercio de Pharr. Es importante mantener un diálogo con la comunidad sobre la manera en que el HCMPO está tratando las necesidades de transportación. Además con la ayuda de nuestros clientes, los ciudadanos del Condado de Hidalgo, nos damos cuenta de cómo se pueden mejorar los problemas y las necesidades. El CAC se junta el primer jueves de cada mes, menos el mes de diciembre.

Sinceramente,
Andrew Canon

Socios de Planificación del MPO:

- > **Alamo, Alton, Donna, Edcouch, Edinburg, Elsa, Granjeno, Hidalgo, Hidalgo County, Hidalgo County RMA, La Joya, La Villa, LRGVDC Transit, McAllen, Mercedes, Mission, Palmhurst, Palmview, Peñitas, Pharr, Progreso, Progreso Lakes, San Juan, Sullivan City, Weslaco and TxDOT**

Miembros previos:

- > **FHWA, FTA, Fish & Wildlife, McAllen Transit, Rio Grande Valley Partnership, Weslaco Chamber of Commerce, Gobierno de Tamaulipas and San Juan Economic Development**

Eventos futuros

- S 3: Junta Multi-modal (Oficina del HCMPO) a la 1:30 PM
 - E 3: Junta del Comité consultativo de ciudadanos (Cámara de Comercio-Pharr) a la 1:30 PM
 - P 17: Junta del Comité de Política (Oficina del HCMPO) a las 5:30 PM
 - T 17: Entrenamiento del proceso de manejo de congestión (Oficina de HCMPO) 8:00AM
 - T 24: Junta pública del Plan Metropolitano de Transportación (Edinburg) a las 6:00 PM
-
- O 1: Junta del Comité consultativo de ciudadanos (Cámara de Comercio-Pharr) a la 1:30 PM
 - C 1: Junta pública del Plan Metropolitano de Transportación (Mission) a las 6:00 PM
 - T 6: Junta del Comité de Consejo Técnica (Oficina del HCMPO) a las 5:30 PM
 - T 8: Junta pública del Plan Metropolitano de Transportación (McAllen) a las 6:00 PM
 - T 12-16: Junta pública del Plan Metropolitano de Transportación (HCMPO) a la 1:30 PM
 - 15: Junta del Comité de Política Técnica (Oficina del HCMPO) a las 5:30 PM
 - 27-30: Conferencia de AMPO (Savannah, Georgia)
-
- N 5: Junta del Comité consultativo de ciudadanos (Cámara de Comercio-Pharr) a la 1:30 PM
 - O 11: Oficina de HCMPO –cerrada
 - V 26-27: Oficina de HCMPO –cerrada

En el futuro: El Puente Internacional de Anzaldúas

Desde que los Estados Unidos y México se unieron para construir el Puente Internacional de Anzaldúas, la inversión de \$168 millones promete la prosperidad económica para la región del Sur de Texas. Hubo aún más noticias positivas que se relacionan al Puente Internacional de Anzaldúas. Se anunció que habría \$21 millones de dólares en dinero federal para financiar mejoras de Bryan Road. Bryan Road es el camino de acceso principal al nuevo Puente Internacional de Anzaldúas que se abrirá en el futuro cercano. Aunque hay que adquirir más propiedad para expandir el camino, esto junto con las mejoras que ya están bajo construcción al norte del Puente de Anzaldúas se pondrán bajo oferta para marzo del 2010 y se empezará la construcción dos meses después.

El Puente de Anzaldúas está localizado tres millas del Puente Hidalgo-Reynosa. Las 2.7 millas del Puente une a la Ciudad de Mission con las afueras del oeste de Reynosa. El Puente tiene un carril para peatones y dos carriles para el tráfico que va hacia el sur y dos carriles para el tráfico que va hacia el norte. Este proyecto de tres años está por terminarse y el Puente de Anzaldúas se terminará para fines de este año. Según el personal, es posible que se abra el Puente para octubre. ---**Jamie Keshav**



Y después: El Puente Internacional de Donna Rio Bravo

Desde que la Ciudad de Donna recibió el permiso presidencial en 1979, planes para la construcción del Puente empezaron.



El trabajo de construcción que empezó en enero del 2008 ha progresado y se espera que el puente se abra en el futuro cercano. El Puente Internacional de Donna Rio Bravo tiene ocho carriles que conectan a la Ciudad de Donna a la Ciudad de Río Bravo.

A principios de agosto de este año, el Departamento de Transportación de Texas empezó el trabajo en un camino nuevo para conectar el Puente a FM 493. Este proyecto costará aproximadamente \$2.2 millones y se terminará dentro de cuatro o cinco meses. Con el corto plazo para terminar este proyecto del camino, se terminará antes de que se termine el Puente. Se espera que el Puente se termine para febrero del 2010.

(Varias) leyes nuevas se han efectuado



El día 1 de septiembre, 2009, varias leyes de conducir se efectuaron en el Estado de Texas. La mayoría, si no todos los cambios parecen muy estrictos, pero definitivamente tienen ventajas. Se han efectuado para mejorar la seguridad de las personas que usan nuestros sistemas de transportación.

Todos los pasajeros en el coche deben ponerse el cinturón. Según el Departamento de Seguridad Pública del Estado de Texas, la ley HB 537 requiere que todos los pasajeros en un vehículo, sin importar la edad o el lugar en que se sienten, se pongan el cinturón.

Se hizo otro cambio que afecta los asientos de seguridad para niños. Se enmendó el Proyecto de ley No. 61 del Senado para incluir que cualquier niño de menos de 8 años o más bajo que 4 pies, 9 pulgadas de estatura debe de sentarse en un asiento de seguridad de niños. Aunque la ley se efectuó el día primero de septiembre, no se darán multas por esta ofensa hasta el primero de junio del 2010.

No se permite que los niños de menos de 5 años de edad anden en motocicleta. Se pueden sentar en su asiento o sidecar que se sujeta a la motocicleta.

