

**NO PUEDES
PAVIMENTAR
SOBRE
NOSOTROS**

Luchando Contra La Expansión I-45

G L O S A R I O

Accesibilidad - la práctica de hacer que la información, las actividades o los entornos sean sensibles, significativos y útiles para la mayor cantidad de personas posible. (seewritehear.com)

Desplazamiento - el proceso de obligar a las personas o comunidades a abandonar el lugar donde viven o trabajan, por presiones económicas o sociales, como el aumento del valor de las propiedades, el desarrollo o los desastres naturales.

H-GAC - Consejo del Área de Houston-Galveston. La Organización de Planificación Metropolitana (MPO) de la región de Houston que distribuye fondos federales y estatales para grandes iniciativas.

EIA - Declaración de Impacto Ambiental. Un documento que describe todos los impactos de un proyecto propuesto en aspectos como la vivienda, los ingresos fiscales, las inundaciones, la calidad del aire y la conectividad.

Racismo ambiental - la exposición desproporcionada e injusta de ciertas comunidades, a menudo grupos minoritarios o marginados, a los peligros ambientales, la contaminación y la degradación.

FHWA - Administración Federal de Carreteras

Demanda inducida - el fenómeno en el que el aumento de la oferta de una instalación de transporte, como una carretera o autopista, conduce a un aumento en la demanda de esa instalación, lo que a menudo genera más tráfico y congestión.

MOU - Memorándum de Entendimiento. Un documento formal que describe un acuerdo entre las partes, pero que no es legalmente vinculante.

NEPA - Ley de Política Ambiental Nacional. Ley federal que determina los procesos de revisión ambiental y los impactos aceptables para un proyecto propuesto.

SVI - Índice de Vulnerabilidad Social. Esto puntúa un tramo del censo en función de una serie de factores, desde la pobreza hasta la disponibilidad de viviendas y la accesibilidad a la infraestructura. SVI se puede utilizar para identificar comunidades que están en riesgo en una situación peligrosa o que necesitarán apoyo adicional.

Título VI - El Título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964 protege a las comunidades de la discriminación por motivos de raza, color o origen nacional en cualquier proyecto que utilice fondos federales.

Justicia de tránsito - la distribución equitativa de recursos y servicios de transporte, como el transporte público, para garantizar que todos los miembros de una comunidad tengan acceso seguro, asequible y conveniente a destinos esenciales como empleos, escuelas, atención médica y servicios sociales.

TTC - Comisión de Transporte de Texas. El órgano de gobierno de TxDOT, designado por el Gobernador.

Relleno urbano - el proceso de desarrollar o redesarrollar parcelas de tierra vacantes dentro de un área urbana existente, a menudo en configuraciones más densas o de uso mixto que complementan o mejoran el entorno construido circundante.

Expansión urbana - la rápida expansión de las áreas urbanas, resultando en el crecimiento de patrones de desarrollo de baja densidad y de un solo uso que consumen grandes cantidades de tierra y a menudo dependen de transporte vehicular.

UTP - Programa Unificado de Transporte. Plan de 10 años de TxDOT para proyectos.

VMT - Millas recorridas del vehículo

VRA - Un acuerdo entre una agencia del gobierno federal o otra agencia o institución sujeta a la jurisdicción federal. Una forma común de resolver quejas de derechos civiles. Describe las acciones remediadoras específicas que el destinatario hará para abordar los problemas identificados en la investigación.

¿Por qué las autopistas más amplias no eliminan el tráfico?

El crecimiento de la población en una región es la razón principal por la que un Departamento de Transporte reclamara que se les debe permitir expandir una carretera.

→ Cuando amplían la carretera, se pavimentan viviendas y terrenos existentes; los espacios habitables se convierten en concreto.

→ Cuando se abre la carretera más ancha, hay más espacio para los automóviles, por lo que más personas comienzan a conducir por ella.

La carretera se llena de más coches y el tráfico se vuelve peor que antes. Este ciclo se llama demanda inducida.

→ Cuando más hogares se destruyen dentro la ciudad, más personas huyen más lejos del centro. Las personas que antes usaban la autopista con poca frecuencia cuando vivían dentro la ciudad se convierten en viajeros diarios.

Las viviendas se destruyen continuamente dentro de la ciudad y se reconstruyen fuera de ella. Este ciclo se llama expansión urbana.

