

Alcalde pide la AMA o el tren hasta Arecibo

dom, 2 de enero de 2005
EL NUEVO DÍA / PUEBLOS

Por: Luis Penchi
Especial El Nuevo Día

El reelecto alcalde de Dorado, Carlos López Rivera, pidió al gobernador electo Aníbal Acevedo Vilá y al liderato novoprogresista en la Legislatura que se extienda el servicio de la Autoridad Metropolitana de Autobuses (AMA) a la zona de Arecibo y que se desarrolle una ruta panorámica de impacto turístico para la región.

En entrevista con El Nuevo Día, López recordó que los gobiernos de Pedro Rosselló y Sila Calderón no han presentado un proyecto emblemático para el desarrollo de la región de Arecibo, como lo hicieron con otros sectores del país.

"Una de las cosas que yo estoy discutiendo con el senador electo de Arecibo es que tenemos que exigir un mejor plan de transportación para nuestra zona. Todo el mundo habla de que el **Tren Urbano** inaugurado recientemente debe llegar a Ponce, a Caguas y a Carolina, pero no se habla de Arecibo", manifestó el líder popular. Sostuvo que si el gobierno no puede llevar a la región el **Tren Urbano** al menos debe extender la ruta de las guaguas de la AMA.

"Necesitamos que el gobierno cree una evolución económica y que se le confiera a los residentes de nuestra región un medio de transporte que sea exitoso", dijo López, quien añadió que le presentará a los presidentes electos de ambas cámaras legislativas un proyecto para crear una nueva ruta panorámica que estimule la economía turística.

"Lo que queremos es una ruta que bordee por la costa la región de Arecibo y se denomine con el nombre de la ex alcaldesa de San Juan, Felisa Rincón, que es una figura que trasciende ya el partidismo. Nuestro proyecto propone el desarrollo de restaurantes y hoteles, con los que ya cuenta Dorado pero entendemos que lo ya ha sido bueno para nosotros ayudará a Vega Alta, Manatí, Vega Baja, Arecibo y Quebradillas", señaló López, quien lleva 16 años como alcalde.

Aponte apoya plan de transporte masivo

dom, 2 de enero de 2005
EL NUEVO DÍA / PUEBLOS

Por: Luis Penchi
Especial El Nuevo Día

La extensión del servicio del **Tren Urbano** al Distrito de Arecibo es viable y puede iniciarse en el próximo cuatrienio, pero es improbable que el tren pueda conectarse entre Carolina y Fajardo, dijo el próximo presidente cameral José Aponte.

Aponte, un representante por acumulación a la Cámara oriundo del este del país que acumuló votos en Morovis, Quebradillas, Florida y Hatillo en las pasadas elecciones, recordó que el programa de gobierno de su partido propone una ruta del **Tren Urbano** en las costas de la Isla.

"El **Tren** para todo Puerto Rico que nosotros proponemos bajaría hasta Caguas y de allí hasta Naguabo por toda la costa, este, sureste y noreste, regresando a San Juan", dijo.

Manifestó que uno de los puntos más fáciles de desarrollar es el norte de la Isla por su contorno topográfico.

"La servidumbre existe y es del gobierno, así que no veo por qué no desarrollar el tren para Arecibo. Podemos utilizar la empresa privada que puede financiar gran parte de esta iniciativa y el costo para el gobierno sería mínimo", declaró.

Aponte dijo que los planes del PNP son desarrollar el **Tren Urbano** hasta Carolina, pero de esa ciudad en adelante los residentes del este utilizarán la Ruta 66 como transporte porque a su entender establecer un tren en la región entre la ciudad de los gigantes y Fajardo no es viable.

"Allí hay una porción de terreno grande que incluye al Yunque, lo que queda disponible es difícil, así que nuestro programa de gobierno incluye llevar el tren hasta Ceiba, pero no desde ese pueblo hasta Carolina directamente".

Bajo evaluación la fecha de inicio de operaciones

lun, 17 de enero de 2005
EL NUEVO DIA / EL PAÍS

Por: José Javier Pérez
end.jperez1@elnuevodia.com

El cobro de tarifa y las operaciones regulares del **Tren Urbano** podrían comenzar entre el 21 de febrero y el 21 de marzo.

El designado secretario de Transportación y Obras Públicas, Gabriel Alcaraz, explicó que el cobro de tarifa y las operaciones generales del tren comenzarían únicamente cuando sus operaciones queden coordinadas con las guaguas de la Autoridad Metropolitana de Autobuses (AMA) y los porteadores públicos que se han unido a Alternativa de Transporte Integrado (ATI).

ATI es la entidad gubernamental adscrita al Departamento de Transportación y Obras Públicas (DTOP) a cargo de la integración de los sistemas de transportación motorizados y no motorizados, como son las bicicletas.

"Tenemos que esperar a que todo esté engranado, pues cuando uno cobra por un servicio se crean expectativas de calidad", dijo el funcionario.

La tarifa del tren será de \$1.50, importe que incluye una transferencia en la AMA o el Metrobús. Pero por el momento, los paseos de fin de semana continuarán gratis.

La tarjeta magnética no funciona con la rapidez que los usuarios esperan. Y es que el sistema requiere un par de segundos para "leer" el boleto y realizar la transacción electrónica de rigor. A manera de consejo, Alcaraz recomendó que el usuario pase la tarjeta magnética por la ranura del torno a la misma velocidad en que camina.

En las estaciones se permitirá acceso a los ciclistas siempre que estos obtengan un carné especial. No obstante, los formularios para tramitar la identificación no han llegado a la estación Martínez Nadal, según constató este diario.

Habrá descuentos y tarifas especiales para estudiantes, personas con impedimentos, de edad avanzada debidamente identificadas y registradas.

Los estudiantes pagarán 75 centavos al presentar una tarjeta que estará identificada con la palabra "estudiante". Las personas entre los 60 y 74 años también pagarán 75 centavos al mostrar otra tarjeta magnética que será color blanca y que tendrá impresa la fotografía del usuario. Los usuarios de 75 años o más tendrán una tarjeta similar, pero para ellos el acceso será gratuito.

Habrá un pase que cuesta \$15 y que permite el acceso ilimitado al **Tren**, la AMA y el Metrobús durante siete días. Por \$50 el acceso es ilimitado durante un mes y por \$90, el usuario podrá utilizar el sistema de ATI durante tres meses de forma ilimitada.

En ruta a Carolina el Tren Urbano

lun, 17 de enero de 2005
EL NUEVO DIA / EL PAÍS

Por: José Javier Pérez
end.jperez1@elnuevodia.com

El Departamento de Transportación y Obras Públicas (DTOP) ya comenzó los preparativos para la planificación y estudios ambientales de la segunda fase del **Tren Urbano**, cuya ruta tendrá a Carolina como destino final.

Como parte de los requisitos del gobierno federal para asignar fondos, el DTOP tiene que realizar estudios que demuestren que las vías de acceso actual hacia Carolina ya no son suficientes y que el desplazamiento vehicular a ese municipio es tortuoso.

"Si todo sale bien, la construcción podría comenzar a finales del cuatrienio", dijo Gabriel Alcaraz, designado secretario de Transportación y Obras Públicas.

Ya se han seleccionado siete u ocho posibles rutas. Una de las alternativas comienza en la estación subterránea de Río Piedras, en donde ya está construido uno de los túneles rumbo a ese municipio. El recorrido, que duraría algunos 25 minutos, culmina en un área aledaña al estadio Roberto Clemente en Carolina.

El costo de la extensión sería de aproximadamente \$1,000 millones. Utilizaría un sistema de tren pesado o "heavy train" similar a los vehículos de la fase I del tren. "Esto es porque se espera que la demanda de pasajeros a Carolina sea de unos 80,000 diarios", explicó Alcaraz.

El funcionario destacó que la intención del DTOP es contratar a una empresa experta en trenes que no sea Siemens. El objetivo es evitar que una misma compañía esté a cargo de todos los proyectos de transportación masiva. No obstante, se sabe que la experiencia de Siemens con el **Tren Urbano** dejó un sabor amargo en Puerto Rico.

La ruta a Carolina no tendrá las estaciones inmensas o faraónicas que se desarrollaron para el tramo de Bayamón a Santurce. "Esa fue una de las lecciones aprendidas en la primera fase", dijo Alcaraz.

Aunque la extensión tendrá alguna estructura emblemática, las siete u ocho estaciones que tendría la ruta a Carolina mantendrán un mismo diseño arquitectónico. Obras de arte público darían a cada estación una personalidad particular, señaló Alcaraz.

Acción legal de Bayamón contra el DTOP por el Tren

lun, 24 de enero de 2005
EL NUEVO DIA / EL PAÍS

Por: José Javier Pérez
end.jperez1@elnuevodia.com

El alcalde de Bayamón, Ramón Luis Rivera Cruz, demandará la próxima semana al Departamento de Transportación y Obras Públicas (DTOP) por cobro de dinero, invasión de propiedad municipal y daños a la propiedad, todo relacionado con la construcción de las dos estaciones del **Tren Urbano** en ese municipio.

Rivera, quien ha sido un defensor del tren, explicó que desde que comenzó la construcción del proyecto ha colaborado con DTOP y la Autoridad de Carreteras permitiéndoles que empezarán la construcción de ambas estaciones para acelerar la construcción a pesar de que los predios en controversia no habían sido adquiridos por esas agencias estatales.

La única condición que puso el alcalde fue que, mientras proseguía la construcción, se completara el traspaso oficial de las propiedades donde ubican las estaciones Bayamón Centro y Deportivo.

En el 2001, Rivera le propuso al entonces secretario del DTOP, José M. Izquierdo, cambiarle los 39,000 metros cuadrados municipales que ocupan las dos estaciones y que están valorados en \$7 millones, por un terreno estatal a la entrada de Bayamón que mide 20,000 metros y está valorado en un millón.

"Era un negocio redondo para el DTOP", dijo el alcalde. No obstante, el DTOP nunca dio los pasos para culminar la transacción.

Más tarde, Rivera se reunió y tuvo conversaciones telefónicas con el sucesor de Izquierdo - Fernando Fagundo- y éste también le prometió que el asunto se aclararía. Tampoco hubo progreso.

"El jueves pasado, antes de decidir demandar, pedimos una reunión entre nuestros abogados del municipio y los del DTOP. Pero éstos no llegaron y dijeron que estaban almorzando. Decidí demandar", dijo el alcalde. "Pero si ellos me llaman esta semana y aclaramos el asunto, pues no radico la demanda", aclaró.

Rivera dijo que aparte de esta controversia, el DTOP tampoco ha llegado a acuerdos con el municipio sobre el uso de los predios donde ubica el Coliseo Rubén Rodríguez y el Estadio Juan Ramón Loubriel.

Durante las "trillitas" de fin de semana en el tren muchos usuarios han utilizado estos predios municipales para estacionar sus vehículos. Mientras, urbanizaciones aledañas utilizan el área como un tramo corto, seguro y bien iluminado en las noches para llegar a la estación Deportivo.

Pero Rivera dijo que el DTOP no ha accedido a discutir aspectos relacionados con seguros de responsabilidad pública ni a dialogar sobre cómo se manejaría el estacionamiento y la vigilancia de lugar ante la expectativa del mucho público usará las instalaciones municipales cuando el tren inicie operaciones generales el próximo mes.

"Estamos dispuestos a ayudar pero tenemos que aclarar cómo atenderemos estos asuntos. Ni

siquiera nos informaron que el tren operaría durante las fiestas de la San Sebastián para nosotros hacer los arreglos y abrir los portones por donde atrechan los usuarios", dijo.

El Nuevo Día fue testigo de cómo usuarios de urbanizaciones cerca de las estaciones de Bayamón tuvieron que caminar desde la PR-174 hasta las inmediaciones de la PR-2 para llegar a la Estación Deportivo.

El éxito de un sistema de transportación masivo como el tren descansa no en cuán avanzada sea la tecnología del proyecto, sino en cuán accesible será a los usuarios, la puntualidad de los itinerarios y aspectos de seguridad, según expertos en el tema.

Este reportero observó y experimentó cómo muchos ciudadanos que querían llegar a la Estación Deportivo durante el fin de semana encontraron los accesos municipales cerrados y tenían que caminar por la carretera PR-174 por la falta de suficientes aceras y cruzar tramos oscuros hasta llegar cerca de la PR-2.

Rivera reiteró que está dispuesto a abrir estos accesos, pero que necesita formalizar acuerdos con el DTOP. En cuanto a las aceras, señaló que está construyendo nuevas vías peatonales en la PR-174 a pesar de que es una vía estatal. "Es dinero que podría usar en cosas del municipio, pero lo estamos haciendo pues creemos en el tren", dijo.

Pobre vigilancia alrededor de las estaciones del TU

sáb, 5 de febrero de 2005
EL NUEVO DÍA / EL PAÍS

Por: José Javier Pérez
end.jperez1@elnuevodia.com

La trillita de ese domingo en el **Tren Urbano** le salió cara a Evelyn Huertas.

Dejó su Pathfinder en el estacionamiento de la Estación Martínez Nadal para ir con su familia a las Fiestas de la Calle San Sebastián. Y cuando regresó, alguien había roto el cristal del lado derecho del pasajero de su vehículo.

Pidió hablar con algún gerente del **Tren Urbano** y allí le indicaron que no podían ayudarla. "Me dijeron que estacionarme en el estacionamiento del tren era como hacerlo en la calle", dijo Huertas.

"El paseo me costó \$125 por la reparación del cristal", dijo la mujer al quejarse por la falta de vigilancia.

Sobre este asunto, ocurrido el 30 de enero, el designado secretario del Departamento de Transportación y Obras Públicas (DTOP), Gabriel Alcaraz, dijo que los usuarios del **Tren Urbano** recibirán servicio de seguridad cuando dejen sus vehículos en las estaciones que tienen estacionamientos.

No obstante, al momento el DTOP está en proceso de seleccionar compañías de seguridad, asunto que añadirá \$5 millones adicionales a los costos operacionales del tren.

Según Alcaraz, cuando se concibió el **Tren Urbano** y se adjudicaron diversos contratos, no se hizo lo propio con el asunto de la seguridad. "Es algo que hemos tenido que corregir y hacer ahora", dijo.

Explicó que aparte de contratar a empresas de seguridad, está en proceso de afinar las operaciones de los estacionamientos del tren.

Adelantó que los usuarios que dejen sus autos en estos estacionamientos pagarán \$5, importe que incluirá dos boletos para el tren.

De otra parte, el funcionario indicó que otro incidente que detuvo la operación del tren por más de media hora se debió a una soldadura floja en un riel. "Se arregló pero tomó una hora", dijo. "Esto significa que el sistema de seguridad está operando", dijo.

Alcaraz recordó que tanto los usuarios como el Gobierno están en medio de un proceso histórico para aprender e internalizar la cultura del tren.

Sí reconoció que la empresa Alternate Concept, Inc. (ACI), a cargo de las operaciones del **Tren Urbano**, necesitará reevaluar la forma en que trata al público, ofrece información y recibe quejas o sugerencias de los usuarios.

Se han reportado incidentes en que empleados de ACI responden de mala gana a los usuarios o ignoran comentarios y sugerencias de pasajeros, como ocurrió en la Estación Deportivo hace varias semanas cuando algunas personas se quejaban por los problemas de acceso peatonal en esa instalación.

'Vitales' los carriles exclusivos

mar, 8 de febrero de 2005
EL NUEVO DIA / EL PAÍS

Por: José Javier Pérez
End.jperez1@elnuevodia.com

La Autoridad Metropolitana de Autobuses (**AMA**) no podrá cumplir con itinerarios puntuales y frecuentes ni convencer a los automovilistas a enlistarse en las filas del transporte público hasta que exista un circuito de carriles exclusivos que den confiabilidad y agilidad al servicio.