También se pasó la "ley de mensajes de textos" que hace ilegal el uso de los teléfonos celulares en una zona escolar activa. Sin embargo, se darán multas sólo cuando la ciudad haya puesto un rótulo en la zona escolar que indique que se prohíbe el uso de teléfonos celulares. Se puede usar el teléfono celular cuando está estacionado o puede usar el sistema de manos libres.

También se han pasado leyes para adolescentes. Se han pasado leyes más estrictas para los adolescentes que van a recibir el permiso para conducir después del 1 de septiembre, 2009. Los que tienen menos de 18 años no podrán hablar o mandar mensajes de texto en los celulares hasta que se consideren adultos por ley (18 años). Los adolescentes que recibieron su permiso de conducir antes del 1 de septiembre no pueden usar los teléfonos celulares por los primeros seis meses.

Además, los adolescentes de menos de 18 años tendrán que tomar un examen de destrezas para conducir antes de obtener su permiso. Las restricciones que ya existen acerca del toque de queda de media noche hasta las cinco de la mañana y el número de pasajeros en el carro también se ha extendido de seis meses a un año.

Los conductores adolescentes, a los cuales aplica el HB 339, tienen que terminar 34 horas de instrucción de conducir en vez de 14 horas, el requisito previo. Esto se efectuará el 1 de mayo, 2010.

Si tienen un récord previo de DWI, los conductores no pueden negarse a tomar un examen si se sospecha que están conduciendo intoxicados. Ahora se le permite al policía que haga el examen de sangre para estos conductores. Ahora también se le puede dar una multa de hasta \$2,000 y 180 días en la cárcel (sentencia máxima) si conduce con una licencia de conducir suspendida o sin seguro. Si un conductor que no tiene seguro o licencia válida causa un accidente y hay heridos o fatalidades, se le puede sentenciar a un año en la cárcel y una multa de \$4,000.

El proyecto de ley 2012 ha creado dos castigos más: si una persona conduce con una licencia suspendida y sin seguro se clasifica como delito menor de Clase B. Si la persona que conduce sin seguro o licencia válida tiene un accidente y alguna persona se lesiona seriamente o muere como resultado del accidente, se clasifica como delito menor de Clase A.

Los vehículos eléctricos de vecindad (NEVs) se pueden conducir en los caminos con un límite de velocidad de 45 millas por hora o menos. El proyecto de ley SB 129 permite que una persona con licencia de conducir maneje un vehículo eléctrico sin un permiso de motocicleta. Tampoco se exigen los cascos ni para los conductores o ni para los pasajeros en los vehículos eléctricos. SB129 permite que se manejen los vehículos eléctricos en caminos que han puesto un rótulo de 45 millas por hora o menos. También se especifica que los vehículos cerrados de tres ruedas pueden conducirse en los carriles preferenciales.

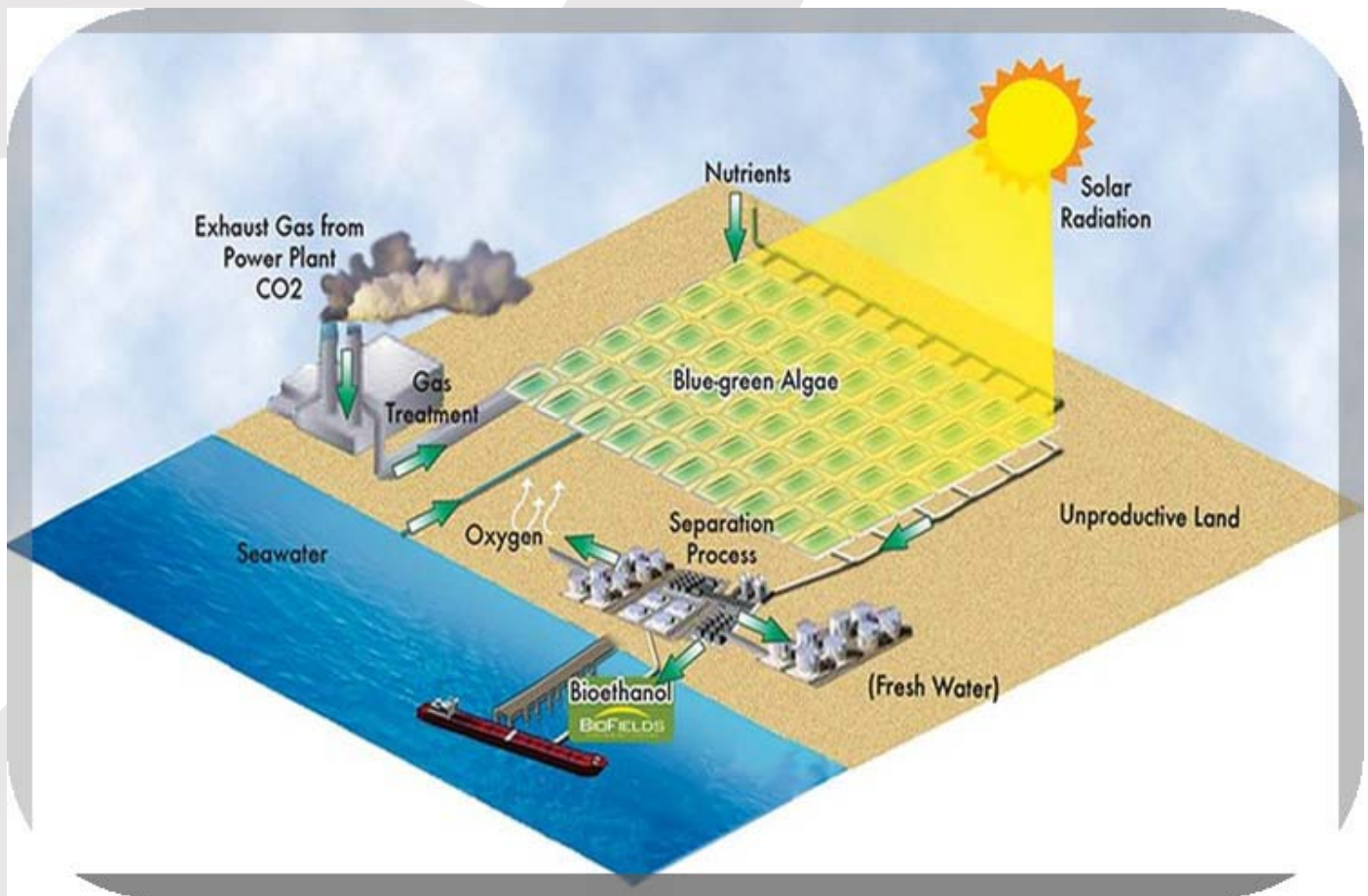
Tenemos carros poderosos, tecnología innovadora que nos llama la atención, pero no hay suficiente tiempo en el día. Aunque tome tiempo para que nos acordemos de abrocharnos el cinturón en el asiento trasero, o de no mandar un mensaje de texto a nuestros compañeros mientras conducimos hacia la escuela, hay que recordar que los legisladores de Texas nos quieren proteger a todos y salvar más vidas. Hay que participar y ayudar a que nuestros caminos sean más seguros para todos. **—Jamie Keshav**



