

A toda máquina



EL MUNDO EL NUEVO DIA EL VOCERO THE SAN JUAN STAR
 OTROS *Caribbean Business* Fecha *11 Sept 1994* Pagina *34*

Phase 1 of urban train begins

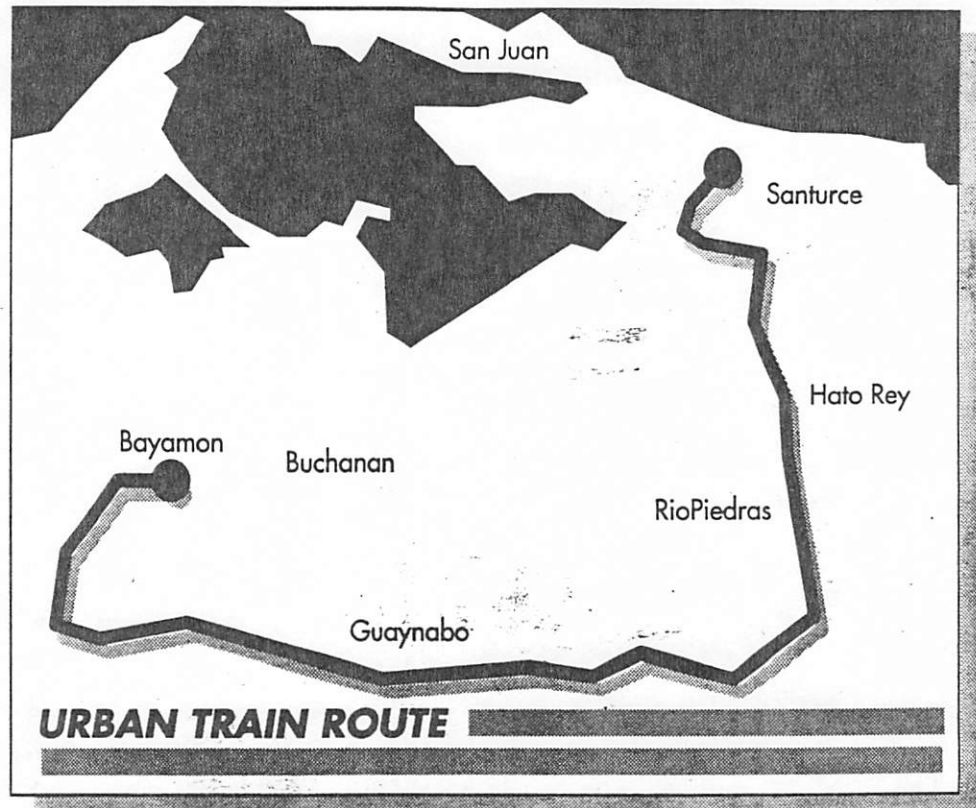
**DTOP, four project consultant firms sign agreement
for two-year, \$41.25 million preliminary design work**

By ROBERT D. JOHNSTON
CARIBBEAN BUSINESS
Supplements Writer

The urban train project for the San Juan metropolitan area is ready to roll with a two-year agreement and a starting budget of \$41.25 million. The agreement between the Puerto Rico Department of Transportation & Public Works (DTOP) and four specialized project consultant firms kicks off the preliminary stage of the seven-year project, which is expected to cost \$939 million and be completed by the year 2000.

for the consortium because of their vast rail transit experience in Washington, Boston, Baltimore, and Los Angeles. The local firms' expertise in architecture and engineering is expected to solidify the success of the preliminary development stage, he said.

Funding for the project comes from Puerto Rico Highways & Transportation Authority revenues, such as tolls, gasoline taxes and vehicle registration fees. During the next five years, a total of \$162 million in additional HTA funds are destined for the rail project. An initial \$10 million federal allocation by the U.S. Congress is expected in a couple of weeks.



DTOP says that during the last 8 months strong lobbying efforts in Washington have resulted in what they see is a more receptive attitude towards the Puerto Rico urban train project, and it is confident that the congressional support will be forthcoming when it is put to a vote.

Carlos Pesquera, DTOP secretary, announced that Daniel, Mann, Johnson & Mendenhall, a project management firm from California; Frederic R. Harris Inc., a Boston transportation infrastructure firm; local architectural firm Eduardo Molinari & Associates; and the Condado-based engineering firm Barret & Hale were selected to form the project's general management and architectural and engineering consultant (GMAEC) consortium.

Pesquera said the U.S. mainland firms were ideal

The total projected cost for phase one is \$939 million, which comes from three primary sources: one-third from HTA revenues, one-third from federal funds, and one-third from stocklike instruments, issued by the HTA, called certificates of participation.

Puerto Rico proposes to commit 25% of HTA's \$75 million annual income from the Federal Transit Authority for the backing of the certificates. HTA believes the urban train's alleviation of transit problems will compensate in an imaginative and effective fashion the 25% reduction in local highway expenditures.

As an investment tool to multiply funds, the HTA bonds, or certificates, will be sold to individual investors and private corporations to finance other projects.

(4)

EL MUNDO EL NUEVO DIA EL VOCERO THE SAN JUAN STAR

OTROS Consultas - Encuestas Fecha 11 Oct 1994 Página 34

During the first two years of the project, the HTA indicated the \$41.25 million will be the maximum budget, which excludes the initial \$10 million federal allocation.

The GMAEC consortium and more than 22 sub-consultants will utilize the funds for direct labor costs, indirect costs, direct expenses, and a profit fee of no more than 10%.

Thirty percent of the project consists of preliminary services and studies, such as fieldwork, site investigation, right of way (ROW) acquisitions, and identification of potential environmental risks on the train route.

In addition to architectural and engineering services, all of the necessary planning and fieldwork for an environmental review of the project will be completed.

Establishing the concept for a typical station entails the architectural development of "site-specific designs" to serve as the outline for the projected 16 urban train terminals, five of which are to be constructed with storage space for commercial use.

Other services and studies to be performed by the GMAEC and the subcontractors include community communications to encourage the use of the system, identification and assessment of human resources, and the environmental impact of noise pollution and emission control.

Once the 30%, or "turnkey" stage is reached, which can be summarized as the preliminary preparation for the construction stage, the HTA will bid and award contracts for final design and construction, constituting the other 70%. This stage is targeted for 1996.

Overall, the success of the rail project depends on the development of an effective parallel transportation system by the GMAEC. This means existing public transportation systems will have to be organized further, said Jose M. Izquierdo-Encarnacion, president of the Puerto Rico College of Engineers & Land Surveyors.

"There definitely will have to be an effective parallel system to transport people to the nearest terminal. The train will be the backbone of this service," Izquierdo said. "If people have to drive to the train station, they might as well keep driving all the way to work."

An urban train office, established within the HTA's jurisdiction, will be supervised by Carlos Colon de Armas, HTA executive director, and will open its temporary San Juan location in September. Permanent headquarters are being reviewed, Pesquera said.

"We are surveying the old Santurce municipal hospital for possible rehabilitation," Pesquera said. "This could be the first task of the project, as well as an example of what can be done for the entire San Juan area," he said.

Phase one of the urban train project connects Bayamon to Santurce through Guaynabo, the Centro Medico area, the University of Puerto Rico in Rio Piedras, and the banking zone in Hato Rey. DTOP sources said a possible phase two of the project would extend to Carolina, Caguas, and the Luis Muñoz Marin International Airport. ■

(3)

EL NUEVO DIA
Fecha

Página

THE SAN JUAN STAR
Fecha

Página

EL VOCERO
Fecha

Página

OTROS Caribbean Business
Fecha 5/1/94 Página

Phase 1 of urban train begins

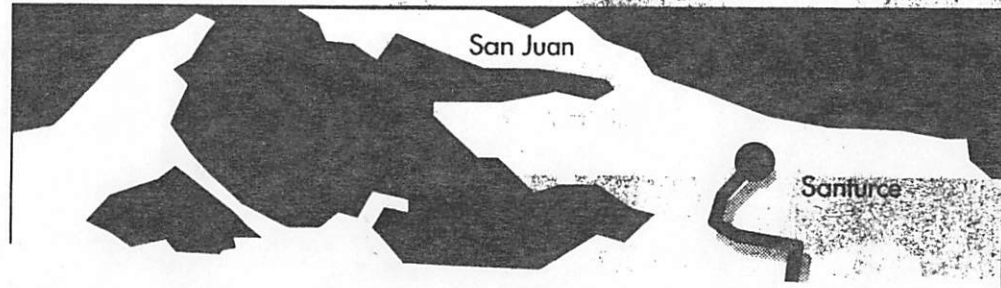
DTOP, four project consultant firms sign agreement for two-year, \$41.25 million preliminary design work

By ROBERT D. JOHNSTON
CARIBBEAN BUSINESS
Supplements Writer

The urban train project for the San Juan metropolitan area is ready to roll with a two-year agreement and a starting budget of \$41.25 million. The agreement between the Puerto Rico Department of Transportation & Public Works (DTOP) and four specialized project consultant firms kicks off the preliminary stage of the seven-year project, which is expected to cost \$939 million and be completed by the year 2000.

for the consortium because of their vast rail transit experience in Washington, Boston, Baltimore, and Los Angeles. The local firms' expertise in architecture and engineering is expected to solidify the success of the preliminary development stage, he said.

Funding for the project comes from Puerto Rico Highways & Transportation Authority revenues, such as tolls, gasoline taxes and vehicle registration fees. During the next five years, a total of \$162 million in additional HTA funds are destined for the rail project. An initial \$10 million federal allocation by the U.S. Congress is expected in a couple of weeks.



During the first two years of the project, the HTA indicated the \$41.25 million will be the maximum budget, which excludes the initial \$10 million federal allocation.

The GMAEC consortium and more than 22 sub-consultants will utilize the funds for direct labor costs, indirect costs, direct expenses, and a profit fee of no more than 10%.