La ausencia de éstos hace que no haya diferencia alguna entre un auto atrapado en el tapón y una guagua de la **AMA** atascada en el tráfico. En cambio, su existencia haría que las guaguas puedan desplazarse con la eficiencia de un tren sin rieles.

Aunque la presidenta de la corporación pública, Adeline Torres, validó la necesidad de tener esta infraestructura, reconoció que ampliar los carriles exclusivos requerirá un esfuerzo de planificación urbana ya que supondrá reorganizar la ciudad.

Torres se refirió a la necesidad de expropiaciones que serían necesarias para abrir espacio en la densamente desarrollada ciudad para crear carriles exclusivos.

"Extenderlos debe ser considerado, aunque no existen las condiciones en este momento", dijo Torres. Además, el esfuerzo requerirá voluntad política y mucho dinero.

Junto a los carriles, será necesario maquillar la ciudad para convertirla en un lugar que invite a la gente a caminar como por ejemplo, construyendo aceras anchas, colocando luminarias apropiadas y sembrando árboles que den sombra y suavicen el entorno ciudadano, explicó Gabriel Moreno Viqueira, catedrático de la Universidad de Puerto Rico experto en temas de urbanismo y transportación pública.

Moreno Viqueira indicó que existe una ley federal que establece que el 10% del presupuesto para carreteras se destine a infraestructura para peatones.

"La teníamos, pero Puerto Rico se salió de esa ley en 1998 y no sabemos las razones", dijo el catedrático.

Las aceras y el espacio del peatón es invadido cada vez más por rótulos plantados en plena acera o automóviles, algunos incluso de la Policía- estacionados ilegalmente sobre éstas.

Uno de los casos más obvios es el desfile de rótulos publicitarios colocados frente a la Universidad de Puerto Rico que es una estructura histórica. "Los ingenieros de tránsito en Puerto Rico no han adoptado medidas para el peatón", dijo Moreno Viqueira.

La manifestación de este desfase se observan también con la presencia de cruces peatonales en avenidas que son un peligro para el peatón, puentes peatonales en áreas que nadie usa (como en el caso del que está en la avenida Kennedy) y con la instalación en carriles urbanos de luminarias diseñadas para autopistas.

"Esto le da al ciudadano el mensaje de que los peatones y la transportación pública no son importantes para el Gobierno", dijo el catedrático.

Propuesta de \$44.6 millones exclusivos para el TU

mar, 8 de febrero de 2005
EL NUEVO DÍA / EL PAÍS

Por: José A. Delgado
jdelgado@elnuevodia.com

WASHINGTON - Los \$44.6 millones recomendados ayer por la Casa Blanca para el proyecto del **Tren Urbano** (TU), como parte del presupuesto federal 2006, son independientes a los fondos que pueden autorizarse a través del proyecto de reautorización de fondos para carreteras y autopistas.

El comisionado residente en Washington, Luis Fortuño, sometió ayer al Comité de Transporte de la Cámara baja su petición de fondos para esa legislación, que incluirá asignaciones para los próximos seis años.

La solicitud incluye una propuesta de autorización de gastos para la segunda etapa del proyecto del **Tren Urbano**, pero Fortuño dijo que el Comité de Transporte de la Cámara baja federal le ha pedido, por ahora, confidencialidad en ese proceso.

La propuesta formal que hará el Comité de Transporte debe conocerse a finales de mes o principios de marzo, indicó Fortuño, quien sostiene que ha solicitado más dinero del que espera se le otorgue a la Isla.

La Cámara de Representantes y el Senado federal aprobaron en 2004 medidas independientes que otorgaban a Puerto Rico aumentos anuales en los fondos para carreteras y autopistas. Esos proyectos nunca llegaron a ser armonizados, por lo que la legislación quedó pendiente para este semestre.

La propuesta de 2004 del Senado aumentaba los fondos para carreteras y autopistas de \$110 millones a \$140 millones durante el primer año de vigencia de la ley. La de la Cámara otorgaba \$115 millones para carreteras y autopistas, además de sugerir una asignación de \$457 millones para la próxima etapa del **Tren Urbano**.

El director ejecutivo de la Administración de Asuntos Federales de Puerto Rico (PRFAA), Eduardo Bhatia, dijo que con los \$44.6 millones propuestos por el gobierno de Bush para el año fiscal 2006 se termina la asignación de fondos de la primera etapa del tren.

Según estadísticas provistas en 2004 por la oficina del entonces comisionado residente Aníbal Acevedo Vilá, ahora gobernador de la Isla, el Gobierno federal ya había asignado \$293 millones de los \$308 millones prometidos por el Ejecutivo estadounidense.

Según Bhatia, también se entregarán \$2 millones para mejoras al campamento Santiago de la Guardia Nacional en Salinas.

Reestructuración de rutas en la AMA con el Tren

mar, 8 de febrero de 2005
EL NUEVO DIA / EL PAÍS

Por: José Javier Pérez
end.jperez1@elnuevodia.com

La Autoridad Metropolitana de Autobuses (AMA) reestructurará 21 de sus 30 rutas para que funcionen de forma coordinada con las operaciones de **Tren Urbano**, dijo Adeline Torres, presidenta de esa corporación pública.

Con el cambio -que costará más de \$7 millones- se ampliará el horario de servicio de las guaguas de 4:30 a.m. hasta las 12:30 de la madrugada todos los días; se añadirán más vehículos, se reordenarán las rutas para que paren en las estaciones del tren o cerca de éstas y se mejorará el cumplimiento con los itinerarios de servicio, indicó la funcionaria.

"Es un cambio drástico para la AMA", dijo.

La última gran reestructuración en la AMA ocurrió en 1997. Ese ajuste tuvo el efecto de detener un peligroso declive en el número de usuarios.

En 1997 la cifra de usuarios era de poco más de 20 millones. Actualmente, más de 31 millones de personas usan la AMA cada año.

Tendrá otros impactos, como la eliminación de algunas rutas de la AMA que cubren el recorrido que ahora hará el **Tren Urbano**, explicó Torres.

Una de las rutas que desaparecerá será la ruta 52, un recorrido que ha estado en operaciones por 35 años cubriendo Bayamón, Centro Médico y Río Piedras. Esa ruta es cubierta ahora por el **Tren Urbano** y los 14 autobuses asignados a la 52 darán servicio a otras áreas, adelantó Torres.

La eliminación es parte de la política pública federal de evitar la duplicidad en los sistemas de transportación, explicó Torres.

Se avecinan otros ajustes que se sumarán a otros cambios significativos que ya se han realizado en la AMA. Uno de estos fue la dramática modernización del Centro de Comunicaciones de la AMA.

De ser un salón oscuro con un radio destartalado, se ha transformado en un centro de alta tecnología que permite seguirle el rastro a todas las guaguas mediante sistemas de posicionamiento global (GPS, por sus siglas en inglés) que utilizan señales de satélites para precisar la localización y el desplazamiento de los vehículos.

Además, se crearon brigadas para dedicarse exclusivamente a la reparación de los sistemas de rampas de las guaguas, un asunto que levantó muchas quejas entre usuarios que necesitan este aditamento.

Para el futuro, se creará un centro de ayuda al cliente que llenará el vacío de información que existe en la actualidad.

Asimismo, se sumará el sistema de pizarras electrónicas en los terminales, parecidas a las que

hay en los aeropuertos, y que permitirán a conductores y usuarios conocer cuándo llegará o saldrá una guagua.

La administración del sistema de transporte, además, tiene planes para publicar una página de internet con información sobre las rutas y los horarios, para que las personas puedan verlos en su casa y planificar sus viajes antes de salir.

La AMA tiene un total de 30 rutas. Cuenta con una flota de 240 autobuses de las cuales entre 180 y 185 están en servicio cada día.

La diferencia se debe a roturas mecánicas y al ausentismo de choferes, el cual es mayor los lunes, explicó Torres.

La tarifa regular de las guaguas es de 25 centavos, y de 10 centavos para los envejecientes. Pero el costo real por viaje es de \$1.79.

"Se trata de un servicio social", dijo Torres al explicar que en prácticamente todo el mundo los sistemas de transporte público necesitan subsidio gubernamental.

Alternativa de transporte sin integrar

mar, 8 de febrero de 2005
EL NUEVO DÍA / EL PAÍS

Por: José Javier Pérez
end.jperez1@elnuevodia.com

La banca de acero inoxidable en la parada de guaguas frente a la Universidad de Puerto Rico (UPR) en Río Piedras está vacía, pero don Raúl Ramos prefiere quedarse de pie.

"Si te sientas y ha hecho mucho sol, se te queman las nalgas, y si llueve se te moja el fondillo o hasta te da corriente, porque los cables eléctricos están mal puestos", dijo el hombre de 62 años de edad. "Además, si te sientas, los rótulos de publicidad no te dejan ver la guagua que se acerca y te quedas a pie", agregó.

Don Raúl y otras personas llevan media hora esperando la ruta A-3 de la Autoridad Metropolitana de Autobuses (AMA) y entendiendo, de primera mano y sin que ningún teórico tenga que explicárselo, por qué el sistema integrado de transporte público que se supone sea el soporte para el **Tren Urbano** está aún lejos de convertirse en realidad.

Tan lejos está de funcionar el sistema que el Departamento de Transportación y Obras Públicas (DTOP) ha decidido retrasar la plena entrada en funciones del **Tren Urbano**, prevista originalmente para el 21 de febrero, precisamente porque el sistema de transporte integrado no está en funciones, indicó el secretario designado, Gabriel Alcaraz.

El retraso se debe, indicó Alcaraz, a que la AMA no tendrá reestructuradas las 21 rutas que necesita cambiar para coordinar sus operaciones con el tren ni se ha logrado aún una coordinación con otros sistemas de transporte, como los porteadores públicos.

Todos forman parte la Alternativa de Transporte Integrado (ATI), que coordina las operaciones del tren y sus sistemas de apoyo, como la AMA y los porteadores públicos.

"No puedo abrir el sistema y cobrar hasta que no se complete la coordinación, ya que al cobrar se crean altas expectativas en el servicio y aún no estamos listos", dijo Alcaraz, en entrevista con El Nuevo Día.

El **Tren** estará en plenas funciones, dijo Alcaraz, "en algún momento entre abril y septiembre".

"A alguien en el DTOP se le fue la mano cuando inauguraron el **Tren** (en diciembre), cuando aún quedaban muchas cosas que afinar", declaró Alcaraz.

El funcionario estimó que abril podría ser una buena fecha para iniciar las operaciones. No obstante, explicó que el acuerdo con el gobierno federal es que el proyecto arranque con su servicio regular en o antes del 30 de septiembre. De no hacerlo, el DTOP se expone a amonestaciones.

Aparte de la coordinación con los otros sistemas de transporte, quedan muchos otros detalles por afinar.

Por ejemplo, la periferia de las estaciones del **Tren** no es apta para las personas: faltan aceras, cruces de peatones, escasean las luminarias y faltan árboles, infraestructura medular para quien camina bajo el candente sol caribeño.

Los porteadores tampoco son parte aún del sistema, ya que no se han alcanzado los acuerdos para integrarlos.

"Nos preocupa el requisito de trabajar de 5:00 a.m. a 12 de la noche, de tener que cambiar nuestras guaguas, y de tener que salir cada quince minutos", dijo José Cátala, presidente de la Asociación de Porteadores Públicos de Puerto Rico.

Agregó que los porteadores quieren integrarse a ATI pues tiene el potencial de aumentar el flujo de usuarios y mejorar el transporte público.

La AMA, como una entidad pública, es, no obstante, el epítome de lo que debería estar funcionando en coordinación con el tren. Pero no lo está.

Además de que aún no se han coordinado todas las rutas que necesitan estar en sintonía con el funcionamiento del tren, la AMA sigue incumpliendo con sus horarios, las guaguas siguen atascándose en los tapones y, en términos generales, sigue siendo una aventura confiar en este sistema.

"No hay consistencia en los horarios, y por ende, no es confiable. La consistencia es necesaria para que la gente sienta que puede abordar la guagua para llegar a su destino a tiempo", dijo Gabriel Moreno Viqueira, catedrático de la Universidad de Puerto Rico (UPR) y experto urbanismo y transportación pública.

El Nuevo Día tomó la ruta A-3 junto a Moreno Viqueira para atestiguar de primera mano el funcionamiento del sistema y la primera sorpresa fue la gran cantidad de gente que, a pesar de los problemas, sigue confiando en la AMA, que transporta unos 31 millones de pasajeros al año.

"A pesar de todos los problemas que atraviesa un usuario de la AMA aún tenemos cultura de transportación pública", dijo Moreno Viqueira.

En cada parada, más gente sigue abordando la A-3.

Todos se apiñan para dejar espacio al que viene. Hombro con hombro, cara con cara. El aire acondicionado de la guagua distribuye un aroma particular: la mezcla de olor a sudor, ungüento "Vicks" y jabón "Maja".

Nadie se queja. La guagua democratiza. El ejecutivo, la empleada doméstica, el estudiante universitario... todos son iguales aquí adentro.

El carril exclusivo por el cual iba se acabó y la guagua quedó atrapada en el tapón como cualquier otro carro. El pasajero no ve ninguna diferencia entre estar en un tapón dentro de una guagua a estarlo en su auto.

La A-3 vuelve a detenerse en una parada al lado de Plaza Las Américas. Una señora casi tiene que saltar de la guagua a la calle para evitar un charco pues la acera estaba ocupada por un auto.

Varios descienden en su peregrinación para cambiar de la A-3 al Metrobús 1. Para hacer el cambio hay que cruzar a pie por Plaza las Américas y cruzar la avenida Roosevelt para llegar a la parada. A paso apresurado, la caminata le toma 15 minutos a una persona saludable.

"No se ha pensado en la gente y el usuario se enfrenta a muchos obstáculos como éste para llegar a la guagua y al tren", dijo Moreno Viqueira.

"En términos tecnológicos, el **Tren Urbano** podrá ser el más moderno y avanzado de Estados Unidos. Pero en términos del usuario, no lo es".

Gana terreno la AMA con el cambio de autobuses

dom, 20 de febrero de 2005
EL NUEVO DÍA / EL PAÍS

Por: José Javier Pérez
end.jperez1@elnuevodia.com

La Autoridad Metropolitana de Autobuses (**AMA**) anunció ayer la adquisición de cuatro vehículos que funcionan con diesel y electricidad, con lo que esa corporación pública inicia una transición paulatina hacia tecnologías de transportación más limpias.

Cada uno de estos vehículos híbridos costará \$500,000 y su fabricación, a manos de la empresa New Flyer of America, se completará antes de que termine el año, dijo Adaline Torres, presidenta y gerente general de la **AMA**.

Estos vehículos miden 35 pies de largo por lo que son similares a las nuevas unidades de la **AMA**, aunque un poco más pequeñas que las guaguas tradicionales que alcanzan 40 pies.

El uso de estos vehículos híbridos supondrá un ahorro de combustible de un 40 por ciento en comparación con los autobuses convencionales. Esto porque el arranque o inicio de rodaje de los nuevos autobuses será con electricidad. Esta fase es la que más combustible consume y más emisiones atmosféricas produce en autobuses convencionales.

Luego del arranque, estos autobuses continuarán utilizando electricidad hasta que alcancen las 18 millas por hora. Superada esa velocidad, el vehículo comienza a alternar entre el modo eléctrico y el motor impulsado por diesel. De esta forma, la batería tendrá la oportunidad de recargarse, explicó, Wilson Avilés, director de operaciones de la **AMA**.

Como estas unidades recorrerán rutas urbanas, estarán utilizando electricidad la mayor parte del tiempo. Esto significa que los recorridos producirán cero emisiones y también un viaje más silencioso y prácticamente ausente de las vibraciones típicas de un vehículo motorizado, dijo Torres.