Algas...¿Una fábrica pequeña de etanol?

El reemplazar los combustibles de fósiles es un área muy importante en la investigación y una tarea de enormes proporciones para muchos. Investigadores de todo el mundo siguen trabajando para encontrar métodos alternativos para reemplazar el combustible de fósiles que está muy limitado y muy escaso porque la demanda para la energía sigue creciendo. El combustible de fósiles también tiene efectos negativos en nuestro ambiente porque producen dióxido de carbono, lo cual corresponde con los cambios climáticos.

Una compañía en la Florida, llamada Algenol, recientemente se asoció con Dow Chemical para construir aproximadamente unos 3,000 bioreactores en la costa de Texas al sur de Houston. Los bioreactores que construirá Algenol pueden producir oxígeno como producto secundario y se pueden usar para quemar carbón en una forma más limpia cuando pasan a las usinas eléctricas. El dióxido de carbono que se produce por las usinas eléctricas se puede reciclar en los bioreactores para ayudar a promover el crecimiento de alga que después produce gas etanol.



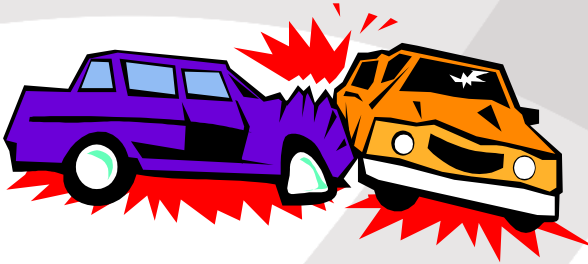
Los ingredientes principales para el proceso de Algenol son alga, luz solar, dióxido de carbono, agua salada y tierra de desierto. La técnica de Algenol es diferente a la de otras compañías porque produce ocho veces más energía que la energía que se usa para hacer el alga. A diferencia de los productos de etanol a base de maíz que usan un poquito más que la energía que se toma para producir, el alga no se crece para alimentación. El proceso de Algenol no cosecha el alga. El proceso se basa en una estrategia larga de crecimiento que requiere la extracción continua de etanol (en vez de material para cocinar para producir alcohol, una forma más común de hacer etanol.) Este método de extracción se lleva a cabo sacando con sifón el gas etanol que el alga produce usando un tubo bioreactor y después condensándolo a una forma líquida.

Según Algenol, el proceso con alga puede producir 6,000 galones (de EE.UU.) por acre/anualmente comparado a 370 galones (de EE.UU.) por acre/anualmente producidos al crecer y fermentar el maíz, y 890 galones (de EE.UU.) por acre/anualmente producidos por caña de azúcar. La compañía quiere competir con la gasolina producida del petróleo en las refinerías, pero producirla más barata.. Los expertos sobre el clima dicen que la tecnología que utiliza el alga parece prometedora, pero es difícil saber que tan económico será el proceso al pasar el tiempo. Esperamos que los investigadores continúen, así como Algenol, a encontrar buenas maneras de producir etanol. Lo que verdaderamente queremos es un carro que no necesite combustible. **-Jamie Keshav**

El Programa de administración de incidentes de HCMPO

El programa de la administración de incidentes (IMP) en el MPO del Condado de Hidalgo está trabajando para identificar problemas en los caminos principales, los autopistas y otros caminos en el Condado de Hidalgo para reducir el impacto de incidentes de embotellamientos, la economía del área, y problemas de seguridad en la comunidad. El HCMPO sigue trabajando en el Programa de administración de incidentes (IMP) para cumplir con los requisitos de SAFETEA-LU. La última actualización en la administración de incidentes que se presentó usando el Sistema de información geográfica (GIS) incluía reportes sobre accidentes de los años 2003-2006.

La información sobre la administración de incidentes es muy importante porque provee una gran variedad de material informativo que se puede presentar en muchísimas formas. La información en el IMP se ha dividido en "hot spots" que incluye lugares donde ha habido de 5 a 9 accidentes, de 10 a 14 accidentes o más de 15 accidentes. Usando GIS, se presenta la información y se muestra en un mapa dónde ocurrieron los accidentes, cuántos accidentes ocurrieron, y el tipo de accidente (t-bone, impacto trasero, voltear o rebasar inapropiadamente, falta de ceder el paso al voltear a la izquierda, choque frontal, o girar en forma ancha/angosta) El público puede ver estos mapas interactivos al visitar <http://www.hcmpo.org/imp.html>.