Thirty percent of the project consists of preliminary services and studies, such as fieldwork, site investigation, right of way (ROW) acquisitions, and identification of potential environmental risks on the train route.

In addition to architectural and engineering services, all of the necessary planning and fieldwork for an environmental review of the project will be completed.

Establishing the concept for a typical station entails the architectural development of "site-specific designs" to serve as the outline for the projected 16 urban train terminals, five of which are to be constructed with storage space for commercial use.

Other services and studies to be performed by the GMAEC and the subcontractors include community communications to encourage the use of the system, identification and assessment of human resources, and the environmental impact of noise pollution and emission control.

20% or "turnkey" stage is reached

Impulso federal al tren urbano

Por LEONOR MULERO
DE EL NUEVO DIA

WASHINGTON - El Senado y la Cámara de Representantes estadounidenses acordaron asignarle los primeros \$5 millones federales al Tren Urbano de Puerto Rico.

Esa suma será parte del pote de \$41.25 millones que costará en dos años el diseño de la primera fase del proyecto que correrá desde Bayamón a Santurce y cuyo costo total ascenderá a alrededor de \$1.000 millones, cuando se haya finalizado en el 2001.

Los \$5 millones, aunque menos que los \$10 millones que la Cámara le había reservado para el año fiscal 1995, ubica al Tren Urbano entre los proyectos de transportación prioritarios para el gobierno federal, lo que le ofrece mejores oportunidades de recibir fondos en los años sucesivos, indica-

ron el secretario de Transportación y Obras Públicas, Carlos Pesquera, y el comisionado residente Carlos Romero Barceló.

De hecho, el Gobierno de Puerto Rico regresa al Congreso en el próximo año fiscal para obtener otra tajada de los \$310 millones que espera recibir del Gobierno federal en asignaciones futuras para la primera fase del ambicioso proyecto.

ORIGINALMENTE, EL Gobierno de Puerto Rico solicitó \$60 millones para dos años, pero obtuvo una autorización de \$40 millones para tres años en la revisión de la Cámara de la ley de sistemas de transportación masiva. El Senado se negó a revisar esa ley y el Tren Urbano logró que la Cámara le asignara \$10 millones para 1995 en la medida presupuestaria anual del Departamento de Transportación federal.

Pero la suerte del Tren Urbano quedó en

suspense semanas atrás, cuando el Senado rehusó asignarle fondos en el presupuesto de 1995. No obstante, la conferencia entre Senado y Cámara, que concluyó el jueves en la noche, transó por los \$5 millones. La decisión de la conferencia deberá ser ratificada la semana próxima por el pleno de las Cámaras, pero no se esperan cambios.

Pesquera indicó que sólo cuatro proyectos de transportación, los cuales estaban en la fase de diseño cercana a la de construcción, permanecieron con el 100% de los fondos previamente separados para ellos. Los demás, según Pesquera, tuvieron un recorte de fondos de 50%.

EL SECRETARIO reveló que en 1995 volverá al Congreso a solicitar para 1996 los \$35 millones que le restan de la autorización de \$40 millones de la abortada revisión de la ley de sistemas de transportación

masiva.

Cuando el Congreso decida revisar esa ley, el Gobierno de Puerto Rico pedirá los \$270 millones que constituirían la aportación federal para la construcción de la primera fase del Tren Urbano, que deberá comenzar en 1996 y terminar en el 2001. La aportación total del gobierno federal para esa primera fase, incluyendo el diseño, sería de \$310 millones, una tercera parte del costo total.

Romero Barceló comentó que "nuestros esfuerzos valieron la pena y varios de mis colegas reconocieron la necesidad de un sistema de transportación masiva en el Area Metropolitana de San Juan".

EL TREN Urbano recibió el reconocimiento de la Agencia de Transportación Federal como uno de los sistemas de transportación masiva de mayor costo.

EL NUEVO DIA/HILLO GUZMAN



Carlos Pesquera: mejores oportunidades de recibir fondos federales en los años sucesivos.

- EL MUNDO
 OTROS

- EL NUEVO DIA
 EL VOCERO
 THE SAN JUAN STAR

Fecha 17 de Diciembre de 1971 Página 12

Compran edificio de la Cruz Azul en \$6,200,000

Por JOSE VALDES
 DE EL NUEVO DIA

EL popular edificio de la Cruz Azul, localizado en la Avenida Jesús T. Piñero, esquina a la Avenida César González, en Hato Rey, fue comprado por la Autoridad de Carreteras y Transportación de Puerto Rico, en \$6,200,000, cuya transacción aparece inscrita en el Registro de la Propiedad. Se trata de un edificio de dos niveles, de 47,000 pies cuadrados de construcción en área de 8,909 metros cuadrados. El precio de venta por pie cuadrado, redondeado, es de \$132.00 el pie cuadrado.

En el edificio adquirido por la Autoridad de Carreteras han sido instaladas las oficinas del proyectado Tren Urbano, donde se está diseñando el 30 por ciento de la producción del proyecto. Se espera que el edificio estará ocupado por estas oficinas por un periodo no mayor de dos años.

El área del edificio se considera tipo R-5, de alta densidad residencial, y en punto focal importante en el área de Hato Rey.

La Cruz Azul tiene sus oficinas centrales instaladas actualmente en su nuevo edificio de dos niveles, en el kilómetro 17.2 de la carretera Río Piedras a Caguas, con estacionamiento soterrado.

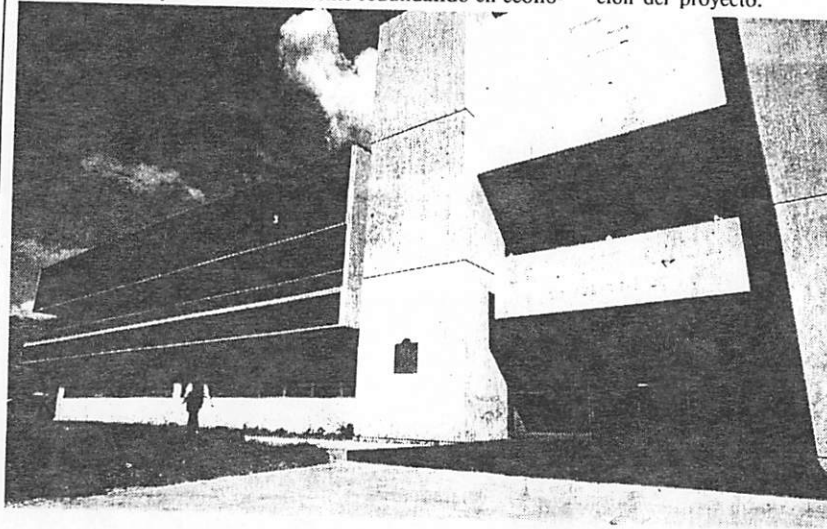
En un solar de aproximadamente cinco cuerdas ubicado en la carretera número 1, kilómetro 17.3, se levanta un majestuoso edificio de unos ciento sesenta mil pies cuadrados de construcción con todas las conveniencias propias de unas oficinas corporativas modernas, con amplias facilidades de estacionamiento.

Su baja altura respeta el carácter residencial de sus vecinos, aumentando la exposición al automovilista que transita por la carretera Núm. 1. Esta característica hace que el tiempo de transporte en elevadores, de empleados y visitantes, se disminuya considerablemente redundando en econo-

mías, tanto de tiempo como de costos de operación. Sus dos alas de oficinas se abren alrededor de una amplia terraza en donde el visitante puede apreciar un paisaje relajador mientras espera para realizar sus gestiones. La terraza, de gran altura y ventilada naturalmente ha sido diseñada, de forma tal, que pueda funcionar como área para dar conferencias o atender público en temporadas de campañas de suscripción.

Sus extensas fachadas de cristales con ventanas operables imparten la imagen moderna al nuevo edificio y bañan el interior con iluminación natural. En caso de ser necesario, los paños operables pueden abrirse para tener ventilación natural en el interior, haciendo un mejor uso de nuestros recursos energéticos. Los cristales exteriores, de color azul en obvia referencia al nombre de la Institución, reflejan los alrededores de la estructura y hacen que el edificio se vea más liviano. En adición, estos cristales disminuyen la transmisión de calor al interior del edificio, mejorando el funcionamiento de los equipos de acondicionamiento de aire.

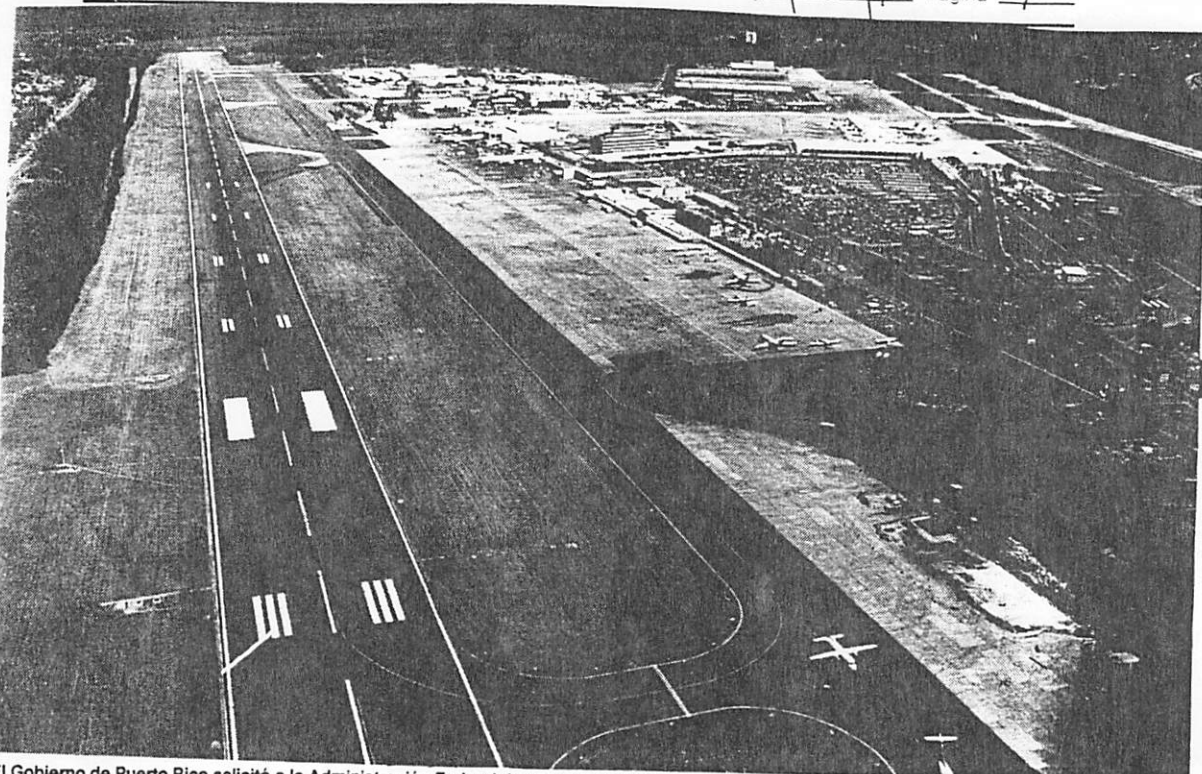
La imagen de un exterior es completada con el uso predominante del color azul como acento en las fachadas. Incluso en la noche, una franja de luz azul corona el edificio contribuyendo a crear un efecto visual especial en la apreciación del proyecto.