De forma inicial, los autobuses servirán las rutas que atienden centros hospitalarios como el Centro Médico, Hospital Metropolitano, Auxilio Mutuo, Pavía, Doctor Hospital y Presbiteriano, entre otros.

Estos autobuses producen emisiones de monóxido de carbono y de hidrocarburo que son hasta un 90 por ciento más bajas que las generadas por un vehículo tradicional. Además, las emisiones de óxido de nitrógeno puede ser hasta un 50 por ciento más bajas.

No es la primera vez que la **AMA** intenta utilizar tecnologías de transporte más limpias. Hace años, esa corporación pública celebró la adquisición de vehículos que utilizaban metanol, un combustible que se puede obtener hasta de la descomposición orgánica de los rellenos sanitarios. No obstante, el proyecto fracasó.

Torres dijo que esta experiencia negativa se debió a la falta de adiestramiento de mecánicos en la **AMA** para reparar este tipo de vehículo y porque existía la visión de que este tipo de vehículos constituían un gasto y no una inversión.

Por eso, explicó que en esta ocasión el contrato de compra de los vehículos incluye adiestramientos para crear una unidad de mecánicos especializados en este tipo de ómnibus.

En la firma del contrato estuvo presente el secretario designado de Transportación y Obras Públicas, Gabriel Alcaraz, y representantes de la empresa New Flyer of America.

Por error o falta de costumbre, pocos análisis económicos consideran los beneficios ambientales positivos y negativos de acciones que tienen impacto ambiental.

En este caso, la compra de vehículos híbridos podría reducir a largo plazo los costos médicos asociados a la contaminación atmosférica ocasionada por la quema de combustibles fósiles.

"Desde este momento, la **AMA** pasa a colaborar en los esfuerzos del gobierno y las organizaciones ambientalistas para establecer un balance equitativo entre la población, los recursos y el ambiente para la configuración de una sociedad sustentable que provea una vida rica en oportunidades de desarrollo y un futuro de armonía social, económica y ambiental", dijo Torres.

Resulta la oferta del tren

dom, 27 de febrero de 2005
EL NUEVO DÍA / DEPORTES: MOSAICO

Por: Hiram Alberto Torraca
Especial El Nuevo Día

A JUZGAR por la cantidad de personas que ayer, poco antes de las 6:00 p.m., estaban llegando al Coliseo Rubén Rodríguez utilizando el **Tren Urbano** (TU), la iniciativa de ofrecer este servicio gratuitamente para la cartelera estelarizada por la defensa de Miguel Cotto ante DeMarcus Corley, resultó un éxito.

Público de todas las edades y de diversos pueblos de la Isla prefirieron utilizar este servicio ya sea para evitar el tapón al entrar y salir del coliseo, el dolor de cabeza para conseguir un buen estacionamiento o, sencillamente, aprovecharon la ocasión para darse su primer viajecito en el TU.

"Esto ha sido fantástico, porque uno no tiene que meterse en el tapón y llega más tranquilo", dijo Jayson Algorri, en un sondeo informal hecho por El Nuevo Día entre los usuarios del **Tren Urbano** en la estación ubicada en el complejo deportivo de Bayamón.

Algorri, de 23 años, viajó desde Yabucoa junto a su novia y prefirió dejar su vehículo en uno de las estaciones del TU y usar el servicio.

"Parece que ha sido una buena idea. En el vagón que yo venía estaba lleno (de personas)", dijo.

Mientras que Carlos Ibáñez, de 34 años, expresó que "esto es un alivio. Definitivamente ayuda porque te evitas el tapón, buscar el parking y también te ahorras algo en gasolina", dijo Ibáñez, residente de Cupey Alto y quien tomó el TU en la estación Martínez Nadal en Guaynabo.

Por su parte, Roberto Viera, de Río Piedras, indicó que por la promoción que hubo para que el público usara el TU en esta actividad, decidió montarse en el tren por primera vez.

"Me ha sorprendido que tanta gente lo esté usando. Yo estaba un poco reacio, pero lo promocionaron mucho así que me monté, aunque a mí me gusta andar en mi carro. Pero todo estuvo muy bien, así que yo creo que en futuros eventos lo volveré a usar", dijo Viera, mientras se dirigía junto a un par de amigos directamente hacia un puesto de pinchos, estratégicamente ubicado a la salida del tren.

"¿Qué cómo estuvo? Fenómeno, y mejor aún que no tuve que pagar", manifestó entre risas, el ex entrenador de boxeo Félix Serate, residente en Carolina y de 78 años.

Para uno de los principales ejecutivos del TU, el propósito de ofrecer este servicio anoche de forma gratuita, tanto para la cartelera de boxeo como para el concierto del cantante colombiano Juanes en el Coliseo de Puerto Rico José Miguel Agrelot, se cumplió a cabalidad.

"Ha sido magnífico, la participación del público ha sido impresionante. Estamos muy satisfechos porque el mensaje llegó. Es bueno que la gente se vaya familiarizando a usarlo", indicó Pedro Adorno, supervisor de Transportación del TU, quien agregó que anoche esperaban que "miles de personas" llegaran al coliseo usando el tren.

Con buen paso la expansión del tren

jue, 3 de marzo de 2005
EL NUEVO DÍA / EL PAÍS

Por: José A. Delgado
jdelgado@elnuevodia.com

WASHINGTON - El Comité de Transporte de la Cámara de Representantes de Estados Unidos recomendó ayer extender el proyecto del Tren Urbano a Carolina y al área santurcina de Minillas, como parte de una legislación que incrementa las asignaciones federales de transporte y carreteras para la Isla.

"Es un avance extraordinario", dijo ayer el comisionado residente en Washington, Luis Fortuño, minutos antes de participar en la audiencia de votación del Comité de Transporte e Infraestructura, del cual es miembro, y que aprobó una esperada legislación que autorizaría \$284,000 millones para iniciativas en Estados Unidos y Puerto Rico.

Las asignaciones para carreteras y autopistas en Puerto Rico se mantienen en \$780 millones- como se ha sugerido desde 2004-, con aumentos graduales hasta 2009, cuando la asignación alcanzará los \$140 millones anuales, \$30 millones más que los fondos que se otorgan actualmente.

La legislación, aunque todavía no ha terminado de garantizar todos los fondos, parece tener mayores posibilidades de éxito, pues es producto de una negociación con la Casa Blanca, dijo Fortuño. "Quisiera que la asignación fuera mayor, pero tengo que aceptar la realidad", dijo el presidente del Comité de Transporte, el republicano Don Young, al abrir la concurrida audiencia.

El comisionado Fortuño resaltó la importancia de que haya conseguido que se incluyeran 17 nuevos proyectos para Puerto Rico, valorados en \$45 millones.

Aunque la legislación no asigna directamente los fondos para el Tren Urbano, expresa su apoyo a que la segunda etapa del proyecto se destine a Carolina -a un posible costo de más de \$900 millones- y a que continúe la primera fase con algún servicio de transporte desde la parada 26 de Santurce hasta el centro gubernamental Minillas.

Paul Weiss, consultor del Gobierno de Puerto Rico en la Administración de Asuntos Federales (PRFAA), dijo que la extensión a Minillas -debido al costo por el número de pasajeros que pueden ser transportados- seguramente no permitirá financiar el mismo sistema que se utiliza actualmente, pero cree que es posible adaptar ese proyecto al uso un sistema de autobuses de transporte rápido, menos costoso.

En 2000, se estimó que el costo de la extensión subterránea del tren hasta Minillas costaría alrededor de \$480 millones, una inversión que la FTA considera muy alta para financiar un sistema ferroviario como el Tren Urbano de Puerto Rico, dijo Weiss, que ha trabajado en este proyecto desde que era director ejecutivo de la oficina del ex comisionado Aníbal Acevedo Vilá.

Fortuño -cuya oficina ha trabajado de cerca con los asesores de La Fortaleza- reconoció que para dar servicio a Minillas es posible que Puerto Rico tenga que optar por un sistema de transporte distinto al tren que ahora se utiliza, aunque la determinación queda en manos de la Administración Federal de Tránsito (FTA, por sus siglas en inglés).

"Seguirá siendo, de todos modos, un sistema de transporte en masa", indicó el comisionado en torno a la propuesta referente a Minillas. Pero, también advirtió que FTA también evaluará el sistema que debe utilizarse para llevar el servicio del Tren Urbano al municipio de Carolina,

desde la estación de Río Piedras.

Fortuño advirtió que el Comité de Transporte no ha puesto reparo alguno en la autorización de la continuación del Tren Urbano, a pesar de las fallas ocurridas durante los anteriores gobiernos de la Isla.

Para el comisionado Fortuño ha sido muy significativo que de tres nuevos proyectos incluidos en la legislación de 2004, que nunca llegó a ser armonizada con el Senado federal, ahora tenga el compromiso de que se incluirán 17 nuevos proyectos, que triplican la inversión.

Weiss reconoció que en ese sentido es clave que Fortuño sea miembro del Comité de Transporte. Las nuevas iniciativas de la legislación incluyen la segunda parte del expreso PR-10 de Arecibo a Ponce (\$5 millones); el túnel y extensión de la carretera PR-53 a Maunabo (\$5 millones); y el desarrollo, en tres etapas, de la PR-5 de Bayamón (\$6 millones).

Bayamón también obtendría una asignación de \$850,000 para un Trolley Central y otra de \$600,000 para un terminal de autobuses, proyectos que se quieren vincular al Tren Urbano, según el alcalde, Ramón Luis Rivera, quien tiene reuniones esta semana en la capital federal.

Otros \$6 millones se destinan al desarrollo del proyecto de La Marquesa en Guaynabo, \$1 millón para la compra de 25 autobuses adicionales de la **AMA** y \$500,000 para mejoras al puente Los López de San Juan.

"Todavía nos faltan otros proyectos de infraestructura", dijo Fortuño, quien se reunirá hoy con el presidente de la Autoridad de Acueductos y Alcantarillados (AAA), Jorge Rodríguez, y también destacó la coordinación que ha mantenido con el gobierno de Acevedo Vilá.

Para 2008 la extensión a Carolina

mie, 9 de marzo de 2005
EL NUEVO DIA / EL PAÍS

Por: José A. Delgado
jdelgado@elnuevodia.com

WASHINGTON – La segunda etapa del **Tren Urbano**, que según el plan del Ejecutivo de Puerto Rico iría de Río Piedras a Carolina, podría comenzar a construirse en 2008, después de un trámite federal que comenzará formalmente en los próximos meses.

Paul Weiss, consultor en Washington del Gobierno de Puerto Rico, dijo que el trámite del proyecto - como ha indicado el designado secretario de Transportación y Obras Públicas, Gabriel Alcaraz – comienza este semestre, con la intención de que en agosto obtenga una clasificación preliminar de la Administración Federal de Tránsito (FTA, por sus siglas en inglés).

La primera tarea para el Departamento de Transportación y Obras Públicas será el diseño preliminar de ingeniería para la nueva ruta del **Tren Urbano**, que iría desde la estación de Río Piedras hasta Carolina, una zona cercana al Centro Judicial y el parque Roberto Clemente. La ruta del tren iría paralela a la avenida 65 de Infantería.

Una vez el plan inicial reciba el visto bueno federal, el Gobierno de Puerto Rico deberá preparar la declaración de impacto ambiental (DIA), la cual se prevé que estaría presentada en su forma final para diciembre de 2006. La intención, explicó Weiss, es que se apruebe la DIA cerca de febrero de 2007 y que el diseño final del proyecto se certifique antes de julio de 2008.

El Gobierno de Sila María Calderón calculó que el costo de extender el **Tren Urbano** a Carolina rondaría los \$914 millones. Y desde entonces la propuesta del Ejecutivo de Puerto Rico ha estado dirigida a que el Gobierno federal financie la mitad del proyecto.

Pero la evaluación que haga la FTA es la que determinará el nivel de participación del Gobierno federal en esta segunda etapa.

A nivel federal, la extensión de la primera etapa a Minillas debe tener un procedimiento más sencillo, aunque la atención del Gobierno de Puerto Rico puede estar más centrada en la ruta a Carolina.

El secretario Alcaraz ha indicado a El Nuevo Día en San Juan que la extensión de la primera etapa del **Tren Urbano**, desde la parada 26 a la zona del Centro Gubernamental de Minillas, pudiera hacerse a través de un tranvía. De esta forma, el costo del proyecto se reduciría de sobre \$400 millones a quizá unos \$150 millones.

Según Weiss, quien trabaja para la Administración de Asuntos Federales (PRFAA), el costo de extender el proyecto ferroviario a Minillas utilizando el mismo tren de la etapa 1 sería demasiado alto, tomando en cuenta la cantidad de pasajeros que van a moverse entre la parada 26 y Minillas. Por tal razón, se descarta que FTA pueda considerar una extensión a Minillas que contemple el uso del mismo tren.

El Comité de Transporte e Infraestructura de la Cámara de Representantes de Estados Unidos recomendó la semana pasada extender el proyecto del **Tren Urbano** a Carolina y Minillas, como parte de la legislación que reautoriza las asignaciones federales de transporte y carreteras para Puerto Rico. Ese proyecto de ley debe ser ratificada mañana o el jueves en el pleno de la Cámara baja.

El Gobierno federal otorgó cerca de \$308 millones para financiar la primera etapa del **Tren Urbano**, que ha tenido un costo cercano a los \$2,000 millones. La última entrega de fondos, \$10.2 millones, han sido incluidos en la propuesta presupuestaria del presidente Bush para el año fiscal 2006.

Tanto el gobernador Aníbal Acevedo Vilá como el comisionado residente en Washington, Luis Fortuño, quien es miembro del Comité de Transporte e Infraestructura, apoyan la extensión del **Tren Urbano** a Carolina y Minillas.

Para finales del año el desarrollo de Ciudad Red

sáb, 12 de marzo de 2005
EL NUEVO DÍA / EL PAÍS

Por: Yanira Hernández Cabiya
yhernandez@elnuevodia.com

Para finales de este año se comenzarán a ver las primeras construcciones de la llamada Ciudad Red, basada en el desarrollo de viviendas, comercios, áreas de esparcimiento y agencias de gobierno en el entorno de las principales estaciones del **Tren Urbano** (TU), anunció ayer el gobernador Aníbal Acevedo Vilá.

Para ello, según el Gobernador, la Junta de Planificación deberá adoptar en los próximos seis meses una zonificación especial para el distrito urbano donde se desarrollará la Ciudad Red.

El proyecto, que tendrá una inversión de \$523 millones -la mayoría procedente del sector privado- y creará 16,000 empleos en su fase de construcción, es la respuesta del gobierno al desparrame urbano que afecta a la zona metropolitana.

"Se acabó el desarrollo desmedido y sin planificar. Basta ya de parchos. Los invito a cada uno de ustedes a que me acompañen en esta difícil pero no imposible tarea", declaró Acevedo Vilá en una conferencia de prensa en la estación de Cupey del TU, donde el proyecto se unirá con las rutas previstas hacia los municipios de Caguas y Carolina.

"La Ciudad Red cuenta con siete grandes proyectos que estarán distribuidos en las áreas cercanas a las estaciones del tren, que ubican en Sagrado Corazón, Hato Rey, Roosevelt, Domenech y Martínez Nadal", explicó Acevedo Vilá durante la actividad, en que se presentaron las maquetas de los proyectos.

El Gobernador adelantó que parte de ese plan incluye reubicar agencias de gobierno en terrenos cerca de las estaciones del tren, de manera que los ciudadanos y empleados puedan beneficiarse de ese medio de transportación colectiva. Tal es el caso del Departamento de Justicia, que según adelantó el Gobernador, se evalúa relocalizarlo en el solar que una vez albergó la tienda Sears en Hato Rey, justo al lado del Centro Judicial.

Con esta ubicación los fiscales y abogados podrían utilizar el tren para transportarse entre esa agencia y los tribunales de Bayamón y Carolina, sin mayores inconvenientes de tránsito.