Actualmente, el HCMPO está terminando y actualizando el IMP utilizando los reportes de accidentes del 2007 y 2008. Esta información también se le dará a las ciudades para que implementen cambios que ayuden a bajar el número de "hot spots" en sus respectivas ciudades si es necesario. La información que se recoja del IMP también será útil para que el HCMPO clasifique y seleccione los proyectos que se enumeran en el Plan de Transportación Metropolitana.

El Programa de administración de incidentes es un programa que se continuará por el MPO del Condado de Hidalgo. A causa del aumento en la población en el Condado de Hidalgo, es importante monitorear los "hot spots" en el área y hacer los cambios necesarios para que los habitantes de nuestras comunidades viajen en una forma segura y eficiente.

-Jamie Keshav, Linda de la Fuente, Realnolfo González



Estados Unidos

¿QUÉ? Contar

El censo es un recuento oficial de todas las personas que residen en los Estados Unidos, el Distrito de Colombia, Puerto Rico y las islas.

¿QUIÉN? Todos

Se deben contar a todos los residentes (de todas las edades, razas, grupos étnicos, ciudadanos o no ciudadanos) de los Estados Unidos.

¿CUÁNDO? 2010

El censo se lleva a cabo cada diez años. En marzo del 2010, se enviarán formularios a cada hogar en los Estados Unidos.

¿DÓNDE? Por todos los Estados Unidos

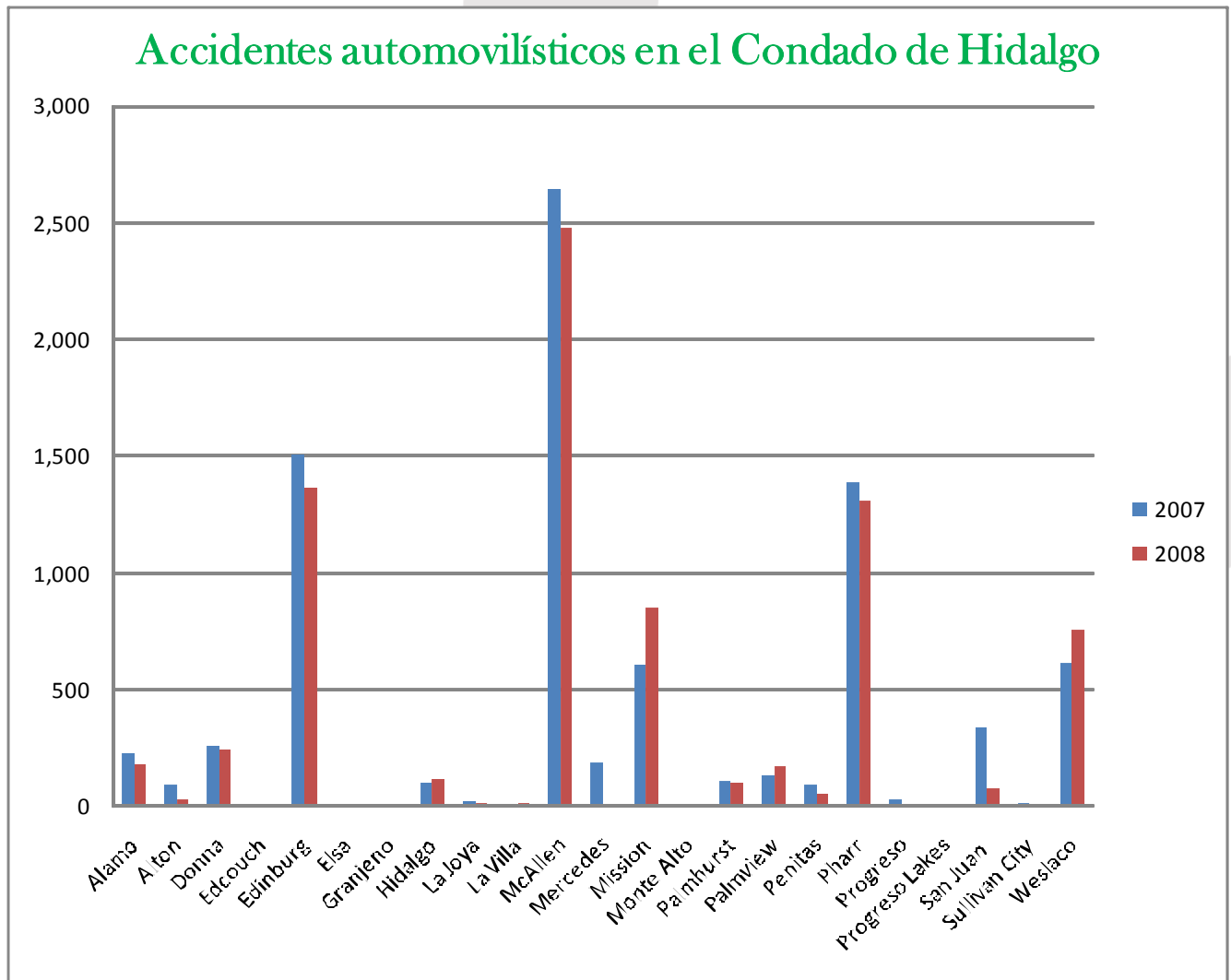
El censo cuenta a todos los que viven en los Estados Unidos, el Distrito de Colombia, Puerto Rico y las islas.

¿POR QUÉ? ¿Porque es la ley!

La Constitución de los Estados Unidos (Artículo 1, Sección 2) exige que se haga un recuento de todos los que residen en los Estados Unidos. Estos totales determinan la representación de cada estado en el Congreso y afectan los fondos federales en su comunidad.

¿CÓMO? Por correo o entrega a domicilio

La Oficina del Censo enviará los formulario por correo o los entregará a domicilio más o menos en marzo del 2010. Si no se recibe respuesta, se enviará otro formulario. Si todavía no se recibe respuesta, se llamará a cada casa o un trabajador del censo visitará su casa.