Edificio de la Cruz Azul en Hato Rey, comprado por \$6,200,000.00

EL MUNDO EL NUEVO DIA EL VOCERO THE SAN JUAN STAR
 OTROS _____

Fecha 5/13/94 Página 7



El Gobierno de Puerto Rico solicitó a la Administración Federal de Aviación (FAA) que expanda el tránsito aéreo y marítimo internacional de la Isla.

Mensaje alentador al País

Por WALDO D. COVAS QUEVEDO
DE EL NUEVO DIA

EL DEPARTAMENTO de Transportación y Obras Públicas se expresó optimista con la autorización obtenida ayer de una asignación de \$40 millones de un Comité de la Cámara de Representantes de los Estados Unidos, aunque reconoció que es la primera escala en el proceso congressional para consumir la aportación federal al proyecto del tren urbano.

Carlos Pesquera, secretario del DTOP, hizo sus comentarios en una reunión con el jefe de la Administración Federal de Transportación Colectiva, Gordon J. Linton, con un grupo de periodistas.

Por su parte, Linton dijo que la autorización del Comité era una señal muy importante, aunque sólo el primer paso en el proceso congressional, y que es insuficiente para abrir paso a mayores asignaciones por parte del poder ejecutivo federal por el momento.

Pesquera dijo que aunque la autorización fuera de tan sólo un millón de dólares, fue un logro importante para el proyecto del tren urbano, porque significa que el Congreso reconoció los méritos del proyecto. Agregó que la semana que viene el proyecto irá al Subcomité de Asignaciones de la Cámara de Representantes de los Estados Unidos, y antes de que concluya el mes debe ser considerado por la Cámara en Pleno.

Por su parte, el gobernador Pedro Rosselló destacó que la autorización para el proyecto del tren urbano equivale al 13 por ciento de los \$300 millones recomendados por el Comité para proyectos nuevos. Agregó que el Comité recibió peticiones para proyectos por \$32,400 millones y autorizó sólo \$20,000 millones.

"ESTE ES un primer paso muy positivo dentro del proceso de evaluación y selec-

ción por el cual tienen que pasar todos los proyectos de transportación que han sido recomendados para recibir asignaciones federales", expresó Rosselló. "Es preciso reconocer la labor realizada por el comisionado residente Carlos Romero Barceló, así como por el Secretario del DTOP, y su equipo de trabajo, que han logrado impulsar la consideración del proyecto del tren urbano".



Pesquera celebra la decisión.

El Secretario explicó que el Gobierno de Puerto Rico tiene que iniciar un proceso similar en el Senado de los Estados Unidos.

Señaló que el Gobierno de Puerto Rico había separado \$120 millones para invertir durante los próximos dos años en el proyecto del tren urbano y perseguía conseguir una asignación federal de \$60 millones para el mismo período. La autorización de una cantidad inferior significa que el

DTOP tendrá que reevaluar su plan de inversiones a cinco años para aumentar la participación estatal al proyecto, aunque confía en solicitar fondos nuevamente al Congreso dentro de dos años.

Añadió que todos los proyectos que recibieron autorizaciones del Comité de Transportación recibieron cantidades inferiores a las solicitadas.

Por su parte, Linton dijo que se impresionó con los esfuerzos de desarrollo conjunto entre Gobierno y empresa privada y entre el liderato de todas las afiliaciones políticas que observó durante su visita de tres días a la Isla, la que sirvió para confirmar las evaluaciones técnicas positivas que ha hecho la agencia sobre el proyecto del tren urbano.

El Administrador de la FTA calificó de prematuro hablar sobre la posibilidad de que el proyecto reciba fondos federales adicionales de su agencia hasta que se encuentre en la etapa de diseño final o de construcción debido a las limitaciones presupuestarias que impone el mismo Congreso a su agencia.

AL PRESENTE, su agencia tiene un presupuesto de \$400 millones para atender cinco proyectos de transportación colectiva y hay otros ocho que están a punto de reunir los requisitos necesarios para recibir fondos de su agencia, un nivel al que podría acercarse el proyecto del tren urbano, si consigue la aprobación final de los \$40 millones del Congreso.

El proyecto del tren urbano competiría con cerca de 20 proyectos cuya importancia calificó de "significativa" y que están en el proceso de diseño y cerca de la obtención de garantías de asignaciones federales y del gobierno local o estatal que propone la construcción o mejora de los sistemas de transportación.

EL NUEVO DIA/RANIER RENTAS

A ley de un estudio el tren urbano

Por WALDO D. COVAS QUEVEDO
De El Nuevo Día

EL ULTIMO estudio por expertos independientes para corroborar la viabilidad del propuesto tren urbano para la zona metropolitana de San Juan será contratado en el mes de marzo y, de resultar favorable para dicha modalidad de transportación colectiva, el proyecto podría pasar de la teoría a la práctica.

El nuevo secretario del Departamento de Transportación y Obras Públicas, Carlos I. Pesquera Morales, hizo hincapié en que él meramente recomendará como jefe de agencia la acción correspondiente al gobernador Pedro Rosselló, a la Legislatura, a otras agencias gubernamentales y al público la ruta que entienda más conveniente sobre la alternativa de transporte colectivo para disminuir la extrema dependencia en el automóvil privado.

Pesquera Morales explicó que el DTOP encomendará en los próximos días un estudio de ingeniería para someter a una revisión de peritos privados todas las investigaciones previas sobre la necesidad y la alineación del propuesto tren urbano.

Dos compañías sometieron sus propuestas la semana pasada para realizar el estudio, y una será escogida dentro de los próximos días para servir de evaluadora al Secretario del DTOP y que este formalice su posición al respecto.

SEÑALO QUE debido a la gran inversión económica que requerirá el propuesto tren urbano, que se calcula en cerca de \$1,000 millones, se justifica pagar alrededor de \$100,000 para que un grupo de expertos independientes evalúen los estudios hechos hasta el presente y la adecuación de las bases técnicas y financieras para pagar por el desarrollo del proyecto.

Pesquera Morales indicó que los peritos seleccionados deberán evaluar aspectos como la tecnología del tipo del tren que se utilizará, cómo se costeará la inversión en el proyecto y en que rutas debe comenzarse y utilizarse una u otra tecnología, como por ejemplo un tren o un sistema de autobuses en carriles o rutas ininterrumpidas o algún otro tipo de transportación y hasta la combinación de varios medios de transportación.

El Secretario, cuyo nombramiento aún está sujeto a su confirmación, dijo que espera que si el estudio resulta favorable para el propuesto tren urbano, el DTOP adopte su posición final sobre el futuro medio de transportación colectiva para el verano próximo.

Pesquera Morales dijo que la alternativa considerada por la pasada administración parece razonable y que todas las partes concernidas están convencidas de la necesidad de un medio de transportación colectiva más eficiente que los existentes, pero expresó preocupación y anticipó la cautela con el tren urbano por las realidades fiscales del presupuesto gubernamental.

Agregó que el nuevo estudio le ayudará como Secretario del DTOP a recomendar los cambios conceptuales y presentar su recomendación final al Gobernador.

Subrayó que la decisión final debe ser tomada por Rosselló y que hasta el presente no se había consultado con el

EL MUNDO EL NUEVO DIA EL VOCERO THE SAN JUAN STAR

OTROS _____ Fecha _____ Pagina _____



El nuevo secretario del Departamento de Transportación y Obras Públicas, Carlos I. Pesquera Morales, contratará en marzo expertos independientes para el último informe para corroborar la viabilidad del propuesto tren urbano.

Banco Gubernamental de Fomento, por lo que sus recomendaciones estarán sujetas a las consultas con otras agencias estatales y los estudios que se propone efectuar la Legislatura.

Entre las alternativas que serán consultadas con los asesores privados figuran si la primera fase del tren urbano debe ser la ruta entre Bayamón y Río Piedras, según los planes de la pasada administración, o si debe ser un corredor entre Santurce y Río Piedras.

Pesquera Morales explicó que puede que resulte más atractivo establecer la primera fase del tren urbano entre Santurce y Río Piedras y movilizar los pasajeros entre Bayamón y Río Piedras por otro medio, como un sistema de autobuses de gran eficiencia, otro tipo de tren o algún otro

mecanismo que sea menos costoso.