De la inversión de \$523 millones, \$223 millones provienen del gobierno -principalmente para la adquisición de terrenos y mejoras de infraestructura- y los restantes \$300 millones del Programa de Desarrollo Conjunto con el sector privado. Del dinero público, \$100 millones provendrán de la Autoridad de Carreteras para la construcción de la nueva sede del Banco Gubernamental de Fomento en el área de Sagrado Corazón en Santurce.

El proyecto incluye el desarrollo de unas 1,000 viviendas nuevas en las cercanías del tren, construidas por desarrolladores privados "a diferentes precios", dijo el Gobernador.

"Este es un modelo donde el gobierno le facilita al sector privado el acceso, ellos tienen que pagar y esto le genera ingresos a la Autoridad de Carreteras", explicó. Por su parte, el designado secretario de Transportación y Obras Públicas, Gabriel Alcaraz, indicó que las rutas desde la estación del Sagrado Corazón del TU hacia Minillas, el Viejo San Juan y el Aeropuerto Internacional Luis Muñoz Marín serán servidas por tranvías.

Debe mejorar la AMA

lunes, 21 de marzo de 2005

PANORAMA

Por: Mariana Cobián
PRIMERA HORA

Aumento condicionado.

Si incrementan la tarifa para viajar en las guaguas de la Autoridad Metropolitana de Autobuses (**AMA**), los pasajeros esperarían que el servicio mejore.

Éste fue el sentir de varios usuarios encuestados ayer por PRIMERA HORA, quienes, en su mayoría, se mostraron opuestos al alza.

Aunque está a favor del aumento, Héctor Román lo condiciona a no tener que esperar media hora por que llegue la guagua cuando sale de su hogar en la parada 19 en Santurce para tomar la #17 y dirigirse hacia Caparra Terrace.

"Si el servicio no mejora, no sería justo", destacó el jardinero, que usa la guagua diariamente desde hace dos años.

Actualmente, Román le daría una nota de C al servicio de la **AMA**. Además, está de acuerdo con el alza de la tarifa, siempre y cuando no sea más de un dólar.

Diariamente, Carlos de la Rosa toma la guagua #9, la #8 o la #28 para ir desde su casa en Caparra Terrace hasta Santurce a visitar a una sobrina, o a Río Piedras, a citas médicas. Aun así, está de acuerdo con el aumento porque "el pasaje ahora es bien barato".

Sin embargo, este hombre retirado entiende que \$1 "sería demasiado" y cree que debería aumentarse a 50 centavos.

Por otra parte, Ricardo de Jesús no está de acuerdo con el propuesto aumento. Si se lleva a cabo, entiende que debe ser gradual y no aumentarlo de cantazo a \$1.

"No estoy de acuerdo. Primero, porque el servicio es pésimo. Segundo, porque no sé para qué lo van a subir porque no creo que mejore el servicio", expresó De Jesús, quien viaja diariamente en guagua desde Puerta de Tierra a su trabajo en Centro Médico de Río Piedras, ida y vuelta.

Ana Ramos espera que el posible aumento no la afecte, ya que tiene la tarjeta que le permite viajar gratuitamente por tener más de 75 años. Sin embargo, no está de acuerdo con el aumento.

"Lo que pasa es que a veces personas tienen que tomar tres guaguas en un día. Sería diferente si se permite hacer "transfer" (usar varias guaguas en un día por un solo precio) como es en Orlando", destacó Ramos, quien vive en Caparra Terrace y trabaja en Santurce.

Su hija, Cecilia Ramos, sí se vería afectada, por lo que no favorece la medida. Estuvo de acuerdo con su progenitora en que el sistema de "transfer" como en Orlando sería más factible.

"En Orlando es \$1.25, pero tiene "transfer", que puedes usar cuantas guaguas necesites por un día", señaló Ramos, quien trabaja en Metro Office Park.

Iván Rodríguez trabaja en la avenida Kennedy y reside en Puerta de Tierra, por lo que usa la guagua de la **AMA** todos los días. Ayer la usó junto a su pareja, Katherine Quiles, y su bebé para disfrutar de un domingo familiar. Es por esto que opinó que no se debe incrementar el precio de la tarifa del pasaje.

"Mientras más económico, mejor para nosotros. La gente que usa la guagua es porque necesita, así que se deje como está", indicó Rodríguez.

La presidenta de la **AMA**, Adaline Torres Santiago, señaló que estudia la tarifa actual, que es de 25 centavos, y que no se ha aumentado en los últimos 35 años.

AMA dice que aumento al precio del pasaje será razonable y justo

lunes, 21 de marzo de 2005
PANORAMA

SAN JUAN (EFE).- La presidenta de la Autoridad Metropolitana de Autobuses (**AMA**), Adaline Torres Santiago, confirmó hoy que está evaluando la posibilidad de subir el precio del pasaje y aseguró que será un incremento "razonable y justo".

La funcionaria destacó que, a diferencia de la **AMA**, ninguna otra agencia pública en el país ha estado durante tanto tiempo sin realizar cambios a sus tarifas de servicios.

"Los costos de administrar y operar servicios esenciales a la ciudadanía no son los mismos de hace 35 años. No obstante, la **AMA** ha mantenido por todos esos años la misma tarifa aún cuando sus gastos se han más que triplicado desde el año 1970, cuando el costo del pasaje subió de 10 a 25 centavos", afirmó la presidenta de la **AMA** en un comunicado de prensa.

Torres Santiago, dijo que la **AMA** es la agencia de transporte público colectivo de todo Estados Unidos y Puerto Rico con la tarifa más baja y la tercera con más pasajeros ya que durante los últimos tres años ha transportado más de 31 millones de personas anualmente.

"La realidad es que no hay fórmula económica alguna de mantener una óptima calidad en el servicio, con nuevos y modernos autobuses, más conductores, mejores y más espaciosos terminales, la ampliación de rutas y nuevos programas especialmente diseñados para los envejecientes e impedidos, si no consideramos unos ajustes a nuestras tarifas luego de casi cuatro décadas sin hacerlo", puntualizó.

Agregó que "cualquier ajuste a la tarifa del pasaje regular que podríamos eventualmente realizar sería uno razonable y justo, y ciertamente se ajustaría a las posibilidades económicas de nuestros usuarios tradicionales".

Torres Santiago subrayó que los ciudadanos pueden estar seguros de que "habremos de mantener una alta calidad en el servicio como ha venido ocurriendo en los pasados años".

Atrasos en la AMA son orden del día

martes, 22 de marzo de 2005

PANORAMA

Por: Francisco Rodríguez-Burns
PRIMERA HORA

*FORO

Atrasos y más atrasos en la **AMA**.

El servicio de la Autoridad Metropolitana de Autobuses (**AMA**) parece caracterizarse por atrasos en las paradas, guaguas varadas en el taller y conductores que se ausentan para alargar sus días festivos.

En la terminal de guaguas de la parada 18 de Santurce, donde opera la ruta del Metrobus 2, un desglose del itinerario de las unidades pudo confirmar ayer algunos de los problemas más comunes del servicio.

A diferencia de todas las otras guaguas de la **AMA**, cuya tarifa es de 25 centavos, la Metrobus 2 cuesta 50 centavos, ya que se supone es la ruta más eficiente y dinámica. No obstante, el despachador de la terminal no contaba con los conductores ni las guaguas suficientes para cumplir con el horario. La historia parece repetirse todos los días de la semana y el problema se agrava particularmente los lunes.

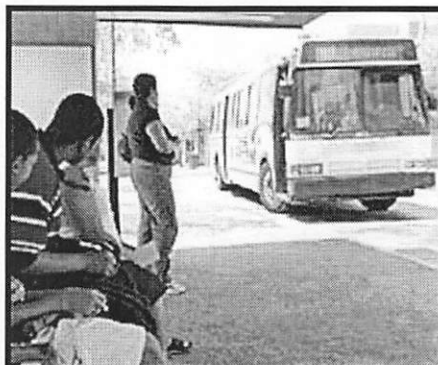
"Los lunes no hay suficientes guaguas porque no se reparan durante el 'weekend'. Si te buscas la lista del pasado lunes verás el mismo problema. No hay suficientes guaguas para atender al público", indicó el despachador de la **AMA** Manuel López Álvarez.

La Metrobus 2 inicia su ruta desde el terminal de la avenida Fernández Juncos y realiza paradas en Santurce, Hato Rey, Guaynabo y Bayamón. El tiempo aproximado de viaje se estima entre 42 y 75 minutos. Para garantizar que el itinerario se cumpla, las unidades tienen que salir de la terminal en intervalos de diez minutos, lo que se estima como el tiempo de espera para los pasajeros en las paradas.

Pero ante la escasez de guaguas y la ausencia de conductores, el despachador tenía que hacer malabares para estirar la salida de las guaguas. La primera unidad fue despachada a las 5:40 a.m., como previsto, pero no fue hasta las 6:10, 6:25 y 6:40 que pudieron salir las tres siguientes, provocando esperas de 30 a 40 minutos en las paradas.

"Hacen falta más guaguas en esta ruta. Su aire no funciona y muchas de ellas tienen más de diez años de uso", sostuvo un conductor, quien no se identificó por temor a represalias de la agencia. Los empleados de la terminal también carecían de mangueras de presión para limpiar los depósitos de aceite y combustible en el estacionamiento de los autobuses; y los baños tampoco tenían jabón de manos.

Por otro lado, en la terminal de Capetillo, en Río Piedras, el despachador Holvin Vélez indicó que el tiempo de espera de las paradas de la ruta a A-5 también se alargó de 30 a 40 minutos porque no había suficientes guaguas. Esta ruta cruza a lo largo de Río Piedras, Santurce, la calle Loíza, Isla Verde y la avenida Iturregui de Carolina.



En la terminal de guaguas de la parada 18 de Santurce se pudo confirmar que faltaban guaguas y choferes para cumplir con los horarios. (Luis Alcalá del Olmo / PRIMERA HORA)

"Los turnos de la mañana no se cubren y esto nos trae problemas con el público", sostuvo Vélez. También se reportaron atrasos en las rutas A-9, de Río Piedras al Viejo San Juan, la A-3, de Río Piedras a Cataño y la A-6, de Río Piedras a Carolina.

Inminente aumento

Versiones extraoficiales apuntan a que la presidenta de la **AMA**, Adaline Torres Santiago, pretende aumentar la tarifa de la agencia de 25 centavos a \$1, iniciativa que parece contar con el respaldo de muchos empleados de la corporación. En declaraciones escritas, ésta subrayó que la **AMA** es la agencia de transporte público colectivo en todo Estados Unidos con la tarifa más baja y la tercera con más pasajeros transportados.

"En estos momentos seguimos evaluando lo que llevamos largo tiempo haciendo, porque la realidad es que no hay fórmula económica alguna de mantener una óptima calidad en el servicio, si no consideramos unos ajustes a nuestras tarifas luego de casi cuatro décadas sin hacerlo", indicó. Sostuvo, además, que cualquier aumento de pasaje será "justo y razonable".

"Puede estar segura la ciudadanía que habremos de mantener una alta calidad en el servicio como ha venido ocurriendo en los pasados años", puntualizó Torres Santiago.

Defienden el desempeño de la AMA

miércoles, 23 de marzo de 2005
PANORAMA

Por: Francisco Rodríguez-Burns
PRIMERA HORA

El vicepresidente ejecutivo de la Autoridad Metropolitana de Autobuses (**AMA**), Fernando Fresse, defendió ayer el desempeño de la corporación pública diciendo que ha alcanzado logros significativos durante los últimos cuatro años.

Recordó que a partir del 2001 llegó a tener el 80 por ciento de su flota operacional, como lo disponen las reglamentaciones federales que rigen el transporte colectivo.

"Al mismo tiempo estamos promediando más de 30 millones de pasajeros por año, cifra récord que representa casi ocho veces la población total de toda la isla, a la vez que constituye la tercera más alta entre todos los sistemas de transporte público en todo Estados Unidos", indicó.

Fresse sostuvo que la agencia expandió la ruta de Loíza a Piñones, estableció una sala de lactancia para sus empleados y amplió los servicios para envejecientes e impedidos. Entre otros logros, se desarrolló una variedad de programas para otros usuarios, como BiciAma, que permite el transporte de bicicletas dentro de las unidades.

"Entendemos las quejas, los atrasos en las paradas y trabajamos arduamente para minimizar las mismas, como ha estado sucediendo en estos pasados años en que han disminuido considerablemente el número y frecuencia de las críticas y querellas a la agencia", apuntó.

Sostuvo Fresse que los atrasos imprevistos en las paradas podrían ser provocados por muchas razones. "No obstante, hay que tomar en cuenta que hay otros factores condicionantes, además de la cantidad de autobuses en circulación en una determinada ruta y el número de conductores disponibles, que provocan inevitablemente esperas mayores a las previstas en las paradas, como resulta el caso de las fuertes congestiones vehiculares en la zona metropolitana", sostuvo el funcionario, quien aseguró que ninguna de estas situaciones pueden verse como "deficiencias graves ocasionadas por mala administración".

En tanto, el presidente del sindicato Trabajadores Unidos de la **AMA** (Tuama), Antonio Díaz López, indicó que los choferes de la agencia reciben adiestramientos en conducción segura y trato digno a los pasajeros en academias de capacitación de la agencia.

"Esto es un logro laboral que habla por sí solo de la calidad profesional y humana de los compañeros choferes", indicó.



Versión para imprimir

NOTICIA: 42605

Certificados la mayoría de los operadores del tren

vie, 30 de diciembre de 2005
EL NUEVO DIA / EL PAÍS

Por: Javier Colón Dávila
End.jcolon@elnuevodia.com

UNA BUENA cantidad de los operadores del Tren Urbano finalizó hace poco más de un mes el proceso de certificación que les permite continuar con sus labores por un año adicional.

Así lo confirmó Rosemary Bernier, portavoz de Alternate Concept Inc. (ACI), la empresa privada que administra el tren.

Según Bernier, 24 de los 37 operadores - algo así como un chofer, pero de tren - terminaron el periodo de adiestramiento el pasado 22 de noviembre, ocho días antes de que vencieran sus licencias.

Sin embargo, no sería hasta ayer y hoy que recibirían su certificación y su tarjeta, una especie de licencia con la que tienen que cargar siempre.

"Las clases se habían dado, pero tardó el proceso cosmético de dar las tarjetas", dijo la funcionaria de ACI.

Los adiestramientos para que los operadores renovaran sus licencias comenzaron a ofrecerse en octubre.

Con sus declaraciones, Bernier rechazó versiones que llegaron a El Nuevo Día que indicaban que los operadores habían trabajado por espacio de un mes con sus licencias vencidas. ACI extendió la vigencia de las licencias hasta el 31 de diciembre, dijo.

"Van a tener sus licencias el día que les toca", dijo Bernier, quien explicó que la propia ACI impartió los adiestramientos, que ya habían sido aprobados por la Administración de Transporte de Estados Unidos y por la Autoridad de Carreteras y Transportación.

La mayoría de estas licencias fueron expedidas en diciembre del año pasado cuando el tren comenzó a operar.

Los operadores del tren son representados sindicalmente por la Unión de Tronquistas desde el 17 de diciembre pasado, cuando se aprobó el convenio colectivo con ACI.

Ese convenio tiene una duración de 10 años.

El contrato entre ACI y el Gobierno para la operación del Tren Urbano es por cinco años pero con una opción a que se extienda por cinco más.

El tren está operando desde el 19 de diciembre de 2004, cuando comenzaron a ofrecerse viajes gratuitos durante los fines de semanas y en días festivos.

El 18 de abril fue puesto a trabajar todos los días, y durante aquella primera etapa generó una gran aceptación en el público.

Para entonces, el número de usuarios se estimó en unos 40,000 diarios.