Censo del 2010



La mayoría de los programas federales dependen mayormente en los datos del censo para distribuir los fondos. Así que es importante que participen todos en una comunidad. El formulario es confidencial, fácil de rellenar, y toma unos cuantos minutos.

Algunos programas federales que son afectados son:

- Medicaid
- Cuidado con familias de acogida
- Servicios de rehabilitación—Cuidado básico
- Beca de Cuidado y desarrollo de niños
- Beca de Servicios sociales
- Beca de Prevención de sustancias y el tratamiento necesario
- Asistencia para la adopción
- Beca básica para Educación vocacional

Al nivel estatal, programas y áreas que son afectadas incluyen:

- Ingresos de los juegos
- Ingresos de impuestos
- Cuentas para los caminos y calles locales
- Fondos para el desarrollo rural
- Fondos para las carreteras
- La evaluación de solicitudes de zonas de empresas
- Establecer prioridades para facilidades residenciales en la comunidad

Nuestra área puede recibir menos fondos si no nos cuenta a todos. Hable con sus vecinos, compañeros de trabajo, familia y amigos. Recuérdeles que rellenen el censo.

Taller para monitorear la movilidad

El 11 de agosto, 2009, el Instituto de Transportación de Texas presentó un taller para monitorear la movilidad. El propósito de este taller era darles a los profesionales de transportación una oportunidad de aprender sobre la congestión de tráfico, y desarrollar un plan de monitoreo. Además, podían usar medidas de comportamiento y seguir adelante con mejoras en una comunidad de tamaño mediano.

El Dr. Bill Eisele, un ingeniero de investigación con TTI y el Sr. Bill Frawley, un científico de investigación con TTI enseñaron la clase.

Es importante monitorear la movilidad en el Condado de Hidalgo, especialmente porque es un área metropolitana de crecimiento rápido. El crecimiento en un área naturalmente equivale a más problemas de congestión de tráfico que van a variar en duración, extensión e intensidad.

Algunos factores que producen problemas con la movilidad pueden surgir del desarrollo rápido, la capacidad inadecuada de las carreteras, el aumento en el tráfico de camiones en una comunidad y la falta de carriles para bicicletas y para peatones.

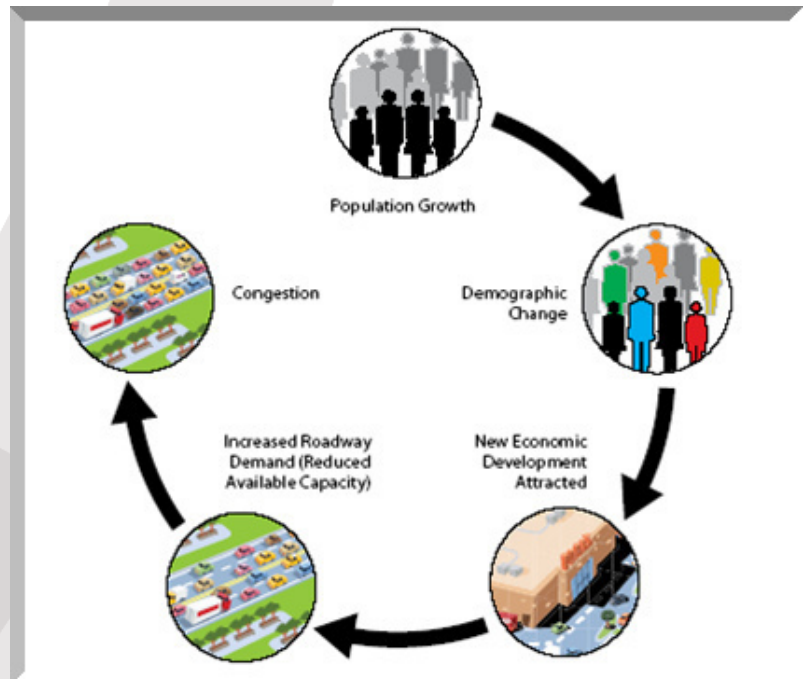
Algunos términos que se usan para comprender la congestión de tráfico son movilidad, congestión y fiabilidad. La palabra movilidad se refiere a la habilidad de llegar a un lugar en un tiempo apropiado a causa de velocidad lenta. Congestión se refiere a la inhabilidad de llegar a un lugar en un tiempo apropiado a causa de velocidad lenta. Fiabilidad es el nivel de regularidad en el servicio de transportación.

Cuando se considera medir la movilidad, es importante determinar el nivel de congestión de tráfico en un área determinada para la comunidad. Al determinar las metas y la visión de los habitantes en una forma real y razonable, le permite a las comunidades que tratan con los temas y problemas con más facilidad. Para que los profesionales puedan corregir los problemas de movilidad, es importante que los ciudadanos se comuniquen. Los ciudadanos son los que utilizan estos caminos diariamente y son los que pueden ayudar para determinar los estándares de movilidad en el Condado de Hidalgo. **-Jamie Keshav**

NEPAssist

Cuando se planifican los caminos o carreteras nuevas, es importante reconocer los efectos que el proyecto tendrá en el ambiente. ¿Está cerca de un parque o una reserva de flora o fauna? ¿Afectará a las especies autóctonas? Además, los proyectos nuevos deben seguir las reglas y pautas de NEPA. NEPA se refiere al Acta de Política del Ambiente Nacional de 1969, una política nacional para animar la armonía productiva y placentera entre el hombre y el ambiente. La Agencia de Protección Ambiental (EPA) ha creado una herramienta para la computadora para asistir en el análisis ambiental. NEPAssist es una herramienta GIS para la red que permite a los usuarios obtener información ambiental de la base de datos del Sistema de Información Geográfica de las regiones de EPA. Además de proveer información preliminar sobre el asesoramiento ambiental de los proyectos, NEPAssist también puede ayudar al usuario con el proceso de revisión de las Declaraciones del Impacto Ambiental (EIS) y los Asesoramientos Ambientales. El 14 de agosto, el personal del MPO del Condado de Hidalgo asistió a un entrenamieneto por video en las oficinas de TxDOT en Pharr. NEPAssist tiene muchas funciones: la habilidad de encontrar localidades de los proyectos por domicilio, condado o coordenadas de latitud/longitud, la capacidad de digitalizar un área de proyecto específica por punto, línea, o polígono, la habilidad de terminar o obtener diferentes etapas de información, y la capacidad de agregar la fotografía aérea. NEPAssist será una herramienta muy útil no sólo para el personal de MPO del Condado de Hidalgo, sino para cualquier organización que necesite información sobre el impacto y análisis ambiental.