Mientras construyamos nuestras ciudades alrededor de los automóviles, nos veremos obligados a seguir conduciendo y arruinando el medio ambiente. Debemos construir espacios habitables, utilizable, y accesibles para que los residentes puedan vivir cerca de sus trabajos, servicios, y sus comunidades.

Entonces, ¿qué funciona?

- **Soluciones dirigidas por la comunidad**, como presupuestos participativos, la planificación comunitaria, y la abogacía, pueden garantizar que las soluciones de transporte reflejen las necesidades de todos los miembros de la comunidad!
- **Tránsito Multimodal** que saca a las personas de sus automóviles y reduce drásticamente la contaminación.
- **Hogares Asequibles** cerca del tránsito multimodal significa que menos gente necesita automóviles para llegar regularmente a sus destinos.
- **Diseñar Calles Completas** que prioricen la seguridad y la comodidad de todos los usuarios de los caminos, incluyendo peatones, ciclistas y usuarios del transporte público.
- **Césped y espacios naturales**, que crean aire limpio y mitigan las inundaciones.
- **Integrar viviendas, tiendas, espacios comunitarios, y centros de atención médica**, para ayudar a construir comunidades prósperas que satisfagan las necesidades de los residentes sin hacer viajes largos o frecuentes en automóvil.



¿Qué calle de Houston le gustaría ver cerrada a los automóviles y transformada en un espacio totalmente habitable y agradable?

Eerste van der Helststraat, 1978 (Source: Amsterdam Archives) 2016 (Source: Thomas Schlijper)

Amsterdam (arriba), es el ejemplo perfecto de un centro de la ciudad accesible a pie o en bicicleta. ¿Sabía que no siempre fue así? Los planificadores de la ciudad optaron por convertir el espacio para automóviles en un espacio habitable.

NHHIP de un Vistazo

INDEPENDENCE HEIGHTS

Independence Heights se constituyó en 1915, convirtiéndose en el primer municipio negro de Texas. En 1960, la construcción del bucle 610 pavimentó más de 250 viviendas en Independence Heights. Independence Heights perderá 165 viviendas por la ampliación de la I-45.

¿Cuándo fue la última vez que saliste a la calle y no oíste la autopista?

INTERCAMBIADORES

Todos los intercambiadores dentro de la circunvalación se verán afectados por más de una década de obras, lo que alterará las rutas de autobús y los desplazamientos cotidianos de quienes viven a lo largo de las autopistas existentes.

Todas las autopistas pasan por ALGÚN LUGAR, y éstas son sólo algunas de las repercusiones de largo alcance de esta propuesta de ampliación. Cuando se amplía una autopista, el terreno a ambos lados se convierte en hormigón en lugar de lugares para vivir, jugar y trabajar. ¿El objetivo final es seguir pavimentando hasta que no quede nadie a quien desplazar? ¿Quién decide cuándo se acaba la pavimentación y puede empezar de nuevo la vida?

Referências: TXDOT NHHIP FEIS 2020, Texas Tribune



→ **Sustituir espacios habitables por hormigón es una elección. Para ampliar la I-45, TxDOT está eligiendo pavimentar sobre**

- 1235 hogares que albergan a miles de habitantes de Houston
- 331 empresas que emplean entre 4.800 y 13.700 habitantes de Houston
- 2 escuelas
- 5 casas de culto
- 5 organizaciones sin fines de lucro que prestan apoyo a las familias de bajos ingresos y sin vivienda Houstonians
- Historia, recursos y redes de apoyo comunitario inconmensurables

WHITE OAK BAYOU

34 carriles cruzarán White Oak Bayou y el sendero del pantano, que están repletos de vida, desde caimanes y aves costeras hasta personas como usted y yo. ¿Cómo cree que les afectará el ruido, la contaminación y la construcción?

DISTRITO 5

Fifth Ward fue dividido y disminuido por la construcción de la I-10 en la década de 1950, seguida de la construcción de la US 59/I-69. A medida que se amplíe la I-45 y sus enlaces con estas otras autopistas, Fifth Ward quedará aún más asfaltado.