Pero el número de los usuarios llegó a reducirse hasta la mitad a partir del 6 de junio cuando se comenzó a cobrar \$1.50 por viaje. Cuando el tren se planificó se pensaba que movería a 115,000 personas a diario, pero la expectativa se ajustó a 80,000.

Artículo: 42605
Fecha: vie, 30 de diciembre de 2005
Título: Certificados la mayoría de los operadores del tren

Print Date: 2/15/2006 8:26:52 AM



Versión para imprimir

NOTICIA: 42038

Servicio de abordaje para empleados

lun, 26 de diciembre de 2005
EL NUEVO DIA / NEGOCIOSPor: Joanisabel González
joanisabel.gonzalez@elnuevodia.com

Muchos coinciden en que los puertorriqueños invierten demasiado tiempo en el tapón.

Ya sea en la mañana o en la tarde, las movidas irresponsables de ciertos conductores en la carretera, las bocinas y la música estruendosa que se escucha desde un auto cercano parecen ser parte obligada del paisaje ciudadano.

Julissa de la Cruz, una profesional de los Recursos Humanos, invertía, en circunstancias normales, cerca de una hora y media de su ocupada vida tras el volante de su carro.

Todos los días de la semana, había que madrugar, dejar los nenes en el centro de cuidado, viajar desde Bayamón a la Milla de Oro en Hato Rey y viceversa, hasta que la empresa para la que trabaja decidió ofrecerle, a cambio de un estacionamiento, un pase diario a bordo del Tren Urbano.

"Yo estoy fascinada con el tren. Me evita el estrés, hago varias gestiones de camino, hago llamadas, tomo notas", dijo De la Cruz.

La joven labora para la aseguradora Medical Card Systems (MCS), una de las muchas empresas localizadas en el corazón de Hato Rey que frecuentemente se disputan los escasos estacionamientos que hay en la zona financiera.

"No se trata de no proveerle estacionamiento... Es que conseguir estacionamiento en Hato Rey es un logro. Nosotros tenemos 900 empleados aquí (en MCS Plaza) y no ha sido fácil proveerles ese beneficio", dijo Ivonne D. Arroyo, vicepresidenta de Recursos Humanos.

Cada año, MCS gastaba aproximadamente \$300,000 en el pago de estacionamientos para sus empleados.

Algunos espacios cuestan \$50 al mes, otros hasta \$150.

Fue entonces cuando la división de Recursos Humanos concibió la idea de transformar su paquete de beneficios marginales ofreciéndole a los interesados boletos para el tren.

Nace el Club del Tren

Arroyo explicó que ella, así como ejecutivos y demás empleados de la empresa utilizaban el tren mientras era libre de costo. Con el paso del tiempo, se hizo común saludar a los compañeros de trabajo a bordo del ferrocarril y caminar hasta el centro de trabajo ubicado a unos dos bloques de la estación.

Esa experiencia positiva sentó las bases para crear el programa el "Club del Tren de MCS".

"Cada vez que nos reuníamos, el presidente y los vicepresidentes preguntaban: ¿cómo va lo del tren?", relató Arroyo. "En cierto modo, ofrecer este beneficio se convirtió en una prioridad para la empresa".

En un inicio se pensó que pocos se acogerían a la iniciativa, pero para sorpresa del equipo gerencial, 120 empleados decidieron acogerse al novel beneficio marginal.

Entregaron su estacionamiento y a cambio, reciben los pases de abordaje y un incentivo de \$200 si participan del programa por un año o \$500 si participan de la iniciativa por año y medio.

Todo marchaba sobre ruedas hasta que MCS acudió a la Alternativa de Transporte Integrado (ATI) para comprar los pases del tren y descubrió que en dicha agencia gubernamental no había nada estructurado para empresas o paquetes corporativos.

De aquí que MCS parece haberse convertido en empresa pionera al modificar sus beneficios marginales según los tiempos y en la primera empresa que acudió a ATI a comprar pases del tren por volumen.

"A principio, comprábamos los pases regularmente y ahora compramos el pase de 90 días. Pero ATI ya está trabajando para ofrecer paquetes para empresas como nosotros", dijo De la Cruz.

Superados los retos, MCS decidió que si sus empleados abordarían el tren diariamente, había que hacerlo

con estilo. Adquirieron sombrillas, loncheritas e incluso bultos para guardar los zapatos de caminar cuando llegan a la oficina.

"Ha sido un éxito. Hicimos una encuesta y si el tren se continúa hasta Caguas, habría 165 empleados que se acogerían al programa. Si hacen el tramo hacia Carolina se acogerían otros 120", explicó Arroyo, quien agregó que si otras empresas replican el programa pudiera contribuirse tremendamente a aliviar el tránsito en la zona de Hato Rey y áreas circundantes.

"Creo que el tren puede ayudarnos a recobrar el sentido de urbanidad que hemos perdido", dijo Arroyo, quien señaló que aparte del beneficio marginal es frecuente que personal de MCS aborde el tren para efectuar gestiones oficiales en alguna otra de las zonas que recorre ese medio de transporte.

Mientras tanto, De la Cruz no se arrepiente de haber cambiado el ataponado paisaje citadino. En primera instancia, ahorra unos \$15 en gasolina cada semana más el pago del peaje de Buchanan.

Aprovecha el recorrido en tren para organizar su día de trabajo.

"Llego con una lista de las cosas por hacer y qué voy a delegar y ahora por las tardes llego a tiempo para recoger mis nenes en el culdo. La diferencia ha sido grande", señaló.

Artículo: 42038
Fecha: lun, 26 de diciembre de 2005
Título: Servicio de abordaje para empleados

Print Date: 2/15/2006 8:32:21 AM



Versión para imprimir

NOTICIA: 40748

Empieza a correr el tren cagüeño

jue, 15 de diciembre de 2005
EL NUEVO DIA / EL PAÍS

Por: José Javier Pérez
 end.jperez1@elnuevodia.com

El tranvía de San Juan a Caguas comenzó a recorrer su primer tramo administrativo con el inicio hoy del proceso para que las empresas interesadas en desarrollar la obra sometan cartas de intención a la Autoridad de Carreteras y Transportación (ACT).

Este proceso será diferente al que se implantó durante la fase inicial del Tren Urbano cuando la ACT solicitó propuestas técnicas para construir un tren que se pagó con fondos federales y estatales.

Esta vez, para reducir la carga económica al erario, el consorcio privado seleccionado no sólo construiría y operaría el futuro tranvía, sino que financiaría su costo, explicó Gabriel Alcaraz, secretario de Transportación y Obras Públicas.

"Mi preferencia es pasar la mayor parte del riesgo al sector privado", dijo.

Sería una concesión público-privada en la que el consorcio de empresas que obtenga la subasta será un socio, algo parecido al mecanismo que se utilizó con el Puente Teodoro Moscoso, explicó Alcaraz. En este tipo de consorcio, la empresa privada suele tener un contrato de operación que dura entre 35 y 50 años para que pueda recuperar su inversión, explicó.

A diferencia del Tren Urbano, que es un sistema de alta capacidad ("heavy rail") y cuyo costo superó los \$2,000 millones, el que irá a Caguas será un "light rail" o tranvía, que costaría cerca de \$500 millones. Se estima que transportaría a 15,000 personas al día.

El concepto es el del alcalde de Caguas, William Miranda Marín y fue adoptado por el gobierno central como parte de los proyectos de transportación masiva. "Se burlaron de mí cuando presenté la idea", recordó el Alcalde.

El ayuntamiento participará en el proyecto cediendo servidumbres de paso para la construcción de estaciones y talleres de mantenimiento y desarrollando un sistema de autobuses que conecten con el tranvía, dijo Miranda Marín.

El 80% de las consultas de ubicación para nuevos desarrollos urbanos se aprueban para la región de Caguas, que incluye los municipios de Gurabo, Cidra, Cayey, San Lorenzo, Las Piedras, Juncos y Humacao. Sin un sistema de transportación masiva, el tráfico vehicular se tornaría en un caos en pocos años, dijo Miranda Marín al indicar que eventualmente el tranvía llegará hasta Humacao a lo largo de la PR-30.

El tranvía a Caguas y el de Carolina, que iniciará un proceso administrativo similar en dos años, añadirá una masa crítica de usuarios para que entonces el Tren Urbano sea una verdadera alternativa para sustituir el carro, explicó Alcaraz.

¿Es que el Tren Urbano no es suficiente para añadir esa masa crítica de usuarios?, se le preguntó.

"Es un buen principio pero hay que extenderla para poder decir que en el área metropolitana verdaderamente no se necesita un carro", respondió Alcaraz.

Si bien cambiar patrones de comportamiento toma mucho tiempo, los esfuerzos institucionales para que el público deje su auto en casa y utilice el tren caminan a paso de tortuga. Mientras que ese sistema mueve entre 10,000 a 12,000 personas al día, reportes noticiosos señalan que la industria automotriz romperá récord en ventas de automóviles este año.

Pocas empresas en el mundo se dedican a construir y operar trenes y tranvías. "Ya se han acercado varias empresas y Siemens no está en ese grupo", dijo Alcaraz.

Siemens es la empresa que encabezó la construcción del Tren Urbano. Pero la relación del gobierno de Puerto Rico con esa empresa es tan tortuosa que al día de hoy existen demandas irresueltas entre ambas partes.

Los nombres de varias compañías ya se mencionan como posibles interesados: Bectel, Acciona, Mitsui, Cintra y Connex, entre otras, dijo Idelfonso Burgos, gerente de proyectos de diseño de trenes de la ACT.

El tranvía conectaría con el Tren Urbano en la Estación Centro Médico. La interfaz entre ambos sistemas será un reto pues sus tecnologías, operadores y tarifa serán distintas. No obstante, la intención es que la transición sea lo más cómoda posible y que los usuarios utilicen un sólo sistema de tarjeta, dijo Burgos.

La línea férrea discurriría a través del carril reversible de la PR-18 y de ahí entraría al expreso PR-52,

también por el área central. Tendrá algunas áreas elevadas, sobre todo para las paradas en las estaciones. Aparte de la estación cerca de Centro Médico, habría otra cerca del centro comercial Las Catalinas; otra en un punto entre la PR-177 y la PR-199; otra en el área del Oso Blanco, que será parte de un desarrollo educativo; y otra estación cerca del casco urbano de Caguas.

El próximo paso antes de subastar el proyecto es realizar una Declaración de Impacto Ambiental y completar el diseño preliminar de la obra, ya que la empresa seleccionada será responsable de completar el diseño, explicó Burgos.

Artículo: 40748
Fecha: jue, 15 de diciembre de 2005
Título: Empieza a correr el tren cagüense

Print Date: 2/15/2006 8:27:07 AM



Versión para imprimir

NOTICIA: 39704

Anticipo navideño

mar, 6 de diciembre de 2005
EL NUEVO DIA / POR DENTROPor: Leyra E. González
Especial El Nuevo Día

Una tarde de alegría, sorpresas y emoción vivieron los niños del Hogar Cuna San Cristóbal y los centros Head Start Villavencía y Juan Domingo de Guaynabo, durante una actividad navideña celebrada en días recientes en la estación Martínez Nadal del Tren Urbano.

Desde las 12:30 p.m., los niños tuvieron la oportunidad de viajar, la mayoría de ellos por primera vez, por la ruta del Tren Urbano (TU), donde recibieron orientaciones sobre las medidas de seguridad en los medios de transporte colectivo.

En cada estación, personajes de películas animadas se incorporaban al grupo para obsequiarles con mensajes positivos.

Al culminar el recorrido, los niños disfrutaron de un show del payaso Remi, quien junto al personaje de "Cabeza de cobre" de las baterías Duracell, cantó y bailó al ritmo de sus movidas canclones.

"Tenemos una sorpresa para todos ustedes", dijo Remi antes de presentar el invitado especial del evento: Santa Claus.

A su llegada, los niños corrieron desde sus asientos para recibir a la principal figura de la época con elogios y abrazos.

"Es la primera vez que trabajamos una actividad en conjunto con Alternativa de Transporte Integrado (ATI). Nuestro propósito es transmitir el deseo e ilusión a los niños para esta Navidad... Esperamos poder realizarla nuevamente el próximo año", dijo Cristina Santín, gerente de marca de Duracell de Puerto Rico.

Por su parte, Bárbara Irizarry, supervisora de servicio del hogar, afirmó sentirse agradecida y complacida con el resultado del evento: "Nosotros en el hogar (Cuna San Cristóbal) trabajamos con la población maltratada y definitivamente esta actividad siempre la recordarán".

Artículo: 39704
Fecha: mar, 6 de diciembre de 2005
Título: Anticipo navideño

Print Date: 2/15/2006 8:28:19 AM



Versión para imprimir

NOTICIA: 39148

Se mueve el tren para atraer usuarios

vie, 2 de diciembre de 2005
EL NUEVO DIA / EL PAÍS

Por: Cynthia López Cabán
End.cynthia.lopez@elnuevodia.com

una de las prioridades que encabeza la agenda de trabajo del Departamento de Transportación y Obras Públicas (DTOP) para el próximo año es el desarrollo de estrategias para que más personas utilicen el tren urbano como medio regular de transporte.

La campaña de promoción del tren urbano, cuyo contenido no se dio a conocer iniciará a mediados de enero. Incrementar el número de personas asajeros en el tren para ser, que lanzará a mediados de enero del año próximo una nueva campaña de promoción para aumentar el número de pasajeros que utiliza el tren urbano (TU).

Además de "enamorar" al potencial usuario del tren urbano, la campaña incluirá acercamientos a los administradores del Coliseo José Miguel Agrelot y las empresas que ubican cerca de las paradas del transporte, explicó ayer Gabriel Alcaraz, secretario de Transportación y Obras Públicas.

"Tenemos una serie de iniciativas para atraer usuarios que no es sólo la campaña, que es acercándonos a las compañías del área de Hato Rey para venderle las taquillas.

Tenemos un acercamiento con el Coliseo de Puerto Rico para venderle en 'bulk' las taquillas de forma tal que ellos puedan incluirlas en sus eventos", apuntó el titular a su entrada a una reunión de trabajo con el gobernador Aníbal Acevedo Vilá.

A un año de su inauguración, el tren cuenta con unos 28,000 pasajeros diarios, una cifra que está por debajo de la meta que se trazó la agencia de 80,000 usuarios por día. La zona metropolitana tiene una población estimada de 1.1 millones de habitantes.

Estos números suponen un reto para los administradores del tren porque su costo de mantenimiento asciende a \$100 millones anuales, partida que apenas se toca con el \$1.50 que se cobra por el boleto de viaje.

A esto se suman los \$2,500 millones que se invirtieron en la construcción del "elefante blanco", como lo han bautizado algunos críticos.

El TU tiene 16 paradas y se extiende a lo largo de 10.6 millas entre Bayamón y Santurce.

Como parte de los esfuerzos para "amarrar" más pasajeros, el DTOP también dirigirá recursos para atraer a la nueva generación.

"Ahora mismo la estrategia es a dos niveles: uno atacar directo al usuario potencial que tenemos ahora, que es el muchacho de 15 a 22 años, que puede usarlo, y el niño de escuela, que todavía no está con la idiosincrasia del vehículo privado, que es una generación que podemos atraer", apuntó.

El funcionario no pudo proveer una cifra sobre el costo de la campaña, pero aseguró que la misma se aprobó y que se encuentra en la etapa de producción.

Artículo: 39148
Fecha: vie, 2 de diciembre de 2005
Título: Se mueve el tren para atraer usuarios

Print Date: 2/15/2006 8:28:37 AM



Versión para imprimir

NOTICIA: 37714

Inyección de fondos para el Tren Urbano

dom, 20 de noviembre de 2005
EL NUEVO DIA / EL PAÍSPor: José A. Delgado
jdelgado@elnuevodia.com

WASHINGTON - La Cámara de Representantes de Estados Unidos aprobó ayer un proyecto de asignaciones que termina la entrega de fondos para financiar la primera etapa del Tren Urbano -\$10.2 millones-, y otorga asignaciones adicionales para proyectos en Toa Baja, Aguadilla e Isabela.

