

Reflejos

OUR MISSION: We inspire, motivate and educate through the written word.

NUESTRA MISIÓN: Nosotros inspiramos, motivamos y educamos a través de la palabra escrita.

EDITORIAL/DESIGN

Editor de Contenido:
Marco A. Ortiz
mortiz@reflejos.com

Asistente de Editor de Contenido/Reportera:
Elena Ferrarin
eferrarin@reflejos.com

Diseño Gráfico:
Ana María Hinkhouse

Colaboradora:
Teresa Schmedding

Practicante de Asistente Editorial:
Juan Manuel Rodríguez

ADVERTISING/OPERATIONS

Gerente de Ventas y Operaciones:
Linda Siete
lsiete@reflejos.com

Gerente de Circulación:
Hector W. Gómez
hgomez@reflejos.com

Clasificados:
Phone: (847) 806-1111

Ventas:
Victor Rodriguez
vrodiguez@reflejos.com

CONTACT US

Reflejos is for you and about you, that's why your opinion is very important to us. Send your comments, ideas and suggestions to:

Reflejos es para tí y acerca de tí, por eso tu opinión es muy importante para nosotros. Envíanos tus comentarios, ideas o sugerencias a:

Reflejos Publications, LLC
155 E. Algonquin Road
Arlington Heights, IL 60005

T (847) 806-1111
F (847) 806-1112

Email: copy@reflejos.com
Web: www.reflejos.com

REFLEJOS BILINGUAL JOURNAL is a weekly publication serving suburban Latinos in Cook, DuPage, Kane, Kendall, Lake, McHenry, and Will counties. Reflejos is a proud member of the Paddock Family of publications and sister publication to the Daily Herald. Founded in 1990, Reflejos focuses on reflecting excellence in the Latino community fostering advancement.

REFLEJOS BILINGUAL JOURNAL es una publicación semanal que sirve a los latinos de los suburbios de Chicago en los condados de Cook, DuPage, Kane, Kendall, Lake, McHenry, y Will. Reflejos orgullosamente forma parte de la Familia Paddock y es publicación hermana del Daily Herald. Fundado en 1990, Reflejos se enfoca en reflejar la excelencia y promover el progreso de la comunidad latina.



Daily Herald

Un viaje a Saint Louis más rápido sobre rieles



FOTO: AP

TRENES DE alta velocidad como éste en Francia podrían viajar entre Chicago y St. Louis en el futuro cercano.

HIGH-SPEED TRAINS like this one in France may be traveling between Chicago and St. Louis in the near future.

POR MARNI PYKE
Para Reflejos

Viajar más rápido en tren desde Chicago hasta St. Louis a través de Springfield podría no significar mucho para usted a menos que sea un fanático de los Cardinals o un legislador estatal, pero las personas que apoyan los trenes de alta velocidad dicen que un influjo de fondos federales también podría significar más empleos.

El 28 de enero, el presidente Barack Obama anunció la distribución de \$8,000 millones en fondos de estímulo económico para trenes rápidos. Illinois recibirá \$1,230 millones, y el grueso del dinero se destinaría a construir una vía de alta velocidad desde Chicago hasta St. Louis y eventualmente hasta Kansas City.

Veinticuatro estados compitieron por el dinero que, colectivamente, ascendía a \$50,000 millones. California obtuvo \$2,300 millones y Florida, \$1,300 millones.

Se calcula que la ruta ferroviaria de alta velocidad hasta St. Louis que se construiría a lo largo de las vías de Amtrak costará más de \$4,000 millones, pero la representante estatal Elaine Nekritz dijo que la subvención es un gran comienzo.

“Estoy decepcionada porque no fue más, pero tenemos un pago inicial significativo y somos uno de solamente tres estados en conseguir más de mil millones de dólares”, dijo la demócrata de Northbrook.

Además del viaje a velocidad que permitiría a los trenes alcanzar las 110 millas por hora de Joliet a Alton, la representante dijo que el proyecto debería estimular el desarrollo económico.

“Es una inversión en la infraestructura”, dijo Nekritz. “El Departamento de Comercio de EEUU ha dicho que por cada \$1,000 millones invertidos en infraestructura, se crean

20,000 empleos”.