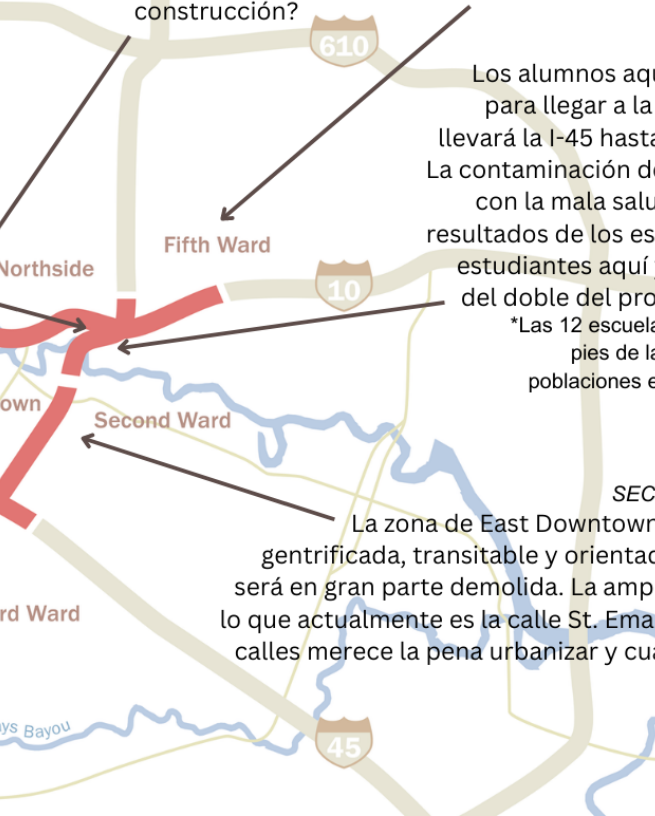
PRIMARIA BRUCE

Los alumnos aquí cruzan dos autopistas para llegar a la escuela, y la ampliación llevará la I-45 hasta el límite de su campus. La contaminación del aire se ha relacionado con la mala salud de la comunidad y los resultados de los estudiantes. El 7,2% de los estudiantes aquí ya sufren de asma - más del doble del promedio de HISD de 3,5%.

*Las 12 escuelas que estarán dentro de 500 pies de la ampliación de la I-45 tienen poblaciones estudiantiles que son más del 85% Negro y / o hispanos.

SECOND WARD/CENTRO ESTE

La zona de East Downtown (EADO), recientemente gentrificada, transitada y orientada al transporte público, será en gran parte demolida. La ampliación de la I-45 cubrirá lo que actualmente es la calle St. Emanuel. ¿Quién decide qué calles merece la pena urbanizar y cuáles demoler, y cuándo?



SEAN JEFFERSON

(traducido del inglés al español)

“Cuando lleguen y pongan la primera piedra, mi casa no va a ser mi casa porque algunos de estos condominios de aquí cuestan trescientos, cuatrocientos mil dólares y eso no es asequible para nosotros ahora mismo. Recuerdo que cuando me mudé a esta casa costaba 64.000 dólares y era bastante asequible, ¿sabes? Ahora los impuestos sobre la propiedad han subido y están construyendo mucho y todo es super caro en este momento.

No quiero entrar y tener que empezar de nuevo en una hipoteca a cero dólares y empezar a pagar una casa de trescientos cincuenta mil dólares. Sabes, ya estoy casi a la mitad de pagar esta casa y va a ser horrible para nosotros en este momento.

No he tenido ninguna interacción. **TXDOT no ha hecho nada más que venir y hacer una encuesta y enviar una carta por correo diciendo que 'vamos a tomar esta tierra para un proyecto de autopista'. Es decir, han invitado a alguien a una reunión, pero sólo están explicando el proceso de lo que va a pasar. Sin tratar de obtener ningún tipo de aportación de la comunidad, sin tratar de entender las historias aquí en este alimentador.**

Siempre hay algo más aquí y luego el algo más viene de no ser capaz de participar plenamente en muchos de los planes que la ciudad o el estado tiene. Ya sabes, siempre tienen estos grandes planes, pero no tienen suficiente retroalimentación de la comunidad. **Ni siquiera buscan la opinión de la comunidad que deberían y eso crea situaciones terribles para muchas familias que no tienen nada. Creo que deberían involucrarnos mucho más en muchos de sus planes, especialmente en este que se acerca. Deberían involucrar a muchos de los residentes arriba y abajo [de la I-45], deberían haberlo hecho y no lo hicieron.**