El comisionado residente en Washington, Luis Fortuño, dijo que los fondos para el Tren Urbano reembolsarán gastos ya incurridos por el Gobierno de Puerto Rico. La asignación estuvo incluida en el proyecto de presupuesto 2005-2006 del presidente George W. Bush.

También se incluyen en esa legislación -que asigna fondos para los departamentos de Transporte, Tesoro y Vivienda- \$2 millones para el desarrollo y construcción de un parque lineal en Toa Baja, \$250,000 para la construcción de un complejo de béisbol de pequeñas ligas en Aguadilla, y \$150,000 para un centro de recreación y servicios para jóvenes en Isabela.

Fortuño anunció además que la Cámara baja federal ratificó por unanimidad un acuerdo de conferencia de un proyecto de asignaciones en el que se le solicita al Departamento de Asuntos del Veterano de Estados Unidos un informe sobre la viabilidad de construir un nuevo hospital de veteranos en San Juan.

"El informe reconoce la necesidad apremiante de realizar mejoras a la única facilidad médica en San Juan que le presta servicios a la comunidad de veteranos y le solicita al Departamento de Asuntos de Veteranos que procese en una manera expedita para lograr implementar dichas mejoras a la brevedad posible. El informe reitera su apoyo a que el Departamento logre otorgar el contrato de diseño y construcción de una nueva torre (para el hospital de Veteranos), a un costo aproximado de \$75 millones", indicó el Comisionado.

El Hospital de Veteranos en San Juan ofrece servicios a más de 150,000 veteranos residentes de Puerto Rico y las Islas Vírgenes, según Fortuño.

Artículo: 37714
Fecha: dom, 20 de noviembre de 2005
Título: Inyección de fondos para el Tren Urbano

Print Date: 2/15/2006 8:23:46 AM



Versión para imprimir

NOTICIA: 37174

A construirse una nueva sede del DE

mie, 16 de noviembre de 2005
EL NUEVO DIA / NEGOCIOS

ADENDI

<http://www.adendi.com/imprimir.asp?num=37174&year=2005>

Por: Joanisabel González
joanisabel.gonzalez@elnuevodía.com

Antes de que concluya el año, la Autoridad de Carreteras y Transportación (ACT) solicitará propuestas para el desarrollo de la nueva sede del Departamento de Educación, cuya inversión rondará los \$120 millones.

Gabriel Alcaraz, titular del Departamento de Transportación y Obras Públicas (DTOP), explicó que la nueva sede pudiera rondar los 350,000 pies cuadrados y estará integrada al desarrollo de una parcela cercana a la estación de Cupey del Tren Urbano, donde también se construirá el edificio de Ciencias Moleculares del recinto riopedrense de la Universidad de Puerto Rico (UPR).

Según el funcionario, la zona donde se enclavaría el nuevo Departamento de Educación y el edificio de Ciencias Moleculares también incluiría espacio comercial, estacionamientos y se contempla un complejo residencial.

El traslado de entidades gubernamentales a zonas cercanas a la vía del tren forma parte del proyecto Ciudad Red, que busca maximizar mediante la combinación de usos y el aumento en la densidad de terrenos que por años han sido subutilizados en la zona metropolitana y que se encuentran en localizaciones privilegiadas.

Tal es el caso del distrito financiero en Hato Rey, que se torna en una zona desierta una vez que los bancos y demás firmas concluyen sus operaciones cada día. Lo mismo sucede con otras parcelas como las 80 cuerdas de terreno que ocupa la Penitenciaría Estatal conocida como el Oso Blanco y el lote de estacionamiento de la Autoridad Metropolitana de Autobuses, que según el titular del DTOP sólo se utiliza apenas algunas horas cada día, dado que la mayoría del tiempo los autobuses de la AMA están prestando servicios.

Alcaraz hizo sus expresiones durante la reunión mensual de la Asociación de Constructores de Hogares celebrada ayer en el Club Náutico de San Juan. "Ciudad Red es más que la construcción del tren. Se trata de que (las personas) modifiquen sus estilos de vida, saliéndonos del carro", sostuvo Alcaraz, quien agregó que el plan de redesarrollo articulado por su agencia adopta un modelo de desarrollo urbano orientado al transporte colectivo, donde el tren actúa como la columna vertebral y se combinan diversos usos a lo largo del nuevo transporte en masa.

Pero viabilizar tal plan dependerá en gran medida del sector privado, pues como es de esperarse, el Gobierno no dispone de los recursos económicos para ello.

Alcaraz explicó que Ciudad Red contempla varios mecanismos para encauzar los proyectos de desarrollo necesarios y que a su vez, armonicen la realidad del mercado y las necesidades de la población. Por ejemplo, la ACT viene obligada a vender sus propiedades al costo del mercado, pero a cambio de la venta, el DTOP puede requerirle al desarrollador que construya cierto número de viviendas a determinado precio o vivienda asistida dirigida a la población de personas con más de 65 años de edad. En otros casos, el gobierno arrendará sus tierras para estimular el desarrollo y a cambio recibirá ciertos réditos establecidos mediante contrato.

En el caso del Departamento de Educación, se estudia la posibilidad de que un desarrollador construya la estructura, cobre un alquiler a esa agencia por cierto número de años (para repagar la inversión en construcción), y al cabo de ese periodo de tiempo, la agencia obtiene la titularidad de la estructura, explicó Alcaraz.

De otra parte, el funcionario prevé que en los próximos meses comience la evaluación de propuestas para la construcción de la nueva sede del Banco Gubernamental de Fomento (BGF) que ubicará en las inmediaciones de la Estación Sagrado Corazón. Mientras, la UPR lanzará la subasta del edificio de Ciencias Moleculares con una inversión de \$60 millones, y el DTOP hará lo propio para un proyecto de mejoras viales en la misma zona que representará otros \$21 millones.

Artículo: 37174
Fecha: mie, 16 de noviembre de 2005
Titulo: A construirse una nueva sede del DE

Print Date: 2/15/2006 8:24:30 AM



Versión para imprimir

NOTICIA: 37174

A construirse una nueva sede del DE

mie, 16 de noviembre de 2005
EL NUEVO DIA / NEGOCIOS

ADENDI

<http://www.adendi.com/imprimir.asp?num=37174&year=2005>

Por: Joanisabel González
joanisabel.gonzalez@elnuevodia.com

Antes de que concluya el año, la Autoridad de Carreteras y Transportación (ACT) solicitará propuestas para el desarrollo de la nueva sede del Departamento de Educación, cuya inversión rondará los \$120 millones.

Gabriel Alcaraz, titular del Departamento de Transportación y Obras Públicas (DTOP), explicó que la nueva sede pudiera rondar los 350,000 pies cuadrados y estará integrada al desarrollo de una parcela cercana a la estación de Cupey del Tren Urbano, donde también se construirá el edificio de Ciencias Moleculares del recinto riopedrense de la Universidad de Puerto Rico (UPR).

Según el funcionario, la zona donde se enclavaría el nuevo Departamento de Educación y el edificio de Ciencias Moleculares también incluiría espacio comercial, estacionamientos y se contempla un complejo residencial.

El traslado de entidades gubernamentales a zonas cercanas a la vía del tren forma parte del proyecto Ciudad Red, que busca maximizar mediante la combinación de usos y el aumento en la densidad de terrenos que por años han sido subutilizados en la zona metropolitana y que se encuentran en localizaciones privilegiadas.

Tal es el caso del distrito financiero en Hato Rey, que se torna en una zona desierta una vez que los bancos y demás firmas concluyen sus operaciones cada día. Lo mismo sucede con otras parcelas como las 80 cuerdas de terreno que ocupa la Penitenciaría Estatal conocida como el Oso Blanco y el lote de estacionamiento de la Autoridad Metropolitana de Autobuses, que según el titular del DTOP sólo se utiliza apenas algunas horas cada día, dado que la mayoría del tiempo los autobuses de la AMA están prestando servicios.

Alcaraz hizo sus expresiones durante la reunión mensual de la Asociación de Constructores de Hogares celebrada ayer en el Club Náutico de San Juan. "Ciudad Red es más que la construcción del tren. Se trata de que (las personas) modifiquen sus estilos de vida, saliéndonos del carro", sostuvo Alcaraz, quien agregó que el plan de redesarrollo articulado por su agencia adopta un modelo de desarrollo urbano orientado al transporte colectivo, donde el tren actúa como la columna vertebral y se combinan diversos usos a lo largo del nuevo transporte en masa.

Pero viabilizar tal plan dependerá en gran medida del sector privado, pues como es de esperarse, el Gobierno no dispone de los recursos económicos para ello.

Alcaraz explicó que Ciudad Red contempla varios mecanismos para encauzar los proyectos de desarrollo necesarios y que a su vez, armonicen la realidad del mercado y las necesidades de la población. Por ejemplo, la ACT viene obligada a vender sus propiedades al costo del mercado, pero a cambio de la venta, el DTOP puede requerirle al desarrollador que construya cierto número de viviendas a determinado precio o vivienda asistida dirigida a la población de personas con más de 65 años de edad. En otros casos, el gobierno arrendará sus tierras para estimular el desarrollo y a cambio recibirá ciertos réditos establecidos mediante contrato.

En el caso del Departamento de Educación, se estudia la posibilidad de que un desarrollador construya la estructura, cobre un alquiler a esa agencia por cierto número de años (para repagar la inversión en construcción), y al cabo de ese período de tiempo, la agencia obtiene la titularidad de la estructura, explicó Alcaraz.

De otra parte, el funcionario prevé que en los próximos meses comience la evaluación de propuestas para la construcción de la nueva sede del Banco Gubernamental de Fomento (BGF) que ubicará en las inmediaciones de la Estación Sagrado Corazón. Mientras, la UPR lanzará la subasta del edificio de Ciencias Moleculares con una inversión de \$60 millones, y el DTOP hará lo propio para un proyecto de mejoras viales en la misma zona que representará otros \$21 millones.

Artículo: 37174
Fecha: mie, 16 de noviembre de 2005
Título: A construirse una nueva sede del DE

Print Date: 2/15/2006 8:24:30 AM



Versión para imprimir

NOTICIA: 33611

Beneficio hipotecario en apoyo al transporte colectivo

jue, 20 de octubre de 2005
EL NUEVO DIA / EL PAÍS

Por: José Javier Pérez
end.jperez1@elnuevodia.com

Como parte de las estrategias para aumentar los usuarios del sistema de transportación pública, el Departamento de Transportación y Obras Públicas (DTOP) y una empresa bancaria anunciaron ayer un instrumento hipotecario para incentivar a los futuros propietarios a comprar una vivienda en las cercanías del Tren Urbano.

Esta iniciativa surgió de la institución bancaria HF Mortgage Bankers, pero está enmarcada dentro de la política pública de Ciudad Red, uno de los proyectos estratégicos de la administración del gobernador Aníbal Acevedo Vilá, dijo Gabriel Alcaraz, secretario de Transportación y Obras Públicas.

Este préstamo hipotecario se llama "Smart Move", a través del cual quien compre una casa que esté a media milla o menos de una estación del Tren Urbano o una parada de la Autoridad Metropolitana de Autobuses (AMA) obtendrá un 100% de financiamiento y un crédito de \$200 mensuales que podría servir para ayudar al comprador a cualificar para la hipoteca, dijo Jesús Rolón, vicepresidente de HF Mortgage Bankers.

"Hay gente que por \$50 no los cualifican para un préstamo hipotecario", dijo.

El comprador, mediante una carta, debe establecer que utilizará el tren o la AMA como medio de transporte, explicó. Se estima que los puertorriqueños destinan cerca del 35 por ciento de su salario a gastos relacionados con el pago, uso y mantenimiento de un vehículo. En Estados Unidos esa cifra alcanza el 20 por ciento, dijo Rolón.

Aparte de este tipo de préstamo, esa institución bancaria concede bonos a aquellos de sus empleados que dejan el carro en la casa y usan el tren para ir a trabajar, indicó Ángel Vázquez, presidente de HF.

Artículo: 33611
Fecha: jue, 20 de octubre de 2005
Título: Beneficio hipotecario en apoyo al transporte colectivo

Print Date: 2/15/2006 8:18:18 AM



Versión para imprimir

NOTICIA: 33649

Llega la vigilancia electrónica

jue, 20 de octubre de 2005
EL NUEVO DIA / POLICÍAPor: Yanira Hernández y Waldo Covas
policiaytribunales@elnuevodia.com

Para principios de noviembre la Policía pondrá en marcha un agresivo plan de vigilancia electrónica que incluirá la instalación de cámaras de vídeo en puertos, carreteras, patrullas policíacas, el Tren Urbano, municipios y residenciales públicos, anunció ayer el superintendente de la Policía, Pedro Toledo Dávila.

El anuncio fue hecho tras una reunión que se llevó a cabo en La Fortaleza entre Toledo Dávila, el secretario de la Gobernación, Aníbal José Torres, y representantes de la Autoridad de los Puertos y los departamentos de Transportación y Obras Públicas, Vivienda y Hacienda. Toledo Dávila especificó que para noviembre se espera tener instaladas 325 cámaras en igual número de patrullas de la Policía. Estos instrumentos grabarán todo el tiempo, de manera automática, las acciones tanto de los uniformados como de los ciudadanos intervenidos.

Además, establecerán unas 100 cámaras en todo el arco de la bahía de San Juan, que va desde La Puntilla en el Viejo San Juan hasta Isla de Cabras en Cataño, para detectar acciones ilícitas en el área de los muelles. En este plan se incluye el plan de cámaras para los municipios, que comenzará con la subasta en noviembre de 325 máquinas para el municipio de Ponce, a un costo de \$5 millones.

Así también se continuará con la instalación de cámaras en los residenciales públicos de mayor incidencia criminal. Se anticipó que el próximo sería el Arístides Chavier de Ponce.

Por otro lado, el alcalde de Toa Baja, Aníbal Vega Borges, le ofreció al Superintendente diez patrullas equipadas con cámaras de vigilancia para grabar las intervenciones policíacas. El anuncio de las patrullas fue hecho tras una reunión de unos siete alcaldes miembros de la Federación de Alcaldes de Puerto Rico, afiliados al Partido Nuevo Progresista. Allí discutieron la instalación de cámaras de seguridad en lugares de alta incidencia criminal y objetivos potenciales a ataques terroristas.

El presidente de la Federación, Aníbal Meléndez, alcalde de Fajardo, explicó que el Departamento federal de Homeland Security asignará \$1,250,000 para la instalación de cámaras de seguridad en lugares propensos a ataques terroristas.

Vega Borges dijo que su municipio instalará las cámaras en la playa de la urbanización Levittown, en la planta de la Autoridad de Energía Eléctrica de Palo Seco, en ríos de su jurisdicción y en dos estaciones de bombeo de la Autoridad de Acueductos y Alcantarillados.

El alcalde toabajefeño afirmó que las diez patrullas que su Municipio donará a la Policía de Puerto Rico serán para el uso exclusivo en Levittown y los barrios de Toa Baja.

Meléndez indicó que los municipios pequeños aportarán un 40% del costo de las cámaras y el Gobierno federal un 60%, mientras que los municipios más poderosos compartirán los gastos a partes iguales.

Toledo Dávila señaló que en la reunión también discutieron la colocación de la primera piedra de la Comandancia de Fajardo, que será construida frente a la Escuela Vocacional Nueva ubicada en la Autopista PR-53.