DESDE el mismo momento en que su nombramiento al cargo fue anunciado, Pesquera Morales aseguró que continuaría el empuje que llevaba el proyecto del propuesto tren urbano, aunque reiteradamente ha condicionado su futuro a que los estudios justifiquen que es un medio de transportación viable, en términos económicos.

De hecho, el pasado viernes el Doctor en Ingeniería informó que había sometido la propuesta final a la Administración Federal de Transporte Colectivo para que el proyecto del área de San Juan sea incluido en la selección final de las tres o cuatro ciudades que intentarán servir de modelo nacional en el desarrollo de sistemas de transportación colectiva en sociedad con la empresa privada y que de es

P.R. rail plan on fast track for federal grant

By ROBERT P. WALZER
Of the STAR Staff

Opening an avenue for possible federal grants, San Juan's proposed urban train has been picked by the Federal Transportation Administration as one of four projects nationwide to participate in a fast track development program.

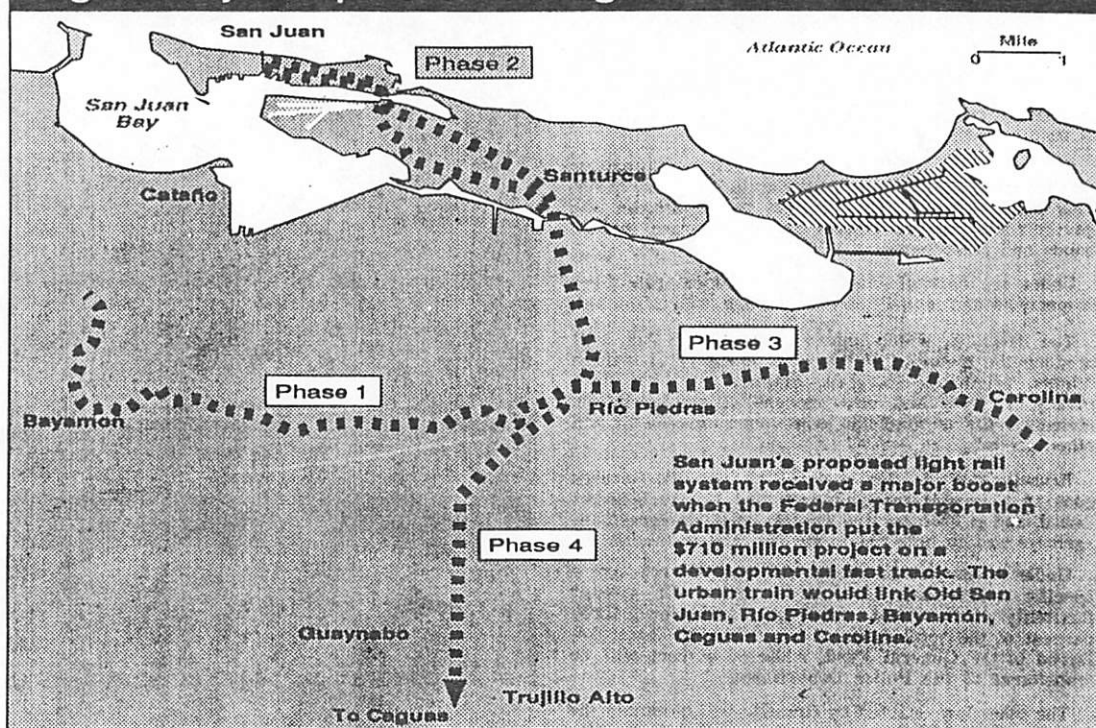
Although inclusion in the "Turnkey Demonstration" program does not include funding, the planned \$710 million mass transit project is now favored to win a federal grant from Transportation, which could agree to pay between 33 percent and 67 percent of its cost.

"[San Juan] still has to qualify for funds under the regular grant programs, but all things being equal, you folks are already a step ahead of other competing projects," said Richard Centner, Transportation spokesman, adding that the application to enter a turnkey program is nearly identical to the grant application process. "The odds are certainly in your favor."

The advantages of being chosen for the program include receiving prompt attention from Transportation in permitting and development, a reduction in the project's cost and the ability to fix an exact price, which is yet to be determined. "Things are expedited a lot quicker under the program," said Nancy Butler, director of transportation programs for Daniel, Mann, Johnson, Mendenhall, an architectural and engineering firm that may bid to work on San Juan's light rail project. "I call it a good housekeeping seal of approval."

The 10.5 mile light rail project, scheduled for completion for around 2000, would stretch between Bayamón and Santurce in its first stage and Río Piedras and Carolina in the second stage.

Light rail system phases 1 through 4



The urban train project is considered increasingly crucial as San Juan becomes mired in traffic jams and chokes itself with air pollution for lack of adequate mass transit.

The San Juan project was among 11 applicants for the turnkey program based on criteria such as the amount of use expected, local support and capabilities for financing.

Under the turnkey system, the Commonwealth Department of Transportation will hire a private planning and design firm to act as a general contractor of sorts and bid

out the whole project to subcontractors.

The private firm would be responsible for overseeing the entire project from design through construction, and possibly through the beginning of operation, said Centner.

Centner said he couldn't estimate how much money could be saved in the process but other sources estimate that could reach 20 percent.

The program is based on the success of a mass transit project by the South East Pennsylvania Transportation Authority in the 1980s, said Centner.



El Nuevo Día/José I. Fernández

Concepción artística de una terminal del tren urbano boricua.

Un ejemplo el tren boricua

Por WALDO D. COVAS QUEVEDO
De El Nuevo Día

TAL Y COMO había anticipado El Nuevo Día, el secretario federal de Transportación, Federico Peña, anunció ayer oficialmente la selección del proyecto del tren urbano de San Juan como un ejemplo del desarrollo de la construcción de sistemas de transportación colectiva.

La primera indicación de la designación oficial fue hecha por el alcalde de San Juan, Héctor Luis Acevedo, quien adelantó por un par de horas el anuncio de Peña, de ascendencia mexicana y quien fue alcalde de Denver, Colorado, durante el cuatrienio pasado.

Al atardecer de ayer, Carlos I. Pesquera Morales, secretario de Transportación y Obras Públicas, reaccionó a la noticia oficial diciendo que el mes próximo se reunirá con funcionarios de la Administración federal de Transporte Colectivo (FTA), ya que uno de los principales aspectos de la designación es la asesoría de dicha agencia, con un caudal de experiencia en transportación sobre rieles.

Pesquera Morales reiteró que la designación del tren urbano propuesto para la zona metropolitana de San Juan no conlleva la asignación de fondos federales adicionales, pero que el DTOP y la Autoridad de Carreteras y Transportación evalúan la forma de allegar dichos recursos desde la primera fase del proyecto.

Peña anunció, mediante comunicado de prensa, que los proyectos escogidos incluyen una extensión a un sistema de tren liviano establecido en Baltimore, un sistema de trolebús al sur de Los Angeles y la estación ferroviaria El Segundo del Norte en la misma ciudad.

EL SECRETARIO de Transportación de los Estados Unidos señaló que si los proyectos escogidos deciden implantar los sistemas, participarán en la demostración del concepto de construcción "turnkey", bajo el cual las autoridades locales contratan un solo contratista para las diversas fases de un proyecto de transportación.

Usualmente, explicó, el proceso convencional conlleva un contratista para cada una de las diferentes fases, lo que drena los recursos y el tiempo del personal de las agencias de transportación.

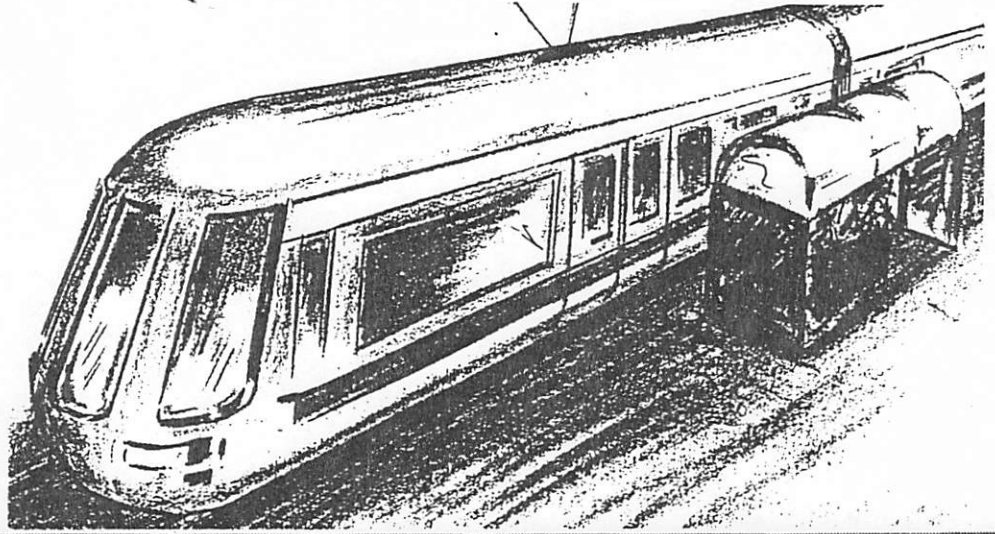
Acevedo dijo que el anuncio de ayer "representa un paso histórico de avance para nuestra gente que invierte una parte vital de su tiempo en los tapones, restándole ese tiempo a su familia y a su productividad e invirtiendo una cantidad desproporcionada de su presupuesto en la transportación".

El alcalde capitalino, quien junto a sus homólogos de Bayamón, Carolina, Guaynabo y Trujillo Alto exigió al pasado gobernador un compromiso para establecer el tren urbano, agregó que "se recibe hoy el fruto de ese esfuerzo, en la confianza de que con el respaldo federal se haga una realidad durante esta década".

Pesquera Morales, por su parte, señaló que el próximo paso de su agencia es el de trazar un plan financiero que permita convertir el propuesto tren urbano en una realidad, allegando fondos federales específicamente para su desarrollo a la mayor brevedad posible para su primera fase.