Supongo que no les importa la opinión sólo por que la comunidad en la que vivimos es predominantemente Morena, suficientemente educada o sepa lo



suficiente o tenga suficiente dinero para luchar contra ello, así que sólo dicen: 'Bueno, no lo necesitamos, sólo vamos a planificar sin su permiso, y vamos a continuar con lo que estamos haciendo sin ni siquiera preocuparnos por lo que tienen que decir. No tienen nada que decir'. Sabes que tiene que ser así porque **siempre planean y hacen las cosas sin ningún tipo de compromiso con nosotros!**

ELDA REYES

“Hola, mi nombre es Elda Reyes. Esta es mi casa. Vivo aquí en la calle Ishmael, cerca de un bloque de 45 norte y pues, con la construcción del aumento para el freeway, pues, nosotros nos vemos directamente afectados porque somos los que vivimos al final de esta calle.

Como ven, mi casa, no es una casa muy grande, pero nosotros

tenemos aquí ya 16 años de vivir en está casa. La terminamos de pagar, gracias a Dios. Entonces nos sentimos muy contentos de estar viviendo aquí. Y este proyecto que están haciendo nos afecta directamente, porque para nosotros, buscar otra casa, buscar otro vecindario donde nosotros nos podamos sentir a gusto y seguros, pues, es muy difícil para nosotros.

Y empezar una nueva deuda con una casa es también algo que nosotros no queremos porque estamos en una edad en que no podemos tener tiempo para tener otra deuda y volver a empezar con otro pago.

Entonces, para nosotros es bien importante que busquen las autoridades encargadas de ampliar el 45, otra manera de solucionar el problema del tráfico. No solamente ampliando van a afectar muchas familias como a nosotros – no solamente somos nosotros, sino que son un montón de familias que viven cerca del freeway que se verían directamente afectadas.”



Estas entrevistas fueron grabadas en 2020 por LINK Houston y Stop TxDOT I-45.

Para escuchar más historias del derecho de vía, visite i45expansionimpacts.org



ACTUALIZACIÓN: LAS BATALLAS LEGALES POR LOS CAMBIOS EN LA AMPLIACIÓN DE LA I-45

En 2021, dos procedimientos legales separados comenzaron contra TxDOT sobre la propuesta de expansión de la I-45.

En enero de 2021, la jueza del **condado de Harris**, Lina Hidalgo, envió una carta a la Administración Federal de Carreteras (FHWA) solicitando que intervinieran en la expansión de la I-45. En marzo de 2021, el fiscal del condado de Harris, Christian Menefee, presentó una demanda ante un tribunal federal alegando que TxDOT no cumplió las leyes de la Ley Nacional de Política Ambiental (NEPA). En noviembre de 2021, el Condado de Harris hizo una pausa en su demanda para negociar con TxDOT a puerta cerrada cambios en el proceso de desarrollo y en el diseño. Esta pausa duró hasta diciembre de 2022, cuando tanto la **Ciudad de Houston** como el Condado de Harris anunciaron Memorandos de Entendimiento (MOU) con TxDOT - habían llegado a acuerdos - y se retiró la demanda.

En 2021, Air Alliance Houston, LINK Houston, Stop TxDOT I-45, Texas Housers y Texas Appleseed, y varias personas afectadas presentaron denuncias ante **el gobierno federal** alegando que la ampliación de la I-45 viola el Título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964. En marzo de 2021, la **FHWA** pidió a TxDOT que hiciera una pausa en la solicitud de contratos mientras investigaba el diseño y el desarrollo de la ampliación de la I-45 para determinar si el proyecto estaba afectando desproporcionadamente a las comunidades negra e hispana en contra de la ley federal. Esta pausa duró dos años, hasta febrero de 2023, cuando la FHWA anunció un Acuerdo de Resolución Voluntaria (VRA) con TxDOT - habían llegado a un compromiso - y la investigación fue concluido.