Vega Borges agregó que discutieron en la reunión la reubicación del polígono de tiro de la Policía, que será sacado de Isla de Cabras en Palo Seco para acondicionar un área en terrenos cedidos por la Marina de Guerra de los Estados Unidos en Sabana Seca, cerca del vertedero municipal. Los asistentes a la reunión, entre los cuales se encontraban los alcaldes de Adjuntas, Aguadilla, Cataño, Cidra, Las Marías, Luquillo, Maricao, Vega Alta y Yabucoa, discutieron la necesidad de recabar asignaciones legislativas dirigidas a reclutar más policías para reemplazar a los que renuncian y los que se jubilan.

Artículo: 33649
Fecha: jue, 20 de octubre de 2005
Título: Llega la vigilancia electrónica

Print Date: 2/15/2006 8:18:43 AM



Versión para imprimir

NOTICIA: 33350

Esquiva a Río Piedras la planeada revitalización

mar, 18 de octubre de 2005
EL NUEVO DIA / POLICÍAPor: Gerardo Cordero
End.gcordero@elnuevodía.com

El agobio de los maleantes en el casco de Río Piedras representa una pesadilla que se agravó con el proyecto del Tren Urbano para cientos de comerciantes de ese importante sector metropolitano.

Al presente la revitalización asociada al ferrocarril no acaba de llegar a la zona y, trágicamente, ya se observa cómo recién inauguradas estructuras son dañadas con grafitos y se deterioran rápidamente por falta de limpieza. Además, el nuevo sistema de iluminación no opera a plenitud y en la avenida Ponce de León, por ejemplo, de las farolas instaladas como parte del proyecto del Tren Urbano, sólo encienden tres o cuatro al caer la noche.

Al describir el estado de los nuevos espacios urbanos en Río Piedras, Alfredo Torres, propietario de librería La Tertulia, se refirió a los mismos como "neoruinias".

Torres indicó que el problema se relaciona con la inexistencia de coordinación efectiva entre las autoridades municipales y estatales.

"Aquí nadie se hace responsable", exclamó al observar que un sector parece no valorar la comunidad y ni siquiera piensa: "este es tu barrio, no lo ensucies".

A juicio de Torres, en Río Piedras se llegó al punto en el que o se aceleran las obras o se detienen, porque los comerciantes, residentes y estudiantes "necesitamos un respiro". Sin embargo, aclaró que no es cuestión de asignaciones especiales sino de que el Gobierno conceda atención especial para proteger su infraestructura y fomentar el uso de sus espacios.

En cuanto a la falta de rondas preventivas y la pobre iluminación que torna inseguras muchas calles coincidieron por separado Arnaldo González y Roberto El Hage, dueños de los negocios Econolibros y Restaurante El Nilo, respectivamente.

El Hage recordó que durante la construcción de los túneles del Tren Urbano hubo periodos en que los escalamientos eran casi a diario y varios grupos rompían candados, portones y hasta paredes.

González, por su parte, expresó a El Nuevo Día que la mayoría de los delincuentes son usuarios de drogas que buscan a como dé lugar dinero para su vicio, por lo que rompen cristales y hasta las costosas ventanas de metal tipo "roll up" que han tenido que instalar para proteger sus vitrinas.

Recordó que en Río Piedras tratan de subsistir cerca de 900 pequeños comerciantes, de los cuales 300 operan en la Plaza del Mercado. Sin embargo, los cambios de directores en el Precinto 162 no ayudan a fomentar la calidad de vida y la revitalización del sector.

A pesar de todo ese panorama adverso, Torres destacó que todavía Río Piedras es impulsado por una comunidad de comerciantes, profesionales y otros ciudadanos luchadores que contra viento y marea ofrecen mercancía a precios módicos, así como libros y materiales que no se consiguen en ningún otro lugar. Además, recordó que casi sin apoyo económico las librerías son sede de foros literarios y de otros eventos culturales importantes.

Artículo: 33350
Fecha: mar, 18 de octubre de 2005
Título: Esquiva a Río Piedras la planeada revitalización

Print Date: 2/15/2006 8:19:48 AM



Versión para imprimir

NOTICIA: 30711

Demanda de Carreteras en pleito del Tren Urbano

mie, 28 de septiembre de 2005
EL NUEVO DIA / POLICÍAPor: Andrea Martínez
End.amartinez@elnuevodia.com

La Autoridad de Carreteras (AC) radicó una demanda contra terceros como parte del pleito de la firma constructora del Tren Urbano, Siemens Transit Team.

El abogado Víctor Candelario Vega dijo ayer en la sala de la juez superior de San Juan, Leticia D. Ortiz, que dichas compañías podrían tener que responder en caso de una sentencia adversa a la AC.

La demanda contra terceros se radicó el pasado 22 de septiembre de 2005, y el abogado dijo que se trata de compañías ubicadas en México y Estados Unidos. Explicó que se han traído como terceros demandados "porque Siemens alega que algunos atrasos y daños se debieron a la interferencia de unos contratistas. De Siemens prevalecer en su demanda, esos terceros demandados responderían a la AC", dijo.

En la demanda se incluyeron como terceros demandados a Ica/Miramar Metro San Juan, Quiñónez y Rodríguez, Ica Construction, Miramar Construction, Kiewit Construction, Kenny Construction, H.B. Zachar Co., CMA Architects & Engineers y Nesco/Redondo, entre otros, para un total de 16 compañías.

De los demandados, Ica es una compañía mexicana.

El 24 de diciembre de 2003 Siemens radicó una demanda contra la AC pidiendo una indemnización por \$50,138,734 en el Tribunal de Primera Instancia de San Juan.

La demanda se relaciona con el tranque entre la Autoridad y Siemens en cuanto a la fecha límite para la puesta en marcha del servicio, el pago de compensación por los costos adicionales resultantes del incumplimiento de los términos y condiciones estipulados en el contrato entre la Autoridad y Siemens, así como el cobro del balance de la compensación acordada por la aceleración del trabajo que la Autoridad solicitó.

Según la demanda, el balance adeudado por la aceleración del proyecto es de \$9,600,000, más una partida adicional de \$3 millones de penalidades. Entonces Siemens alegó que el proyecto según estructurado por la AC "depende, en gran medida, del cumplimiento puntual de los otros contratistas del proyecto con los términos previstos en sus respectivos contratos. En muchos casos, es imprescindible que éstos hayan logrado la terminación requerida en sus respectivas secciones, para que la empresa pueda hacer el trabajo que le corresponde".

Artículo: 30711
Fecha: mie, 28 de septiembre de 2005
Título: Demanda de Carreteras en pleito del Tren Urbano

Print Date: 2/15/2006 8:12:19 AM



Versión para imprimir

NOTICIA: 25381

Varados 27 pasajeros por falla eléctrica en el Tren

mie, 17 de agosto de 2005
EL NUEVO DIA / EL PAÍSPor: José Javier Pérez
End.jperez1@elnuevodia.com

Veintisiete personas, entre las que había dos niños, quedaron varadas por más de media hora dentro de un vagón del Tren Urbano cuando un tramo de la vía entre la estación Torrimar y Martínez Nadal se quedó sin electricidad.

La falla eléctrica ocurrió a las 5:04 p.m. como consecuencia de las descargas eléctricas que acompañaron a un sistema de mal tiempo y que dejó sobre la zona metropolitana mucha lluvia y gran congestión vehicular.

Escortados por personal de seguridad del tren, los pasajeros salieron caminando del vehículo hasta la estación Torrimar por un área de la misma vía, informó Gabriel Alcaraz, secretario de Transportación y Obras Públicas.

Las descargas eléctricas dañaron también una tarjeta electrónica que es parte del sistema de comunicación que permite la operación automática del tren. La avería afectó específicamente a las estaciones Martínez Nadal, Las Lomas y Centro Médico, y obligó a que las operaciones del sistema se hicieran sin la moderna computadora, lo que redujo notablemente la velocidad de los vehículos y causó retrasos en los itinerarios.

Fue necesario ajustar la operación del sistema para agilizar el movimiento de usuarios. Por ello, se estableció un recorrido expreso del tren desde la Estación Sagrado Corazón hasta la Estación San Francisco y otro desde San Francisco a Jardines. Además, se agruparon varios pares de vehículos de manera que se pudieran transportar hasta 900 pasajeros entre la Estación Jardines hasta Bayamón, explicó el funcionario.

Se despacharon además autobuses de la Autoridad Metropolitana de Autobuses que comenzaron a cubrir las estaciones de San Francisco, Jardines, Las Lomas, Torrimar y Martínez Nadal. En esta última estación se observó que las operaciones lucían normales aunque algunos usuarios comentaban a viva voz el lento desplazamiento de los vehículos.

Las averías quedaron reparadas a eso de las 8:30 de anoche.

Artículo: 25381
Fecha: mie, 17 de agosto de 2005
Título: Varados 27 pasajeros por falla eléctrica en el Tren

Print Date: 2/15/2006 8:15:10 AM



Versión para imprimir

NOTICIA: 24838

En marcha plan del tranvía

sáb, 13 de agosto de 2005
EL NUEVO DÍA / PUEBLOS

Por: Mildred Rivera Marrero
 End.mrivera1@elnuevodia.com

Dentro de poco, desplazarse por Carolina podría ser toda una experiencia colectiva en la que, además de utilizarse el Tren Urbano (TU) y las guaguas públicas, también se utilice un tranvía.

Como lo lee. Este nuevo vehículo cubriría todo el municipio, desde su corazón hasta Isla Verde y las áreas rurales, y conectaría con lo que se planifica como una extensión del TU.

Sin embargo, tendría vagones más angostos, transcurriría al nivel de la carretera por un carril exclusivo como los vehículos de la Autoridad Metropolitana de Autobuses (AMA), y las paradas se parecerían a las de esta última y no a las del TU. Recorrería unos 21 kilómetros.

Un costo aproximado de \$170 millones lo coloca muy por debajo de los miles de millones que costó el TU, explicó el planificador Héctor López Pumarejo. "La diferencia en costos es del cielo a la tierra", señaló.

Su diseño podría ser similar al de los tranvías que existen en Europa, específicamente en las ciudades de Bilbao, España y Bourdeos, Francia. Hasta allá viajó recientemente el alcalde, José Aponte, con un equipo de asesores que trabaja desde hace un año en la planificación de ese sistema de transporte. El Alcalde planifica presentarle el plan al gobernador, Aníbal Acevedo Vilá, y al secretario de Transportación y Obras Públicas, Gabriel Alcaraz, la próxima semana.

"Debe ser ambientalmente amistoso, que transite por lugares angostos, que sea costo efectivo y que pueda serpentear por las calles", explicó el también presidente de la empresa Developers & Planners.

Señaló que los modelos que evaluaron cumplen con esos requisitos, particularmente con el del ambiente ya que el sistema opera con electricidad y no con combustible, y no hace ruido. Además, los elementos de accesibilidad y puntualidad de los sistemas provocan una disminución en el uso del carro en las ciudades. De los dos sistemas, el francés es el único en el mundo que tiene el sistema eléctrico en la parte de abajo, de cara al riel, por lo que ni siquiera tiene un impacto visual en ese sentido. En esa ciudad, además, los residentes de los suburbios pueden ir en su automóvil hasta uno de los 10 estacionamientos construidos por el gobierno y estacionar de manera gratuita si es que va a utilizar el tranvía, explicó Yahaira Rodríguez, quien también viajó con Aponte. El costo es de \$1.30 por viaje y de \$3.50 para una oferta con la que se viaja todo el día.

En Carolina, este sistema tendría la función de unir los polos en los que el Plan de Ordenamiento Territorial dividió el municipio y serviría de "alimentador" para la extensión del TU, que se construiría a lo largo de la Avenida 65 de Infantería. Esta "no le resuelve nada el residente de Carolina", porque el TU estaría al sur de las áreas pobladas de ese municipio, opinó López Pumarejo.

La ruta trazada para el tranvía carolinense estaría cubierta por dos sistemas de vagones. Uno de ellos comenzaría en el Estadio Roberto Clemente y llegaría a hasta el área del Escorial, pasando por el centro urbano, la Alcaldía, Plaza Carolina, la Universidad del Este y Country Club Shopping Plaza. Este llega hasta lo que sería el TU en su momento.

Mientras que el segundo sistema también comenzaría en el Estadio Roberto Clemente y terminaría en Isla Verde, pasando por la Avenida Iturregui, el sector los Angeles y el Centro Gubernamental de Isla Verde.

 Artículo: 24838
 Fecha: sáb, 13 de agosto de 2005
 Título: En marcha plan del tranvía

Print Date: 2/15/2006 8:13:59 AM



Versión para imprimir

NOTICIA: 24684

Aumenta con los estudiantes el tráfico del Tren

vie, 12 de agosto de 2005
EL NUEVO DIA / EL PAÍSPor: José Javier Pérez
end.jperez1@elnuevodia.com

Con el inicio de las clases en la Universidad de Puerto Rico (UPR) el Tren Urbano reportó un incremento en el número de pasajeros, cifra que se redujo dramáticamente con el inicio del cobro de tarifas.

Ayer, con el inicio de clases en el Recinto de Río Piedras de la UPR, el Tren Urbano había transportado hasta eso de la 3:00 p.m. 13,612 pasajeros. Esto representa un aumento de un 19% en relación con el promedio de pasajeros transportados entre el lunes y el miércoles pasado, informó Olga Vélez, portavoz de Prensa del Departamento de Transportación y Obras Públicas (DTOP).

Las estaciones más concurridas fueron la de Bayamón Deportivo, Río Piedras, Martínez Nadal, Sagrado Corazón y Universidad. Éstas transportaron al 60% de los usuarios, dijo Vélez.

Durante el período de recorridos gratuitos, el tren movía cerca de 40,000 personas al día, cifra que cayó a menos de la mitad cuando entró en vigor la tarifa de \$1.50 por recorrido. Se espera que con el inicio de clases en la UPR, y más tarde en otras instituciones de educación superior, aumente el tráfico en el moderno ferrocarril.

Cuando el tren se planificó se pensaba que movería a 115,000 personas a diario, pero la expectativa se ajustó a 80,000.

La AMA también registró un incremento de pasajeros. "Los estudiantes son nuestro mercado más grande", dijo Adeline Torres, presidenta de esa corporación pública.

La funcionaria estimó que los omnibuses transportaron cerca de 100,000 pasajeros, que es el promedio diario luego de que culmina el receso escolar.

Artículo: 24684
Fecha: vie, 12 de agosto de 2005
Título: Aumenta con los estudiantes el tráfico del Tren

Print Date: 2/15/2006 8:14:30 AM



Versión para imprimir

NOTICIA: 34638

Crecimiento sostenido en el uso del tren

vie, 28 de octubre de 2005
EL NUEVO DIA / EL PAÍSPor: José Javier Pérez
end.jperez1@elnuevodía.com

Tras la reducción significativa de pasajeros que utilizaron el Tren Urbano a partir del verano pasado cuando inició el cobro de tarifas, el número de usuarios del moderno ferrocarril muestra indicios de crecimiento sostenido aunque las cifras están muy lejanas de las reportadas durante los paseos gratuitos.

El promedio diario es de 28,000 pasajeros diarios, dijo Gabriel Alcaraz, secretario de Transportación y Obras Públicas. Durante los paseos gratuitos, el tren llegó a transportar cerca de 40,000 diarios.

A casi dos meses para cumplirse el primer año del inicio de operaciones del Tren Urbano, ya han surgido varias sorpresas positivas. Contrario a lo esperado, el usuario principal del Tren Urbano llega al ferrocarril caminando, dijo Melba Díaz, de la oficina de relaciones con la comunidad de Alternativa de Transporte Integrado, brazo coordinador de la Autoridad de Carreteras a cargo de los medios de transporte colectivo.

A esos les siguen los usuarios que llegan a las estaciones en sus propios autos o en pon y por último los que arriban a través de otro medio de transporte como las guaguas de la AMA o autos públicos.