El estado también está comprometiendo más de \$800 millones para proyectos ferroviarios, añadió Nekritz, quien es portavoz del Comité de la Industria Ferroviaria de la Cámara de Representantes.

Joseph DiJohn, profesor de transportación de la Universidad de Illinois en Chicago (UIC, por sus siglas en inglés), señaló que “la mejora incremental de un servicio de 110 mph es mucho menor que la de un verdadero tren de alta velocidad de 220 mph. Por lo tanto, puede que el público se sienta decepcionado”.

Sin embargo, la subvención federal incluye algunos fondos para la planificación de un tren de 220 mph desde Chicago hasta St. Louis, dijo DiJohn, director de la Iniciativa Metropolitana de Apoyo a la Transportación, del Centro de Transportación Urbana de UIC.

Nekritz dijo que se estima que la ruta de St. Louis esté operando a 110 mph en dos a tres años. Las mejoras podrían permitir a los pasajeros de Chicago llegar a St. Louis en cuatro horas, cerca de 30 por ciento más rápido que en la actualidad.

En términos generales, la región del Medio Oeste recibió cerca de \$2,600 millones en fondos, según el Concilio de Planificación Metropolitana. Los proyectos incluyeron \$244 millones para Michigan, Indiana e Illinois para trabajar en un tren de alta velocidad de Chicago a Detroit y a Pontiac. Otra iniciativa es de \$823 millones para empezar a hacer mejoras a las vías del tren entre Milwaukee y Madison, lo que eventualmente llevaría un tren de alta velocidad de Chicago a Milwaukee, Madison y Twin Cities.

“Las subvenciones a Wisconsin y Michigan para las rutas Chicago-Milwaukee y Chicago-Detroit también van a beneficiar a nuestra región”, dijo DiJohn. “Los beneficios incluyen

Faster trip to St. Louis on track

A faster train trip from Chicago to St. Louis through Springfield may not mean that much unless you're a Cardinals fan or state lawmaker, but supporters of high-speed rail say it could also mean jobs.

President Barack Obama announced the distribution of \$8 billion in economic stimulus funds for fast trains on Jan. 28. Illinois will receive \$1.23 billion, with the bulk of the money going to build high-speed rail from Chicago to St. Louis and eventually Kansas City.

The high-speed rail route to St. Louis along Amtrak tracks was expected to cost more than \$4 billion, but state Rep. Elaine Nekritz said the grant is a big start. “I'm disappointed it wasn't more, but we have a significant down payment and we're one of only three states to get more than a billion dollars,” the Northbrook Democrat said.

Aside from trains that will be able to reach 110 mph from Joliet to Alton, it should encourage economic development, she said. “It's investing in infrastructure,” Nekritz added. “The U.S. Department of Commerce has said that for every \$1 billion invested in infrastructure, it creates 20,000 jobs.” The state also pledged more than \$800 million for rail projects.

Nekritz said it's estimated the St. Louis route could be operating at 110 mph in two to three years. The improvements could allow Chicago passengers to reach St. Louis in four hours, about 30 percent faster than currently.

Overall, the Midwest region received about \$2.6 billion in funding, according to the Metropolitan Planning Council. Projects included \$244 million for Michigan, Indiana and Illinois to work on high-speed rail from Chicago to Detroit to Pontiac. Another initiative is \$823 million to start making improvements to tracks between Milwaukee and Madison, eventually leading to high-speed rail service between Chicago, Milwaukee, Madison and the Twin Cities.

REFLEJOS.COM
Read more in English online

empleos en la construcción, mejor servicio y menos congestión vehicular y aérea”.

“Fuimos escogidos porque Chicago es el centro del servicio de carga y de pasajeros en EE.UU. Estas tres rutas por sí solas son responsables de 41 de los 300 trenes diarios de Amtrak. Springfield, St. Louis, Milwaukee y Detroit cae dentro de las ciudades a distancia corta o intermedia en donde un servicio de tren rápido y conveniente puede competir favorablemente con el aire y la carretera y podría tener mayor uso”