Los tres acuerdos han prometido cambios incrementales en el proyecto, pero no abordan los problemas subyacentes que impulsaron ambas quejas: el proyecto es perjudicial para los residentes, la expansión no mejorará el tráfico y TxDOT se niega a aceptar comentarios o a comprometerse de manera significativa con las comunidades que se han visto perjudicadas por décadas de construcción de autopistas. La VRA, sin embargo, incluye mayores mecanismos de aplicación tanto por parte del gobierno federal como de las agencias locales y los particulares - podemos ser perros guardianes en este proyecto para asegurar que TxDOT cumple con los requisitos que se le han dado.

Houston se merece un proyecto que dé prioridad a la seguridad, se centre en la experiencia vivida por los más afectados por el proyecto, alivie realmente el tráfico y nos haga avanzar hacia un futuro más equitativo. Aún estamos a tiempo, **y no dejaremos de luchar por nuestra ciudad y nuestras vidas.**

QUÉ PUEDES HACER PARA PARTICIPAR:

- **Comparte este folleto con un amigo o familiar.**
- **Suscríbete al boletín electrónico de STOP TxDOT I45 en www.stoptxdoti45.com para recibir actualizaciones periódicas sobre el proyecto y nuestro trabajo.**
- **Siga @stoptxdoti45 en Instagram, Twitter y Facebook para noticias, eventos y alertas de acción.**
- **Asista a una reunión general - cada dos martes a las 6pm en Zoom. Encuentre el Calendario Google de reuniones en nuestro sitio web.**
- **Lleve STOP TxDOT i 45 a su escuela, iglesia o reunión de grupo para hacer una presentación sobre el proyecto, el cronograma, la defensa en curso y las formas de participar.**
- **Done a Stop TxDOT y a nuestros amigos en esta lucha.**
- **¡Toque puertas con nosotros! Las fechas y las inscripciones se publicarán en las redes sociales, en nuestro Google Calendar y en el boletín informativo.**

Podemos Detener una Autopista!

En los años 60s y 70s, los residentes se organizaron y movilizaron contra la autopista Harrisburg en Houston. Lucharon y ganaron.

La historia de la lucha exitosa contra la Autopista Harrisburg se puede ver como un ejemplo inspirador para luchar contra la expansión de las autopistas en Houston hoy.

Podemos aprender de ellos hoy. Un mundo mejor y un Houston mejor es posible.

En 1961, TxDOT y los planificadores de la Ciudad de Houston propusieron un proyecto de autopista masivo, la autopista Harrisburg. Esta autopista planeada habría atravesado algunos de los vecindarios más antiguos de la ciudad, desplazado a miles de residentes y destruido casas, negocios y sitios históricos. La autopista Harrisburg planificada habría comenzado al final de la Carretera 225 en el Circuito 610 y habría atravesado Magnolia Park, Harrisburg, y Second Ward hasta el centro.



Washington, D.C., 1965 protesta

Source: *Houston Freeways*, Eric Slotboom

Los residentes de East End sabían que la Autopista Harrisburg destruiría sus comunidades: ya habían sido testigos de los efectos que la construcción de la I-10 y la HWY 59 tuvo en Fifth Ward. David Theis escribe en el *Texas Observer*, “antes de estar aislado de la ciudad por las dos carreteras, Fifth Ward era un vecindario próspero de clase trabajadora”.

Sobre la base de los movimientos locales y nacionales de justicia social y los derechos civiles en las décadas de 1950 y 1960, las comunidades afroamericanas y latinas vieron con razón la autopista planificada como otro ejemplo de la ciudad despreciando sus intereses y bienestar.

Una coalición de miembros de la comunidad, activistas y periodistas formó grupos que incluyen la Coalición Anti-

FREEWAYS VS THE PEOPLE

YOU ARE INVITED TO AN OPEN-PUBLIC MEETING DESIGNED TO ALLOW YOU TO EXPRESS YOUR OPINIONS DIRECTLY TO YOUR ELECTED REPRESENTATIVES ON CONSTRUCTION OF:

STATE HIGHWAY - 225
STATE HIGHWAY - 35
GULF FREEWAY EXPANSION

ALSO TO BE DISCUSSED
MASS TRANSIT FOR HOUSTON

WHERE: AUSTIN HIGH SCHOOL, 1700 DUMBLE
7:00 PM. SATURDAY, MARCH 31, 1973
PRESENTED BY ...