La mayoría de los usuarios son empleados públicos, indicó la funcionaria.

Al momento, el comportamiento de usuarios es el típico mostrando picos de uso en dos momentos del día: en la mañana, como a eso de las 7:00 a.m. y en la tarde a eso de las 5:00 p.m. Sin embargo, Alcaraz indicó que durante los paseos gratuitos notaron que surgía un tercer pico de usuarios cerca del mediodía. Eran los pasajeros que usaban el tren para ir a almorzar o que aprovechaban el receso para ir de compras.

Sin embargo, como la tarifa actual requiere pagos por tramo recorrido, esos usuarios dejaron de utilizar el tren. De aquí que surgiera la idea de una tarifa ilimitada por 30 días a un costo de \$45 o de tres meses por \$90, explicó Alcaraz.

El problema con estas tarifas es que los boletos sólo funcionan en ciclos de calendario, es decir, quien desee adquirir la tarifa de 30 días por \$45 sólo podrá usar su boleto a partir del primero de cada mes y no a partir de la fecha en que se compre, como ocurre en otros trenes del mundo.

A las máquinas boleteras, a pesar de ser de las más modernas del mundo, no se les adaptó un programa de computadora para despachar este tipo de tarifa de forma automática. Ahora, el Departamento de Transportación y Obras Públicas tendría que autorizar una orden de cambio por más de \$600,000 para comprar el "software requerido", dijo Alcaraz.

Cuando la instalación se complete, no solamente los usuarios podrán adquirir estas tarifas en cualquier momento del mes, sino que se añadirá un pase diario indefinido a un costo de \$7, adelantó Alcaraz.

Las tarifas corporativas son otra estrategia para incrementar el número de usuarios. Alcaraz dijo que comerciantes del casco de Río Piedras han solicitado comprar boletos para regalarlos a sus clientes. Asimismo, empresas como Doral, Banco Popular, la Universidad de Puerto Rico, Sagrado Corazón, Politécnica y agencias como la Junta de Calidad Ambiental han solicitado también el comprar boletos con tarifas especiales para sus empleados.

Artículo: 34638
Fecha: vie, 28 de octubre de 2005
Título: Crecimiento sostenido en el uso del tren

Print Date: 2/15/2006 8:17:17 AM



Versión para imprimir

NOTICIA: 34253

Disponibles los pases ilimitados

mar, 25 de octubre de 2005
EL NUEVO DIA / EL PAÍS

Por: José Javier Pérez
end.jperez1@elnuevodia.com

Los pases mensuales que permitirán el uso ilimitado del Tren Urbano ya están a la venta en algunas de sus estaciones como parte de una fase inicial previa a una campaña masiva en la que se promocionará esta tarifa.

Por \$45 se puede obtener un pase que será válido durante 30 días, y por \$90 un pase similar que podrá utilizarse indefinidamente por tres meses, explicó el secretario deTransportación y Obras Públicas, Gabriel Alcaraz.

Por ahora, estos pases se pueden obtener en el área de servicio al cliente en las estaciones de Sagrado Corazón, Río Piedras, Martínez Nadal y Deportivo. Se puede pagar solamente con ATH, Vida o Mastercard. No se aceptará dinero en efectivo.

Por ahora, la limitación de estos pases es que funcionarán en ciclos calendario que comienzan el primero de cada vez, es decir, que el ciclo de 30 ó 90 días no iniciará en la fecha que la persona compre el boleto. Por ello, se anunció que los pases mensuales (entre el primero de noviembre y el 30 de noviembre) y los trimestrales (desde el 1 de noviembre al 31 de enero) se estarán vendiendo en octubre. Los pases incluirán conexiones ilimitadas y gratuitas con la AMA y el Metrobús.

Se espera que lo anterior se resuelva cuando los pases puedan despacharse en máquinas automáticas.

Alcaraz dijo que estas tarifas no reducirán los ingresos del tren.

Por el contrario, aseguró que atraerán a un nuevo usuario que necesita utilizar de forma ilimitada el ferrocarril.

Artículo: 34253
Fecha: mar, 25 de octubre de 2005
Titulo: Disponibles los pases ilimitados

Print Date: 2/15/2006 8:18:02 AM

Ser padres

Todo lo que quiere saber de su bebé El embarazo, nombres, criando

Anuncios Google

La 8 Surf Shop

Tablas de surfing, traje de baños, gafas, relojes y mucho más!

Anunciarse en este sitio

A castigar por ley la mala conducta en tren

PRIMERA HORA > PANORAMA

miércoles, 15 de febrero de 2006

Maritza Diaz Alcaide PRIMERA HORA

- Opina en el FORO



El DTOP y la Policía favorecieron el "Código de Orden y Conducta para los Usuarios del Sistema del Tren Urbano". (José Reyes García / PRIMERA HORA)

Delitos a tutiplén en el tren.

El Departamento de Transportación y Obras Públicas (DTOP) y la Policía se expresaron ayer a favor de que las reglas de conducta en el Tren Urbano (TU) se conviertan en ley, pero le solicitaron a la Cámara de Representantes que las penas sean proporcionales a las faltas, no iguales para todas.

"Las faltas no siempre deben conllevar la comisión de un delito", afirmó el secretario de Transportación y Obras Públicas, Gabriel Alcaraz, en una ponencia ante la Comisión de Transportación y Obras Públicas de la Cámara, que celebra vistas públicas sobre un "Código de Orden y Conducta para los Usuarios del Sistema del Tren Urbano".

La pieza legislativa pretende prohibir incluso la práctica de mendigar en el tren, pero el superintendente de la Policía, Pedro Toledo, también por escrito, advirtió que sancionar la práctica podría ser objeto de ataque constitucional.

El DTOP aconsejó que se consulte al secretario de Justicia sobre el tema, a la luz de la reciente decisión del Tribunal Supremo que prohibió se limite esa práctica.

"No es razonable, desde un ámbito penal, que la mera acción de comer, o ingerir bebidas dentro de los vagones del tren, sea tipificado como delito menos grave", apuntó el Superintendente sobre el área más delicada del proyecto de ley presentado por el representante penepé Cristóbal Colón, el de las penalidades.

La Policía le sugirió ayer a la comisión cameral que este tipo de conducta se castigue con una multa administrativa y que sea la reincidencia la que se tipifique como delito menos grave.

Las multas, que el proyecto dispone que se fijarán según la situación económica del infractor, se subrayó que constituyen otro error, porque contravienen otras leyes de Puerto Rico.

Sentados y callados, por favor

Según el Código de Conducta propuesto, en el TU y sus instalaciones sólo estaría permitida la expresión pública "a viva voz" y en el caso del material impreso, se autoriza la repartición de hojas sueltas pero sólo de contenido no comercial.

Quedaría prohibido por ley el uso de altoparlantes; la pega de pasquines; vandalizar, destruir, marcar, marchar o pintar o remover paredes, vagones, letreros, anuncios o cualquier otra propiedad o instalación del TU.

Otras prohibiciones son: llevar a cabo actividad comercial dentro de los vagones; interferir con el acceso a los servicios del tren; llevar líquidos en contenedores abiertos; depositar basura; orinar o escupir en el suelo o pared; fumar o encender fósforos o mecheros; dormir o acostarse en lugares peligrosos o donde se interfiera con la operación normal del vehículo; crear ruidos con radios y otros; ingerir bebidas alcohólicas; tirar piedras desde, hacia o dentro de un vagón; hacer ruido innecesario; correr bicicleta; llevar puestos o correr patines; usar tablas de patinar; o llevar armas y objetos peligrosos, entre otros.

La ley propuesta contempla que los infractores de todas esas directrices podrán ser expulsados del área por un oficial del orden público.

Según datos de la División de Policía del Tren Urbano, entre el 5 de junio al 31 de diciembre de 2005 en las instalaciones de ese sistema se registraron 237 "incidentes", 29 de los cuales consistieron de entradas a las vías del tren y 34 de "amenazas".

El gerente general de operaciones del TU, Rodolfo González, se expresó ayer a favor de que se fijen penalidades "fuertes" que disuadan la comisión de faltas en el sistema.

Los actos vandálicos los calificó, sin embargo, como "mínimos" y los incidentes como "esporádicos".

Escaso el público

Para esta fecha, el Tren Urbano sobrevive con menos de la mitad de los pasajeros que originalmente se estimó que estarían utilizando el moderno sistema de transportación masiva.

González le indicó ayer a PRIMERA HORA que de lunes a viernes el tren lo utilizan unas 30 mil personas al día, cuando se había estimado un flujo de pasajeros de 80 mil.

Los sábados el tránsito de viajeros baja a entre 10 mil y 12 mil y los domingos su servicio se limita a unos 5,000 a 6,000 pasajeros.

El ejecutivo de Alternate Concepts, Inc. le atribuyó el fenómeno a la necesidad de que mejore la integración del TU a los carros públicos, al Metrobús y a las guaguas de la Autoridad Metropolitana de Autobuses (AMA).

Sobre esa integración, vital para maximizar el uso del tren, González mencionó que en un momento dado "se avanzó mucho" -se reestructuraron las rutas de la AMA y se acomodó el Metrobús al Tren-, "pero el camino que queda por andar es más largo que el camino ya recorrido".

■ Virtual Inc.

■ Terminos y condiciones

■ Envíe sus comentarios

Todos los titulares

Cinecartelera

E-mail

Buscador





Versión para imprimir

NOTICIA: 5121

Campaña para atraer pasajeros al tren

vie, 10 de febrero de 2006
EL NUEVO DIA / EL PAÍSPor: José Javier Pérez
end.jperez1@elnuevodia.com

A un costo de un millón de dólares, el Departamento de Transportación y Obras Públicas (DTOP) lanzó esta semana su más reciente campaña de publicidad en la que persigue resaltar las bondades de utilizar el Tren Urbano.

El secretario de esa agencia, Gabriel Alcaraz, explicó ayer que en los anuncios se presentan dos caballeros que temprano en la mañana se preparan para salir a su rutina laboral diaria. Al llegar a su trabajo, uno arriba ansioso y molesto por haber quedado atrapado en un tapón interminable. El otro llega tranquilo y de buen humor porque viajó en el tren.

La campaña promociona el boleto que puede ser utilizado durante 90 días y que cuesta \$90. "Es la opción más económica pues te cuesta un dólar por día", dijo.

Por campañas como ésta, la Administración Federal de Transportación nominó el miércoles al Tren Urbano para recibir un premio que concede la Asociación Americana de Transportación Pública a campañas de publicidad de sistemas de transportación.

Se supone que otras ofertas se lancen en algún momento, como será el pase que permitirá que el usuario utilice el tren cuantas veces quiera durante un día. No obstante, Alcaraz no pudo explicar el estatus de este nuevo boleto para cuya implantación se requiere una programación especial de las máquinas boleteras.

Hasta la fecha, el Tren Urbano transporta un promedio 28,000 pasajeros diariamente, cifra que incrementa en más de 7,000 usuarios cuando hay eventos especiales como los que se celebran en el Coliseo de Puerto Rico o actividades como las Fiestas de la Calle San Sebastián.

Artículo: 5121
Fecha: vie, 10 de febrero de 2006
Titulo: Campaña para atraer pasajeros al tren

Print Date: 2/15/2006 8:43:19 AM



PRINT THIS

Powered by Clickability

Click to Print

SAVE THIS | EMAIL THIS | Close

Train to relieve Puerto Rico traffic

SAN JUAN, Puerto Rico (AP) -- Puerto Rico has inaugurated its long awaited commuter rail service with officials offering free service for the first few weeks.

Dozens of passengers boarded the Tren Urbano, or the Urban Train, which runs between the capital of San Juan and suburban Bayamon.

The single-route service is the first of its kind in the Caribbean and is designed to unclog highways on the island, which has one of the highest rates of vehicles per capita in the world.

"The reality is we don't have another alternative," Transportation Secretary Fernando Fagundo said in a TV interview with Channel 4 news during a train ride Sunday.

"We have 2.5 million automobiles, and they are being sold at a rate of 10,000 to 12,000 a month in Puerto Rico. If we continue on this track, in 10 years it won't be worth it to have a car because you won't be able to move."

But some have said it's unlikely to solve traffic problems and is a waste of money in the U.S. territory where the average of 1.7 vehicles per licensed driver indicates the preference for personal transport.

Officials said they will begin charging the \$1.50 single fare, which also includes a connecting bus ride, sometime next month.

The train runs 11 miles (17.7 kilometers) from the downtown Santurce neighborhood, which is packed with small shops, cafeterias, soaring apartment buildings and elegant villas surrounded by verandahs to Bayamon, a western satellite city of low-rise apartments and gated subdivisions.

Along its 40-minute trip, the train snakes between office high-rises, through a tunnel, above the rooftops of auto shops, through open areas of tall grass, past a baseball stadium and to the final stop's parking lot.

The train was scheduled to open in 2001, but has been plagued by construction delays, safety problems and rising costs. The price tag has nearly doubled from \$1.2 billion to \$2.3 billion, with the U.S. government paying about 40 percent.

Puerto Rico has long been without train service. In the early 1900s, there were trains and trolleys, but tracks disappeared under expanding pavement.

It wasn't until the early 1990s that planners decided a new train could ease traffic on the island of 4 million people. Construction began in 1996.

Copyright 2004 The [Associated Press](#). All rights reserved. This material may not be published, broadcast, rewritten, or redistributed.

Find this article at:

<http://edition.cnn.com/2004/TRAVEL/12/23/bt.puerto.rico.traffic.ap>

Click to Print

SAVE THIS | EMAIL THIS | Close



Powered by Clickability

Train to relieve Puerto Rico traffic

SAN JUAN, Puerto Rico (AP) -- Puerto Rico has inaugurated its long awaited commuter rail service with officials offering free service for the first few weeks.

Dozens of passengers boarded the Tren Urbano, or the Urban Train, which runs between the capital of San Juan and suburban Bayamon.

The single-route service is the first of its kind in the Caribbean and is designed to unclog highways on the island, which has one of the highest rates of vehicles per capita in the world.

"The reality is we don't have another alternative," Transportation Secretary Fernando Fagundo said in a TV interview with Channel 4 news during a train ride Sunday.

"We have 2.5 million automobiles, and they are being sold at a rate of 10,000 to 12,000 a month in Puerto Rico. If we continue on this track, in 10 years it won't be worth it to have a car because you won't be able to move."

But some have said it's unlikely to solve traffic problems and is a waste of money in the U.S. territory where the average of 1.7 vehicles per licensed driver indicates the preference for personal transport.

Officials said they will begin charging the \$1.50 single fare, which also includes a connecting bus ride, sometime next month.

The train runs 11 miles (17.7 kilometers) from the downtown Santurce neighborhood, which is packed with small shops, cafeterias, soaring apartment buildings and elegant villas surrounded by verandahs to Bayamon, a western satellite city of low-rise apartments and gated subdivisions.

Along its 40-minute trip, the train snakes between office high-rises, through a tunnel, above the rooftops of auto shops, through open areas of tall grass, past a baseball stadium and to the final stop's parking lot.

The train was scheduled to open in 2001, but has been plagued by construction delays, safety problems and rising costs. The price tag has nearly doubled from \$1.2 billion to \$2.3 billion, with the U.S. government paying about 40 percent.

Puerto Rico has long been without train service. In the early 1900s, there were trains and trolleys, but tracks disappeared under expanding pavement.

It wasn't until the early 1990s that planners decided a new train could ease traffic on the island of 4 million people. Construction began in 1996.

Copyright 2004 The Associated Press. All rights reserved. This material may not be published, broadcast, rewritten, or redistributed.

Links referenced within this article

Associated Press

http://edition.cnn.com/interactive_legal.html#AP

Find this article at:

<http://edition.cnn.com/2004/TRAVEL/12/23/bt.puerto.rico.traffic.ap>

Uncheck the box to remove the list of links referenced in the article.