Tren Urbano

transportación



supera a España y Alemania, con 85 y 62, respectivamente, y más que triplica los 28.7 de los Estados Unidos.

Pero además de tener muchos autos concentrados en las carreteras, alcanzando una densidad de casi 4,000 vehículos por milla cuadrada en los municipios centrales de la Región Metropolitana de San Juan, nuestra gente cada vez más muestra mayor movilidad. La cantidad promedio de viajes diarios por persona aumentó de 1.62 en 1964 a 2.52 en 1990 y se proyecta que esa cifra ascenderá a 3.04 para el 2010.

Esto resulta en la congestión que se observa en nuestros principales expresos y avenidas en San Juan. Por la plaza de peaje de Buchanan en el Expreso de Diego pasan más de 100,000 vehículos diarios. Más o menos, esos son los volúmenes de tránsito que se registran en la Avenida Baldorioty de Castro, mientras que por el Expreso Las Américas, al punto del Estadio Hiram Bithorn, transitan aproximadamente 160,000 vehículos diarios. El futuro traerá aún más taponos, pues se proyectan incrementos de 40 por ciento en los volúmenes de tránsito promedio para el 2010. Para esa fecha, transitarán, si no se hace nada, 240,000 vehículos diarios por el Expreso Las Américas, convirtiéndola en vez de un expreso, en una gran área de estacionamiento.

Hace unos años, como Secretario de Transportación y Obras Públicas tuve que tomar la difícil decisión de autorizar un aumento de 25 a 35 centavos en la tarifa de los autobuses de Metrobús que darían servicio de Río Piedras a San Juan. El alcalde de San Juan, Hon. Héctor Luis Acevedo, argumentaba muy

válidamente, que ese aumento significaba para algunos de sus empleados perder el paso por mérito o aumento de sueldo que les habían otorgado. Observamos, sin embargo, que el no tener que depender del automóvil privado para ir y retomar de sus empleos, puede generarle a las personas economías equivalentes a otro sueldo en la familia. Es nuestro criterio que el uso del tren representará para muchos sanjuaneros un ahorro sustancial en vez de mayores costos.

Por otro lado, no construir el tren propuesto significa también costos sociales que se derivan del deterioro de los cascos urbanos y el desparramamiento urbano, traduciéndose cada día en viajes más largos en tiempo y distancia. No construirlo significa también pérdidas de terrenos rústicos y mayores demandas por servicios públicos e infraestructura para servir desarrollos cada vez más dispersos, que se traducen en mayores impuestos y contribuciones al ciudadano. No debemos olvidar tampoco que una ciudad más dispersa promueve el atomismo de la sociedad, con sus males sociales de marginalidad y criminalidad, mientras que una ciudad amena, densa y compacta promueve la solidaridad y la interacción entre estratos sociales. En fin, no construir el proyecto del tren nos costará muchos más billones, en deterioro del ambiente urbano, natural, económico y social, que lo que costará su construcción y desarrollo. Además, posponer un proyecto como este sólo aumenta sus costos y retrasa sus beneficios. Por el presente y futuro de San Juan y de Puerto Rico, aceleremos la construcción de nuestro Tren Urbano. Sería demasiado costoso no hacerlo.

El autor es un ex secretario de Obras Públicas.

2

EL MUNDO
 OTROS

EL NUEVO DIA

EL VOCERO

THE SAN JUAN STAR

Fecha 23 Sept 93

Página 7

Empujón federal al tren urbano

Por LEONOR MULERO
 De El Nuevo Día

WASHINGTON - El gobierno federal aportaría \$5 millones para la primera fase del proyecto del Tren Urbano, informó ayer el gobernador Pedro Rosselló.

El Gobernador dijo que esa fase tendrá un costo total de \$40 millones y que el gobierno de Puerto Rico aportaría la diferencia.

Rosselló, que estuvo acompañado por su secretario de Transportación y Obras Públicas, Carlos Pesquera, se reunió ayer en la capital federal con el secretario de Transportación de Estados Unidos, Federico Pena, a quien le hizo la solicitud de los \$5 millones.

El proyecto del Tren Urbano, que está aún en fase de diseño, comenzaría a construirse a fines de 1995. Rosselló dijo que actualmente el proyecto está en su 10 por ciento de ejecución y que cuando se complete esa fase habrá alcanzado un 30 por ciento de ejecución.

La primera etapa del Tren Urbano abarcará Bayamón, Centro Médico, Hato Rey y Santurce.

"Si no tomamos las medidas necesarias ahora, en 20 años la transportación en Puerto Rico estará pasando por un problema similar que Acueductos", dijo Rosselló, refiriéndose a la grave crisis de infraestructura y administrativa que atraviesa la Autoridad de Acueductos y Alcantarillados (AAA). Dijo que no hay espacio para creci-

miento de las carreteras, a la luz del crecimiento poblacional y de automóviles, por lo que el gobierno tiene que involucrarse en proyectos de efectividad a mediano y largo plazo.

EL TREN URBANO, según Rosselló, incentivará la creación de empleos en las áreas donde circule y sería crucial, por ejemplo, en el programa de rehabilitación de la zona económicamente deprimida de Santurce.

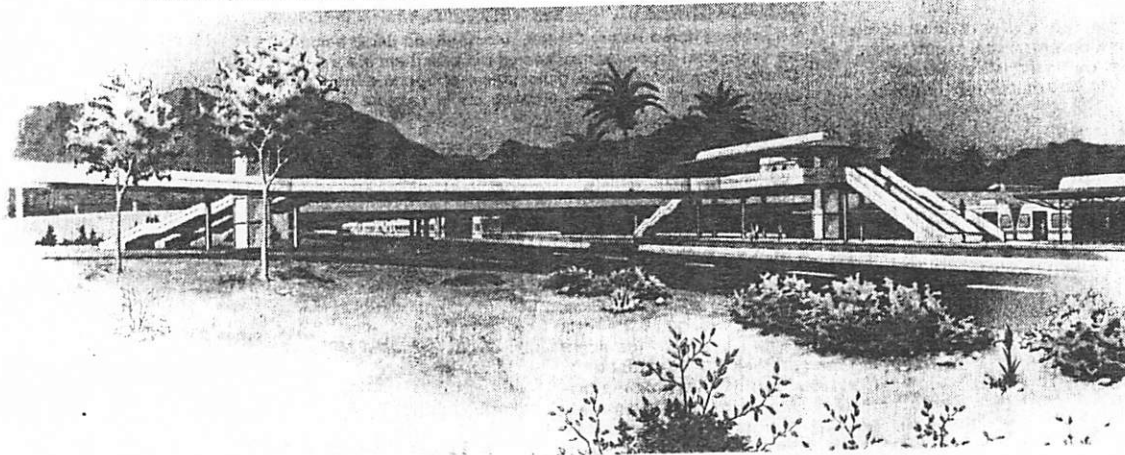
Por otro lado, Rosselló anunció que el secretario Pesquera firmará en Puerto Rico unos acuerdos con el gobierno federal para allegar fondos federales de \$400 mil para realizar un estudio sobre la inteligencia de señales para los vehículos en las carreteras.

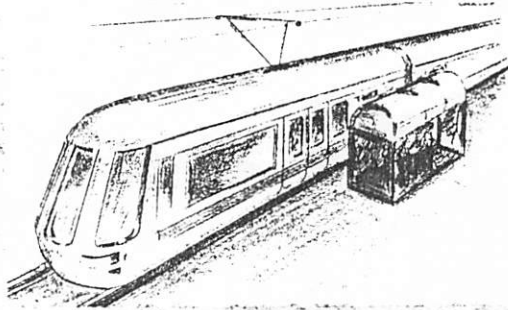
Una vez realizado el estudio, se someterá

una propuesta para un plan de implementación a un costo de \$100 millones, de los cuales hasta el 80 por ciento sería financiado por el gobierno federal.

Ese proyecto se realizaría en cuatro o cinco años y tendría el propósito de obtener información del tráfico vehicular para coordinar efectivamente las señales. Se evitaría, según Pesquera, las congestiones de tránsito por accidentes porque habría un equipo especializado para esos fines.