-Brent Cochran



Al actualizar el plan de 25 años (M.T.P.), surgió un taller de planificación...

Planning 25 years ahead poses challenges

Comments 0 | Recommendations 1
August 20, 2009 8:34 PM

Jared Jones
The Monitor

McAlLEN — Loraine Owens was more concerned about how to get from Point A to Point B than worrying about the best spot for her suburban housing.

As other people scratched their heads over where to allow mixed-use development, industrial parks and strip malls, Owens was adding a major highway somewhere south of Expressway 83.

Putting highways, transit routes and trails on the map before determining where the housing development would go wasn't in the directions given before the exercise, but Owens and others at her table didn't see how to place a subdivision without first knowing how to get there.

Owens, a Weslaco resident and childbirth educator, said Rio Grande Valley cities can do the same when planning transportation networks.

"We're going to be viewed by the rest of the world as a megalopolis," she said. "We might as well join hands and figure out how to connect to each other."



enlarcoe

Gabe Hernandez | gabriel@themonitor.com
Citizens, business owners and real estate agents discuss ideas to improve Hidalgo County on Thursday during an event hosted by the Hidalgo County Metropolitan Planning Organization at the McAllen Convention Center.

Other Articles in this Category

- [Progreso man charged with murder](#)
1 hour & 15 minutes ago
- [Feds: Cartel turns to radio waves to avoid police detection](#)
1 hour & 24 minutes ago
- [Mexico catches leading member of La Familia cartel](#)
12 minutes ago
- [Rep. Cuellar answers questions on health reform](#)
1 hour & 11 minutes ago
- [Man charged with shooting after dispute heats up](#)

La participación y el input del público es esencial en el proceso de planificación de transportación. Se espera que con la participación de la comunidad se puedan hacer mejores decisiones acerca de las necesidades en la movilidad y accesibilidad. El HCMPO tuvo su primera junta pública para actualizar el MTP cuando tuvieron el taller de planificación. Los invitados fueron los funcionarios públicos y locales, ingenieros, promotores, agentes inmobiliarios, y grupos de Home Owners Neighborhood Association del área. La discusión pública se llevó a cabo el 20 de agosto, 2009 en el Centro de Convenciones de McAllen.

Se hizo una presentación breve para explicar las estrategias que se relacionan a la planificación de transportación así como los retos que se enfrentan. Se dio una explicación sobre la forma en que funcionaría el taller y sobre las diferentes situaciones de planificación que podrían usar para visualizar y construir el Condado de Hidalgo. La junta se diseñó para que los participantes pudieran planificar para el futuro de nuestros caminos y carreteras. Más importante aún, se diseñó para obtener ideas e

input acerca de cómo los ciudadanos consideran la dirección del desarrollo del Condado de Hidalgo. También asistieron y participaron miembros de la política y miembros del Comité Consultativo Técnico del HCMPO. Algunos ayudaron y dieron información a los ciudadanos que asistieron al taller.

La empresa de consultores Kimley-Horn y asociados trabajó en coordinación con el MPO para planificar y llevar a cabo el taller. La empresa también sigue planificando para actualizar al MTP. Información sobre el taller se presentó en las noticias y se incluyó en un artículo en el Monitor, un periódico local. En el artículo, se describe el taller y se presentan los retos en la planificación para los siguientes 25 años que se enfrentan en el Condado de Hidalgo. - **Jamie Keshav**

Las ciudades locales quieren poner un "Tigre" en sus tanques

Las ciudades locales en el Condado de Hidalgo están haciendo esfuerzos para incluir el "Tiger Discretionary Grant" en los presupuestos de las ciudades para poder planificar para el crecimiento futuro del Condado de Hidalgo. Las becas de "Transportation Investment Generating Economic Recovery" (TIGER) son para los proyectos de \$20-\$300 millones. Estos fondos son para Inversiones en la infraestructura de transportación (Capital Investments in Surface Transportation infrastructure) bajo el Acta de American Recovery and Reinvestment (ARRA). El criterio de selección que se utilizó para estas becas fue mucho más intensivo que lo que se utiliza para seleccionar otros proyectos. Los funcionarios elegidos y los funcionarios de la ciudad trabajaron mucho para juntar los documentos necesarios y terminar las actividades necesarias para darles a las ciudades en el Condado de Hidalgo una oportunidad para crecer y acomodar la infraestructura futura de transportación que se necesita en esta área.