ANTI-FREEWAY COALITION

Cartel de reunión pública, 1973

Source: *Houston Freeways*, Eric Slotboom

Autopista y el Comité de Información de Extensión de la Autopista La Porte, que luego se convirtió en la Asociación de Preservación y Desarrollo de East End. Miembros de la comunidad Richard Holgin y la periodista Maggie Landron, que escribían para *Papel Chicano*, fueron dos de las muchas personas audaces que se organizaron para detener la Autopista Harrisburg.

¿Entonces, qué hicieron?

- Grupos e individuos realizaron sesiones de educación política multilingües y debates comunitarios en toda la ciudad.
- Grupos organizaron a residentes afectados para comentar en audiencias públicas y protestas.
- Cuando el gobierno federal emitió nuevas reglamentaciones que requerían que los proyectos de transporte consideraran su impacto en el medio ambiente y las comunidades locales en 1972, impugnaron el proyecto ante los tribunales argumentando que violaría las nuevas reglamentaciones federales y dañaría la salud, la seguridad y el bienestar de los residentes cercanos.

¡Y funcionó! Los esfuerzos de la Coalición de Harrisburg dieron sus frutos en 1976 cuando TxDOT acordó cancelar el proyecto de la Autopista Harrisburg. TxDOT citó el alto costo de adquirir terrenos y reubicar a los residentes, la oposición de la comunidad y las nuevas regulaciones federales como razones para la cancelación. La victoria fue un hito significativo que demostró el poder de desafiar y cambiar los sistemas establecidos a través de la organización de base. La victoria también destacó la necesidad de procesos de decisiones más transparentes y democráticos que consideren las necesidades y aspiraciones de todos los residentes, independientemente de su raza, clase, género, capacidad o poder político.

Fuentes de Información:

Houston Chronicle, Aug. 26, 2021

Power Moves, 2017

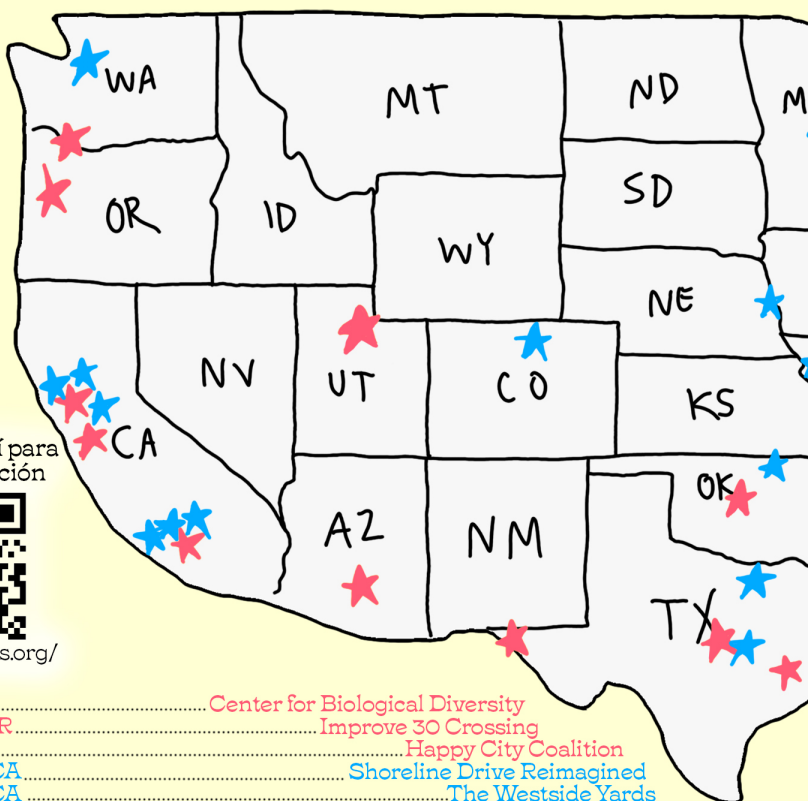
Houston Freeways, 2003

Piensa en algo en lo que seas hábil. ¿Cuánto podrías lograr si hubiera cien de ustedes haciendo ese trabajo juntos?