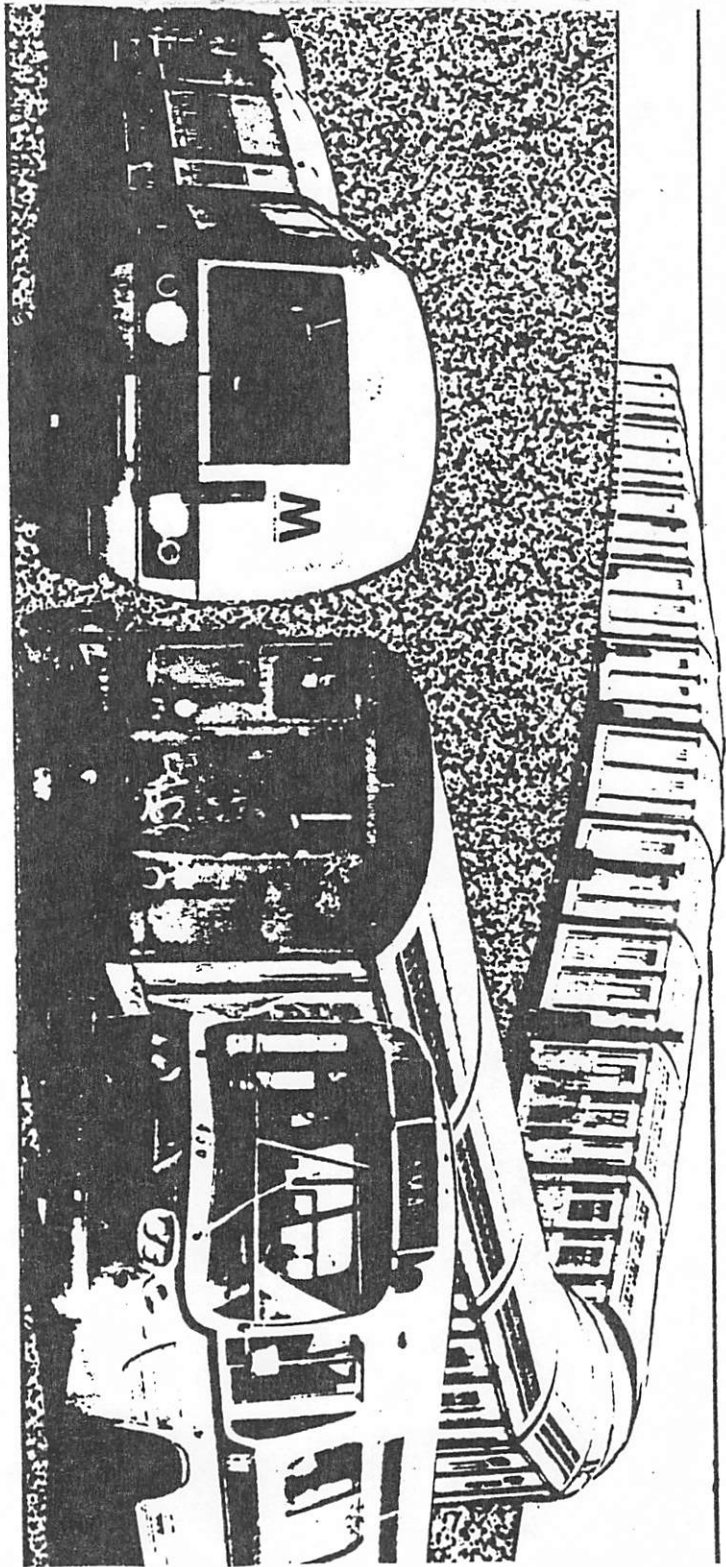
Pesquera admitió que en el pasado proyectos similares han fracasado, pero que una tecnología más avanzada y buen mantenimiento abonarán al éxito de este proyecto. El Gobernador comentó que si ese programa tiene éxito en la Isla, se llevaría a otros países de Latinoamérica.





Vía libre federal al tren urbano para San Juan

VEASE PAGINA 5



1

(7)

Punto de referencia el tren sanjuanero

Por WALDO D. COVAS QUEVEDO
De El Nuevo Día

EL TREN urbano propuesto para la zona metropolitana de San Juan será escogido hoy por la Administración Federal de Transporte Colectivo (FTA), como uno de cuatro modelos nacionales de desarrollo de estos sistemas en sociedad con la empresa privada.

El anuncio oficial de las cuatro ciudades seleccionadas será hecho hoy desde Washington, D.C., por el Secretario de Transportación de los Estados Unidos, Federico Peña, según confirmó un portavoz de la FTA en entrevista telefónica con El Nuevo Día.

Richard Centner, director interino de la oficina de información de la FTA, confirmó que el proyecto de Puerto Rico figurará en una lista de cuatro ciudades que servirán de modelo para demostrar la efectividad del concepto "Turnkey Demonstration Project" y cómo agiliza y abarata el desarrollo de estos sistemas.

Centner agregó que el anuncio coincidirá con una charla que ofrecerá hoy el administrador auxiliar en el área de Asistencia Técnica y Seguridad de la FTA, Lawrence Schulman, en la ciudad de Miami sobre el concepto "Turnkey".

Los nombres de las otras tres ciudades serán divulgados hoy desde la capital federal, señaló el portavoz.

CERCA DE 800 funcionarios gubernamentales relacionados con la transportación y fabricantes y suplidores participan en la convención anual de la American Public Transit Association, que concluye en el día de hoy, según informó por vía telefónica un portavoz de la APTA, quien señaló que la Amtrak aprovechó la reunión para mostrar su tren suco "inclinado", el X2000, capaz de viajar a 155 millas por hora y que se inclina en las curvas para minimizar el impacto de la fuerza centrífuga.

En diciembre pasado, la FTA redujo a once la lista de 17 ciudades certificadas preliminarmente del centenar que en agosto dijo estar interesadas en participar en el proceso, que aunque no conlleva la asignación adicional de fondos federales, se espera agilice la obtención de permisos y facilite la asesoría de peritos del Gobierno Federal en el área de transportación colectiva sobre rieles.

El proyecto del tren urbano propuesto para el área metropolitana de San Juan conlleva una primera fase con una ruta desde Bayamón hasta Río Piedras que podría estar operando

para el año 1998.

A través de los pasados tres años, cuando se ha estado discutiendo el tema, se ha mencionado que el costo del proyecto podría alcanzar los \$1,000 millones.

El concepto "Turnkey" vislumbra la utilización de un solo contratista principal para las fases de diseño, construcción, otras etapas y posiblemente hasta la operación de sistemas de transportación colectiva, en lugar de un contratista para cada fase, según la FTA.

Entre los proyectos que estaban en competencia figuran sistemas planificados o expansiones de los existentes en Austin, Texas, Baltimore, Maryland, Houston, Texas, Jacksonville, Florida, Boston, Massachusetts, San Juan y cuatro en California, en las ciudades de El Segundo, San Francisco, Los Angeles y Sacramento.

En diciembre pasado, la FTA indicó que aunque la selección de los proyectos modelos no conlleva la asignación de fondos federales adicionales, servirá para agilizar la adquisi-

El tren urbano beneficiaría en San Juan, Bayamón, Guaynabo, Carolina y Trujillo Alto a casi un millón de personas

ción de permisos, la reducción en el tiempo de construcción y por lo tanto en la economía de millones de dólares en su desarrollo, así como el asesoramiento técnico de la agencia.

EN AQUEL entonces, el Departamento de Transportación y Obras Públicas de Puerto Rico explicó que el concepto agiliza el proceso de construcción hasta en dos años, lo que se traduce a una economía de millones de dólares, y aunque la designación no conlleva la asignación de fondos federales adicionales, si aportará la experiencia y asistencia técnica tan valiosa en el área de la transportación colectiva en trenes.

A principios del año 1990, los cinco alcaldes de la región metropolitana de San Juan firmaron un acuerdo fuera de líneas político-partidistas exigiendo el establecimiento del tren urbano a un costo de \$1,000 millones.

La petición de los alcaldes surgió de un estudio efectuado

por el Comité para el Desarrollo Económico de Puerto Rico y la Comisión pro Sede de las Olimpiadas del 2004 que recomendaban el establecimiento de un tren urbano para la región para el año 2000.

Según la propuesta sometida a la FTA por el secretario del DTOP, Carlos I. Pesquera Morales, el proyecto del tren urbano beneficiaría directamente a los municipios de San Juan, Bayamón, Guaynabo, Carolina y Trujillo Alto, que representan casi un millón de los 1.3 millones de personas que residen en los 13 pueblos de la región.

La propuesta sometida establece que la primera fase del tren urbano comenzaría en la frontera entre Santurce y Hato Rey, pasando a nivel elevado por la avenida Muñoz Rivera hasta Río Piedras, cerca de la Universidad de Puerto Rico, el Jardín Botánico y el Centro Médico para continuar por Torrimar y Jardines de Caparra, y detenerse cerca del Complejo Deportivo y la calle Dr. Santiago Veve antes de terminar en las inmediaciones de la Cárcel Regional de Bayamón, donde estarían las facilidades para su mantenimiento.

ALGUNAS DE las paradas de la primera fase en el tramo de San Juan incluyen el terminal intermodal del Acuaexpreso, la avenida Roosevelt, la calle Domenech, el Centro Judicial de Hato Rey y la avenida Jesús T. Piñero, el pueblo de Río Piedras, la urbanización Villa Nevárez, el Centro Médico, la avenida De Diego, la calle San Alfonso y Las Lomas.

La primera fase del tren urbano podría servir cerca de 100,000 pasajeros diariamente con un volumen diario de 60,000 personas entre la estación del Jardín Botánico y la Cárcel Regional de Bayamón para el año 2000.

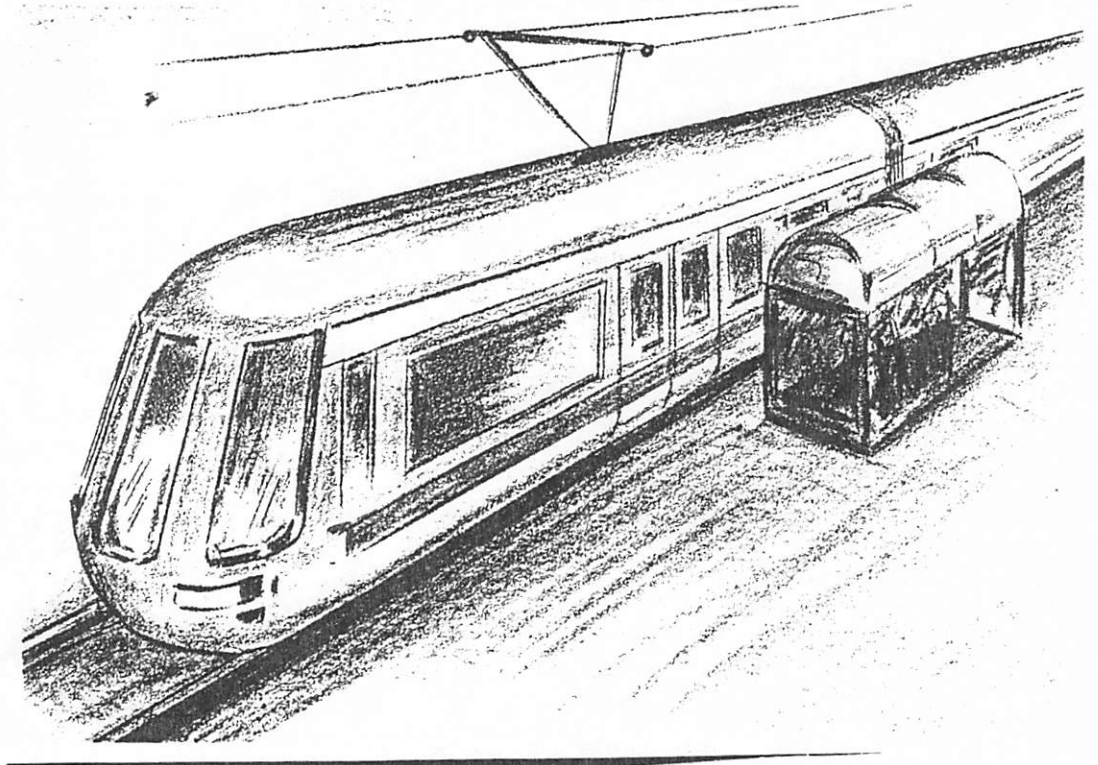
Según estudios del DTOP, se anticipa que otras 300,000 personas viajarán diariamente por autobuses, porteadores públicos y el Acuaexpreso para el año 2000.