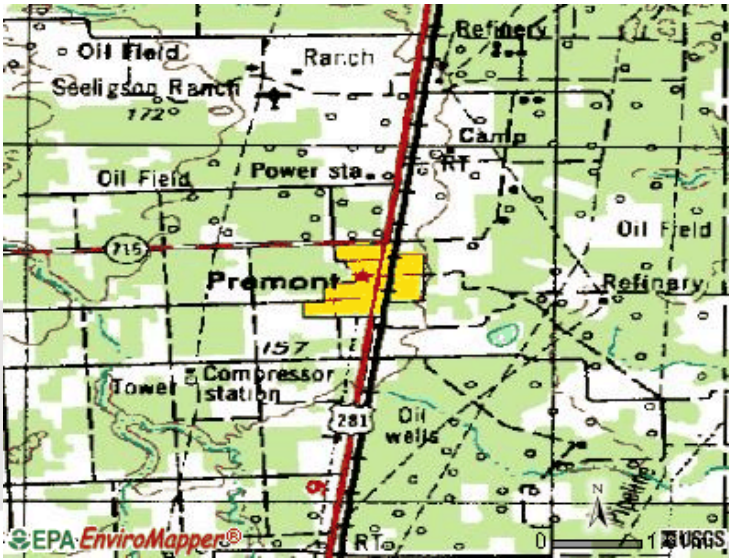
En junio del 2009, el personal de TxDOT empezó a trabajar con organizaciones de planificación metropolitana (MPOs) y oficinas del distrito para solicitar nominaciones para proyectos. Nacionalmente, hay \$1.5 billones para este programa, y Texas, como cualquier otro estado puede recibir entre \$0 hasta \$300 millones. Hubo cinco ciudades y una entidad que entregaron posibles proyectos para hacer todo lo posible para obtener una beca "TIGER". La siguiente es una lista de los proyectos entregados por las ciudades y entidades en el Condado de Hidalgo:

Edinburg	Aeropuerto Internacional del Sur de Texas/Zona de Desarrollo de Comercio Interior	\$42 mil
Donna	Corredor del Puente Internacional(FM 493)-4 carriles/ Desnivel @ 281 Military	\$48.4 mil
HCRMA	Hidalgo Toll Loop de Anzaldúas a Carretera US 83	\$300 mil
Pharr	Mejoras en Half Acres, Owassa, Anaya, Bridge y Rancho Blanco	\$25 mil
McAllen	Centro Multimodal regional, Wye, & Cruces ferroviarias (81) en total	\$32.5 mil
Mission	Agregar a la Carretera 83/6 carriles y conectar a Inspiration Rd.	\$20mil

-**Realnolfo González**

Estos proyectos se seleccionan el 15 de septiembre, 2009.
Apoye a los políticos locales, asista a las juntas, participe.

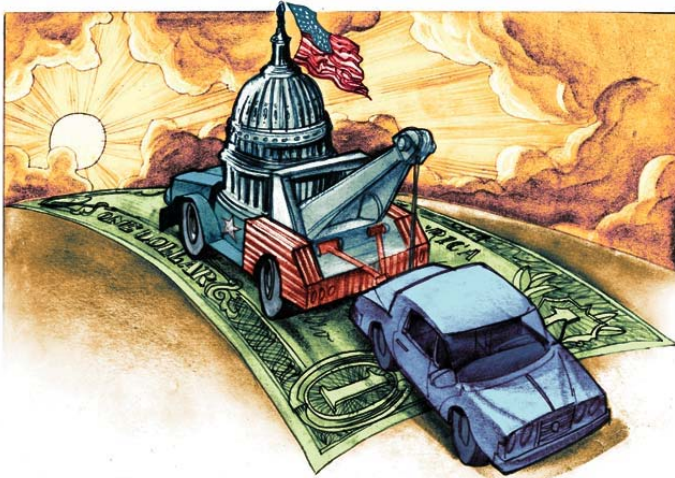
Embotellamientos en la Carretera 281 se eliminarán pronto...



El Senador Juan “Chuy” Hinojosa del Distrito 20 encabezó un comité de funcionarios locales y representantes del condado . El propósito era tomar la iniciativa y presionar para obtener fondos para los proyectos para eliminar el embotellamiento del autopista 281. A principios de febrero de 2009, el Senador Hinojosa empezó las discusiones con el Juez del Condado J.D. Salinas y otros funcionarios locales para que se unieran para pedir fondos para este proyecto importante. Estas estrategias de liderazgo ayudaron a que se lograra conseguir fondos para este proyecto. Conductores de camiones, turistas y el tráfico local a y de San Antonio han experimentado embotellamientos cuando llegan a varios puntos locales. Según Oscar Garza y la administración de la oficina del Senador

Hinojosa, pronto se resolverán estos problemas. Construcción para resolver el embotellamiento en Falfurrias empezó a principios de septiembre. En Premont, empezarán a mediados de septiembre. El proyecto de la Carretera 281 en Ben Bolt también empezará pronto. La situación de embotellamiento en George West exige que se haga una avenida de tráfico que fluya a la derecha para que el tráfico pueda pasar a la carretera nueva US 59 y después al interestatal 37. Gracias a los líderes dedicados, los camiones de carga que van y vienen por el autopista 281, ya no formarán embotellamiento. La carga llegará a su destino una hora y media más temprano, se reducirá la congestión de tráfico en estas áreas geográficas, y la consumpción de combustible se reducirá porque el tráfico puede fluir mejor debido a estas mejoras en la carretera. **-Realnolfo Gonzalez**

Dinero por “Clunkers” (Dinero por su carcacha)

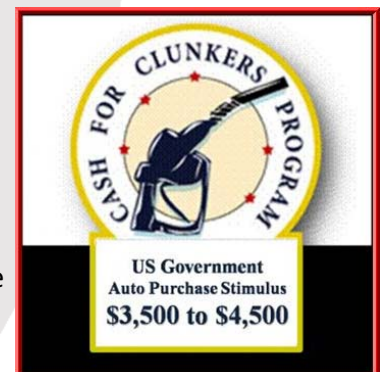


El uso más eficiente de combustible es lo más importante en el uso apropiado de energía. El Car Allowance Rebate System (CARS) conocido como “Cash for Clunkers” juntó la idea de la eficiencia de combustible con estímulo a la economía. Esto aumentó la venta de carros al darle a los dueños de carros un subsidio para reemplazar los carros ineficientes con carros de mayor rendimiento. El “Cash for Clunkers” terminó el 24 de agosto. Por todos los Estados Unidos, la gente entregó sus “carcachas” (carros, camionetas, SuVs de menos de 25 años que rendían 18 millas por galón o menos) por automóviles más eficientes. Los que entregaron sus carcachas recibieron de

\$3,500 a \$4,500 de subsidio gubernamental. Inicialmente, este programa de subsidio gubernamental tenía un total de \$1 billón de dólares.