*La periodista comunitaria Maggie Landron, escribiendo en *Papel Chicano* en 1970, argumentó que “autopistas están obsoletas antes que se terminen” y que la ciudad debería invertir en tránsito público para brindar transporte a los residentes dentro la ciudad... Que dura cincuenta o setenta y cinco años a partir de ahora, no solo para mañana.”*



El fin de 255, nunca se extendió a la autopista Harrisburg. Source: Houston Freeways, Eric Slotboom



Escanear aquí para más información



freeway-fighters.org/

- Tuscan, AZ Center for Biological Diversity
- Little Rock, AR Improve 30 Crossing
- Downey, CA Happy City Coalition
- Long Beach, CA Shoreline Drive Reimagined
- Long Beach, CA The Westside Yards
- Oakland, CA ConnectOAKLAND
- Pasadena, CA Connecting Pasadena Project
- San Francisco, CA The Great Highway Park Initiative
- San Francisco, CA Neighbors for Tearing Down the I-280 Spur
- San Francisco, CA Sustainable South City
- Santa Cruz, CA Campaign for Sustainable Transportation
- Denver, CO Unite North MetroDenver
- Hartford, CT Hartford 400
- Poinciana, FL SCAR of Poinciana, FL
- Tampa, FL #blvdTampa
- Southern IN Coalition Against the Mid-States Corridor
- Chicago, IL Imagine Lake Shore
- Chicago, IL Lakefront For All Chicago
- Covington, KY Expand Transit, Not Highways
- Louisville, KY 8664
- Lafayette, LA Y49
- New Orleans, LA Claiborne Avenue Alliance
- Shreveport, LA Allendale Strong
- Somerville, MA Grounding McGrath
- Baltimore, MD Harlem Park Neighborhood Plan
- Rockville, MD Don't Widen 270
- Silver Spring, MD Citizens Against Beltway Expansion
- Detroit, MI I-375 Improvement Project
- Brooklyn Center, MN Highway 252 Safety Task Force
- Duluth, MN Duluth Waterfront Collective
- Minneapolis, MN Bring Back 6th!
- Minneapolis, MN Twin Cities Boulevard

Movimientos de Lucha Contra Las Autopistas



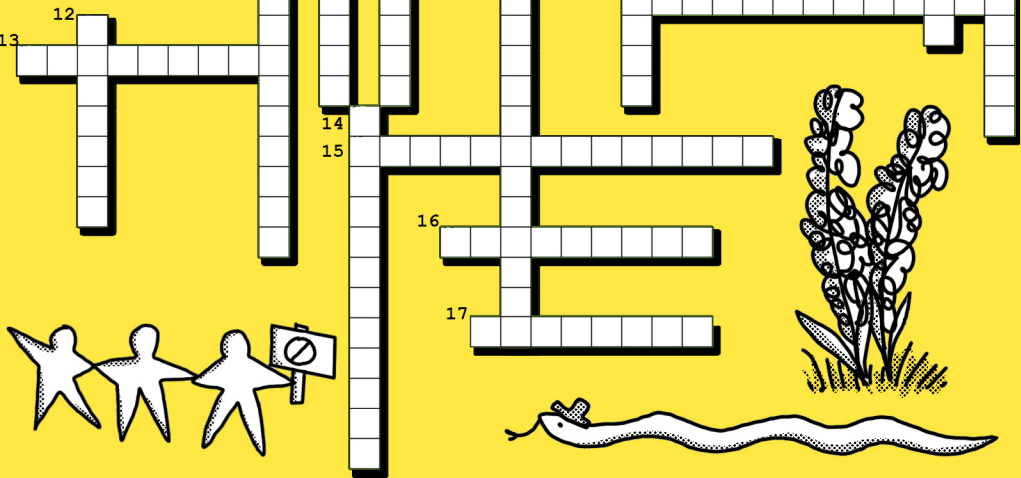
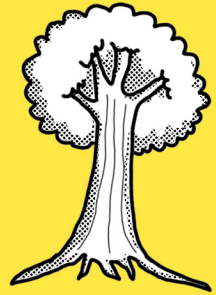
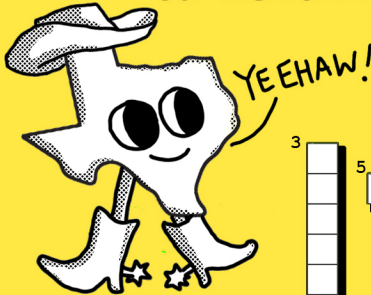
★ ELIMINAR AUTOPISTA
& SUSTITUIR POR
CALLES O MANZANAS