Varios estudios de esta década del DTOP revelan que unos 180,000 vehículos pasan diariamente por el Expreso Las Américas en las cercanías de la avenida Roosevelt en Hato Rey, y se espera que para el año 2010 unos 260,000 transiten por dicho sector, convirtiendo esa vía prácticamente en un gran estacionamiento. Igual ocurriría con las avenidas Ponce de León, Muñoz Rivera y Baldorioty de Castro.

La segunda fase del tren urbano podría contemplar la ampliación de la ruta hasta Miramar o el Viejo San Juan; la tercera de Río Piedras a Carolina; la cuarta hasta el pueblo de Caguas.

Sobre rieles en el 2001 el tren urbano

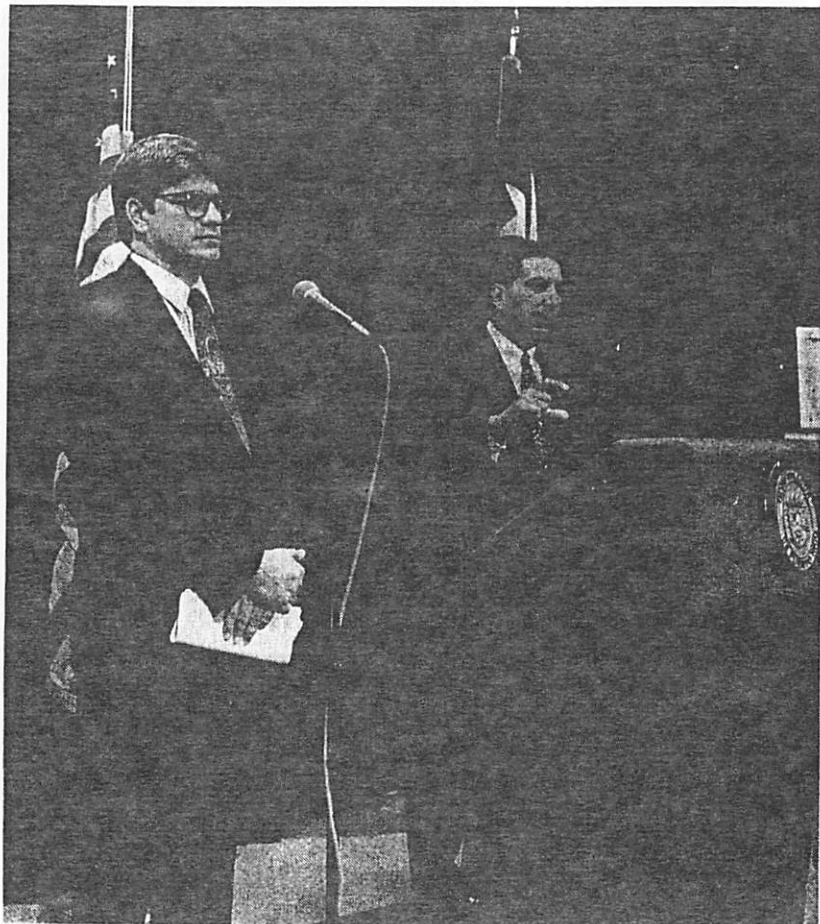
El gobernador Rosselló revela un plan de acción para poner en marcha el novedoso sistema de transporte a comienzos del próximo siglo



EL MUNDO
 OTROS

EL NUEVO DIA EL VOCERO THE SAN JUAN STAR

Fecha _____ Página _____



El gobernador Pedro Rosselló, flanqueado por el ingeniero Carlos Pesquera, expone detalles en torno al Tren Urbano, en el Teatrillo de La Fortaleza.

El Nuevo Día/Tito Guzmán

Costoso el billete del ferrocarril boricua

Por WALDO D. COVAS QUEVEDO
De El Nuevo Día

EL GOBERNADOR Pedro Rosselló aseguró que el compromiso de su Administración con el proyecto del Tren Urbano para la Capital es tal, que aunque la aportación del Gobierno federal resulte insuficiente, el mismo echará a andar a principios del milenio próximo.

En conferencia de prensa celebrada en La Fortaleza, a la que asistieron varios empresarios y representantes de organizaciones profesionales relacionadas con la construcción, Rosselló reiteró y recalcó que anticipa que el Gobierno federal aporte una tercera parte de su costo, estimado entre \$750 y \$1,000 millones.

Empero, por primera vez, desde que se reinició hace tres años y medio la discusión del proyecto del Tren Urbano, tras su abor-

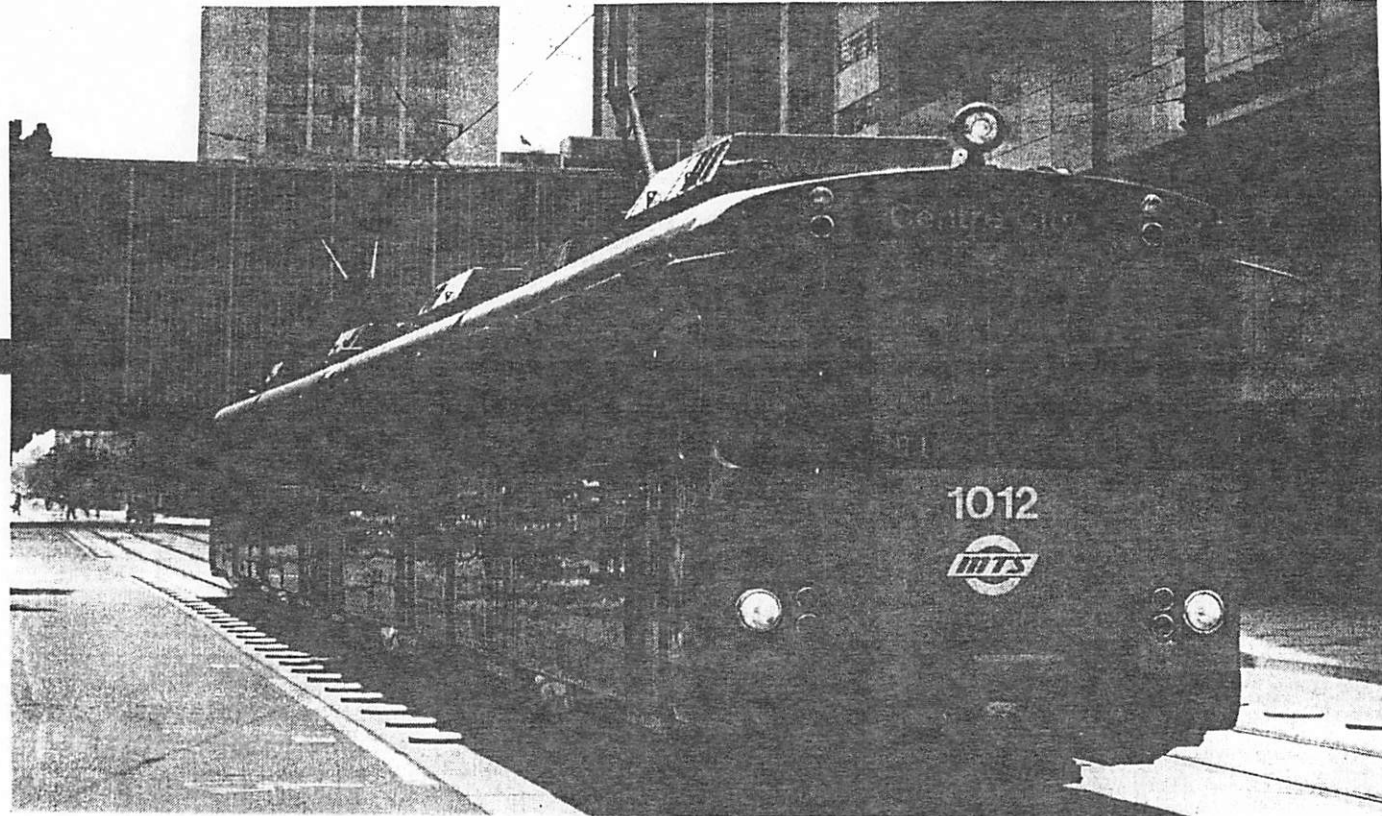
to a principios de la década pasada, un importante funcionario -en este caso el Gobernador- admitió públicamente la posibilidad de medidas impositivas para desarrollar el proyecto.

ROSSELLO ENFATIZÓ que su Administración tiene un compromiso de ejecutar el proyecto, y que si fracasan sus planes de allegar los fondos federales en la proporción que anticipa, su Gobierno tendrá que evaluar otras fuentes de recursos, entre las que podrían figurar aumentar los arbitrios de la gasolina o las penalidades de las multas de tránsito.

Hace tres años, cuando se reinició la discusión pública de la posibilidad de construir un tren urbano en San Juan, el alcalde capitalino Héctor Luis Acevedo, y un grupo de alcaldes de municipios aledaños, sugirieron una serie de aumentos a la gasolina, multas de estacionamiento, licencias de automóviles, tarifas de peaje y de la AMA, para costear el proyecto.