Se le agregaron otros \$2 billones después de que la gente respondió de una manera positiva. Se entregaron aproximadamente 690,000 de carcachas para recibir el crédito. El promedio de eficiencia de combustible de los carros que se entregaron se reportó en 15.8 millas por galón por el Departamento de Transportación .

-Brent Cochran



Conectividad: Un acercamiento multimodal

Imagínese que despierta, empaqueta su comida, come su desayuno, camina por la acera hacia la parada de autobuses y el autobús lo recoge y lo lleva al trabajo. ¿Qué tal si se lleva la bicicleta en el autobús y de allí se va a pasar el fin de semana a la senda de caminatas y bicicletas en Mission? En el MPO del Condado de Hidalgo se están haciendo planes para que pueda hacer lo que se sugiere. Así como el Valle sigue creciendo, un aspecto importante del desarrollo de transportación es la conectividad. La conectividad permite que se unan los diferentes medios de transportación y se crea una red donde las posibilidades de transportación se extienden. Se unen las aceras, el tránsito, las rutas



de bicicletas una con otra. Para comprender la razón de la importancia de esto, imagine una carretera sin salidas. ¿Cómo llegaría en su coche de su casa a la carretera? ¿Qué haría cuando estuviera cerca del trabajo? ¿Se estacionaría a un lado del camino o caminaría? Es difícil imaginar esta situación porque siempre nos podemos conectar cuando andamos en el carro. Sin embargo, este es un gran problema para los peatones.

El plan multimodal enfoca en conectar las aceras con las paradas de los autobuses y los carriles de bicicletas. El caminar y el ciclismo son alternativas saludables para reducir la congestión de tráfico. Sin embargo, con el rápido crecimiento en el Valle, hacen falta las alternativas de conducir. En algunas áreas del Valle, los residentes pueden vivir cerca de las tiendas, pero no hay aceras o sendas. Es más fácil subirse al carro y manejar. Otras calles locales no tienen aceras para bicicletas. Esto limita las opciones para los ciclistas o aún peor, se ven forzados a andar en bicicleta en los caminos que no son seguros, cerca de los carros. A veces las áreas de los suburbios no tienen aceras o carriles para bicicletas. Al nivel nacional, los estudios comprueban que el ciclismo o el caminar es menos para los niños que asisten a la escuela. Los programas como "Rutas seguras para la escuela" promueven la construcción de cruces seguros para animar a los niños a que caminen o anden en bicicleta.

La importancia de la conexión mejora la multimodalidad y aumenta las opciones para los residentes. Así como crece el Valle, aumenta la necesidad de la conexión. Una comunidad donde se pueda vivir y caminar es buena en el sentido estético, pero también es buena para la salud. Algún día, empaquetar su comida y comer el desayuno, subirse al carro e ir al trabajo puede ser una opción, no una necesidad. **—Brent Cochran**

El Distrito de Pharr va a patrocinar un taller sobre "Rutas seguras a la escuela" el 5 de octubre, 2009 en el Centro de Conferencia de Pharr. Se presentará por Carol Campa, la coordinadora del estado para el programa "Rutas seguras a la escuela". Para más información llame a Steve Walker al (956) 702-6100.



Hidalgo County Metropolitan
Planning Organization
510 S. Pleasantview Dr.
Weslaco, Texas 78596

(956) 969-5778
(956) 969-5821 fax
www.hcmpo.org

Si desea que se agregue su nombre a la lista de direcciones, por favor póngase en contacto con la oficina de MPO o con María Champine en info@hcmpo.org

HCMPO también ofrece este boletín en inglés.

La Ciudad de LA VILLA está localizada en el noreste del Condado de Hidalgo por la carretera FM 491, cerca de la Carretera estatal 107. Se estableció en tierra que era parte de la porción que le otorgó España a Vicente de Ynojosa en 1797. Para



1800, ya existía una comunidad en el área y se estableció por anglo-americanos del norte cuando llegó el ferrocarril al condado. En 1927, el pueblo se convirtió en un lugar de embarcaciones y en oficina de correos en el Ferrocarril de San Antonio y Aransas Pass. En 1933, tenía una población de unos 100 habitantes y para 1947 aumentó a 200. Así como fue creciendo la comunidad, en 1953, se estableció el Distrito escolar de La Villa. En esa época tuvieron ceremonias de graduación del octavo grado para seguir en la preparatoria. En 1980, se construyó la primera

preparatoria en La Villa.

En los 1950, La Villa tenía dos iglesias, un cine, un hangar para reparar aviones, tres gins de algodón, ocho negocios locales, y varias casas. Durante esta época, se les daba trabajo a mexicanos y residentes locales para limpiar el terreno en la Ciudad de La Villa. La mayor parte de la población se concentraba cerca del Canal de Panchita. Había más chozas, casas y tipos de viviendas a los dos lados del canal que en el mismo pueblo. Hoy en día este canal provee el agua al Lago Delta, un lago construído para que hubiera agua para regar los ranchos. El Canal de Panchita se ha agregado a la extensión del Refugio de Santa Ana porque es hábitat para el lince, ocelote y el jaguar.



La población de la comunidad aumentó poco a poco en los 1960 y los 1970 y en 1990 llegó a 1,388. Según el Censo del 2000, la población había bajado a 1,305. En julio del 2008, la población de La Villa había llegado a 2,044. La fuente principal de trabajos en la Ciudad de La Villa son las escuelas, la fábrica de azúcar del Rio Grande y el Centro de detención del Este de Hidalgo. La Villa es el hogar del equipo de fútbol de los Cardinales.

—Realnolfo González