★ PREVENCIÓN DE
AMPLIACIÓN O
EXTENSIÓN

Kansas City, MO	Loop Reimagination
Asheville, NC	I-26 ConnectUS Project
Omaha, NE	Urban Core Strategic Plan (Interstate 480 removal)
Jersey City, NJ	Empower NJ
Jersey City, NJ	Turnpike Trap
Trenton, NJ	Trenton 250
Albany, NY	Albany Riverfront Collaborative
Bloomington, NY	Campaign against Route 17 Widening
Buffalo, NY	Scajaquada Corridor Coalition
New York, NY	Institute for Public Architecture: To BE or Not to BQE
Syracuse, NY	The Community Grid
Rochester, NY	Hinge Neighbors, Inc.
Akron, OH	Innerbelt Advisory Committee
Cincinnati, OH	Bridge Forward Cincinnati
Norman, OK	Pike Off OTA
Tulsa, OK	Transform Tulsa Alliance
Eugene, OR	Campaign against Highway 126 West Expansion
Portland, OR	No More Freeways
Charleston, SC	Coastal Conservation League
Erie, PA	Connect Urban Erie
Pittsburgh, PA	Ohio River Boulevarding & Project 19/65
Austin, TX	Livable Oak Hill
Austin, TX	ReThink35
Dallas, TX	Coalition for a New Dallas
El Paso, TX	Freeways for the People
Houston, TX	Stop TxDOT I-45
Provo, UT	People for a Better Provo
Seattle, WA	Cultivate South Park
Milwaukee, WI	Fix at Six (Interstate 94)
Milwaukee, WI	Fix at Six (Stadium Freeway)
Milwaukee, WI	Rethink 794

¡Ejercicio de Crucigrama!

refresca tu memoria



Banco de Palabras

- | | | | |
|-------------------|----------------|----------------|------------|
| Activismo | Austin | Comunidad | Commission |
| DemandaInducida | Dependencia | Desplazamiento | |
| Equidad | Galveston | Houston | |
| Investigación | Oposición | Polución | |
| TransportePúblico | STOPTxDOTi45 | | |
| Sostenibilidad | Transportation | WhiteOakBayou | |

Verticales

1. _____ es la política o acción de usar campañas vigorosas para lograr un cambio de político o de social.

2. Uno de los valores clave de StopTxDOTi45. Abogamos por políticas que funcionen para todos.

3. La expansión de autopistas causa un _____ significativo, obligando a las personas a perder sus residencias, negocios y lugar de adoración.

4. Satisfacer las necesidades de las generaciones actuales sin comprometer las necesidades de las generaciones futuras, al mismo tiempo que se garantiza un equilibrio entre el cuidado del medio ambiente, el bienestar social y el crecimiento económico.

7. Los autobuses, trenes y trenes de alta velocidad son todos _____.

8. La capital de Tejas.

9. Definido como un grupo de personas que viven en el mismo lugar o que tienen una característica en común, y como un sentimiento de compañerismo con otros como resultado de actitudes, intereses y objetivos compartidos.

10. La _____ del automóvil es la idea de que algunos diseños de ciudades favorecen el uso del automóvil sobre otras formas de transporte alternativas, como bicicletas, caminar y el tránsito público.

12. Donde está planeada la expansión de la I-45.

14. Una de las organizaciones que intenta detener la expansión de la autopista.

Horizontales

5. TxDOT es gobernado por la de "Texas Transportation _____", un grupo de 5 personas nombradas por el gobernador de Tejas.

6. Preservando este espacio como un parque de la ciudad ayudará a detener la expansión de la autopista.

10. Uno de los mayores disputas en contra de la expansión de la autopista. Más carriles solo llevan a más tráfico.

11. La expansión de la I-45 estuvo en alto por la duración de dos años debido a una _____ federal por violaciones de derechos civiles.

13. La expansión de la I-45 enfrenta una _____ generalizada; muchas personas no lo quieren.

15. TxDOT significa "Texas Department of _____" ("departamento de transporte de Tejas").

16. El Houston-_____ Area Council es una organización regional cual los gobiernos locales consideran los problemas y cooperan en la solución de las problemas en toda el área. Houston está subrepresentado en esta organización.

17. La expansión de autopistas causará un aumento de la _____ ruido, lumínica, del agua y del aire.