Se ha dicho que un aumento de un centavo al arbitrio por galón de gasolina allegaría alrededor de \$100 millones al proyecto del Tren Urbano, aunque funcionarios anteriores rechazaron discutir tal posibilidad.

DE IGUAL manera, el Gobernador afirmó que próximamente anunciará la políti-



NOVIEMBRE DE 1993

El Nuevo Día/Timothy Garrity

5

**Para los
alcaldes, el
proyecto es
un asunto
"de vida o
muerte"**

El Gobernador materializó ayer una propuesta hecha hace tres años y medio para el establecimiento del Tren Urbano en el área metropolitana.

ca pública de su Administración y mejoras a los sistemas de transportación, donde se atenderán las necesidades de los peatones.

Por su parte, Carlos I. Pesquera Morales, secretario del Departamento de Transportación y Obras Públicas, afirmó que se sentía honrado de asumir el reto de resolver con el Tren Urbano los problemas de las generaciones futuras, y atender a corto plazo las deficiencias del sistema de transportación y autobuses, el cual aseguro tendrá como prioridad el transporte de ciudadanos sobre el de los automóviles.

Rosselló expresó que su Administración visualiza el sistema de transportación como

uno integrado, donde el Tren Urbano complementa los servicios del Acuaexpreso, la Autoridad Metropolitana de Autobuses, el Metrobús, los porteadores públicos y hasta el ciclismo.

El Gobernador aprovechó para mencionar que su Administración contempla expandir el servicio de la AMA para comenzar a ganar adeptos que sirvan de clientes para el Tren Urbano. Anunció que en el mes próximo someterá la solicitud al Congreso de los Estados Unidos para la asignación de fondos federales para el proyecto.

PESQUERA MORALES dijo que su agencia estudia la forma en que la AMA

pueda superar los impedimentos que ha confrontado para ofrecer un servicio eficaz y está comprometida con el mejoramiento de este sistema que ha venido deteriorándose aceleradamente.

Rosselló rechazó que su Administración contemple la eliminación del sistema del Acuaexpreso, debido a los problemas que enfrenta, y ordenó a Pesquera Morales y a Carlos Díaz Olivo, director ejecutivo de la Autoridad de los Puertos, a reunirse para discutir la posibilidad de transferir la administración del mismo al DTOP.

En un aparte con la Prensa, Pesquera Morales informó que la actual Administra-

ción asignó \$40 millones del presupuesto vigente para el diseño preliminar, la administración y promoción del proyecto y la adquisición de terrenos y relocalización de líneas eléctricas. El Gobierno ha separado un total de \$144 millones de ingresos propios para el desarrollo del Tren Urbano en los próximos cuatro años, agregó.

EL SECRETARIO explicó que la directriz del Gobernador sobre el Acuaexpreso está dirigida a estudiar la posibilidad de transferir la administración del Acuaexpreso de la Autoridad de los Puertos al DTOP, sin necesariamente traspasar el costo del sistema.

Culminación de la larga espera

Por WALDO D. COVAS QUEVEDO
De El Nuevo Día

EN EL día de ayer, el gobernador Pedro Rosselló materializó una propuesta hecha hace tres años y medio, por el Comité para el Desarrollo Económico de Puerto Rico, para el establecimiento de un Tren Urbano en el área metropolitana de San Juan.

La propuesta de la organización privada, entonces presidida por el empresario Antonio Luis Ferré, cuyos esfuerzos están dedicados a fomentar el crecimiento y desarrollo económico de Puerto Rico, surgió tras contratar los servicios de consultoría de la firma privada Sofretu/LSTS y sus asociados locales, Management and Technical Consulting Group, para un estudio de estrategias a corto y largo plazo sobre la red de transportación existente.

El referido estudio fue endosado ese mismo año por el Comité pro Sede Olimpiada 2004, bajo la presidencia del banquero Richard Carrión, y los alcaldes Héctor Luis Acevedo, José Aponte, Pedro Padilla, Ramón Luis Rivera y Alejandro "Junior" Cruz, de San Juan, Carolina, Trujillo Alto, Bayamón y Guaynabo, respectivamente.

Los cinco alcaldes comenzaron a cabildear desde aquel momento y a presionar al entonces gobernador Rafael Hernández Colón, exigiendo el establecimiento del Tren Urbano como un asunto urgente y "de vida o muerte" para la región metropolitana, ante los graves problemas de transportación.

EL CONSENSO bipartito de aquel entonces, en noviembre de 1990, era que había que asumir medidas de alto riesgo electoral, tales como aumentar los arbitrios a la

gasolina y a los lotes de estacionamiento, las penalidades de las multas por infracciones relacionadas con el estacionamiento ilegal de vehículos, el costo de las licencias de automóviles, los peajes de las autopistas y las tarifas de la AMA para costear los \$1,000 millones que se estimaba costará el proyecto.

Irónicamente, la falta de ese consenso, según expertos, fue la causa para descarrilar el proyecto del tren urbano en las postrimerias de la década del 70, a pesar de que el Departamento de Transportación de los Estados Unidos estaba dispuesto a financiarlo, y lo había seleccionado como el sistema más justificado y económicamente viable bajo su consideración. Para ese entonces, el endoso del Gobierno federal culminaba más de una década de estudios que recomendaban reiteradamente el establecimiento de un tren en la región metropolitana, pero la falta de consenso llevó al establecimiento de los carriles exclusivos de la AMA y la planificación del Acuaexpreso.

Un año después de la propuesta del comité de empresas privadas, el entonces secretario del Departamento de Transportación y Obras Públicas, Hermenegildo Ortiz Quiñones, anunció que había acogido la propuesta y el tren urbano estaría completado para el 1997.

En el 1992, el DTOP comenzó una serie de gestiones para la implantación del Tren Urbano, pero prefirió mantener muchas de ellas en secreto, y ya para mediados del año, el Secretario adoptó la práctica de denegar entrevistas sobre el tema y evitar el contacto con la prensa, prefiriendo la publicación de anuncios en lugar de conferencias de prensa, particularmente en el período preeleccionario.

EMPERO, ANTES de abandonar el cargo, Ortiz

Quiñones se expresó confiado en haber dejado encarrilado el futuro del Tren Urbano, cuyo desarrollo visualizaba mediante la reducción de fondos destinados a la construcción de nuevas carreteras y con poca o ninguna ayuda económica federal.

Cuando Carlos I. Pesquera Morales asumió la Secretaría del DTOP, afirmó que reevaluaría todo el trabajo hecho por su antecesor, desde los puntos de vista técnico y económico, antes de recomendar al Gobernador el establecimiento del Tren Urbano.

Dos meses después de asumir el cargo, continuó las gestiones comenzadas por su antecesor con el Gobierno federal, las cuales culminaron con la designación del proyecto de San Juan como uno de cuatro modelos nacionales de desarrollo de estos sistemas en sociedad con la empresa privada. Los otros proyectos escogidos de un grupo original de 17, fueron una expansión a un sistema de tren liviano establecido en Baltimore, un sistema de trolebús al sur de Los Angeles y la estación ferroviaria El Segundo del Norte en la misma ciudad. Durante todo el proceso, los funcionarios de la Administración Federal de Transporte Colectivo (FTA) han descrito el proyecto de Puerto Rico como uno de los mejores proyectos de su clase en todo Estados Unidos y de los más meritorios.

EL PROYECTO cuenta con el endoso de la Junta de Planificación, el Colegio de Ingenieros y Agrimensores, el Colegio de Arquitectos, el Capítulo de Puerto Rico de la Asociación de Contratistas Generales, el Greater San Juan Committee, la Cámara de Comercio, la Asociación de Bancos de Ahorros, el Banco Popular, la Comisión pro Sede Olimpiadas 2004 y otras entidades de la comunidad.

5

contacto
4P.3

S.J. train makes stop in D.C.

Officials say light rail system has good shot at federal funding. Page 3

Light rail system off to good start

Officials hopeful project will get federal funding

By ROBERT FRIEDMAN
Scripps Howard News Service

WASHINGTON — The competition could be stiff, but the San Juan light rail project seems to be headed in the right direction in its quest for federal funds.

Although cautioning that the project is still in the early stages, federal transportation officials here agreed last week that Tren Urbano [urban train] has several favorable things going for it.

A principle roadblock to the San Juan project, some say, could be not so much other projects that will be vying for the same federal dollars, but the continuing battle of the bulging budget.

One observer noted that some 25 bipartisan senators have told the president that when Congress reconvenes in late January, they will be coming back with further cuts to try to get the deficit down. If and when that ax falls, funding could be chipped away on transit as well as other projects.

Still, federal officials seem aware of the transit woes of Puerto Rico's capital city, and they appear to recognize that seldom have so many needed so badly a mass transit system.

"We know that the system will pass by

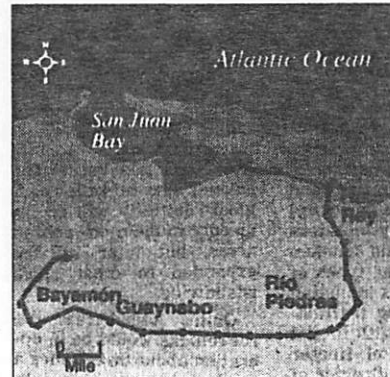
areas of great density with established employment and full population residential areas, which should generate high ridership," an aide to a Rep. Nick Joe Rahall, D-W. Va., who chairs the key House Surface Transportation Subcommittee, said in bureaucratese for "you guys need help."

"It [San Juan light rail] is a very attractive proposal . . . Up to this point it seems to be well thought-out and well designed," said Richard Centner, public affairs deputy director of the Federal Transit Administration [FTA], the agency that evaluates and proposes allocations for transportation projects vying for funds from around the nation.

Centner also noted that since there is no more room for highways in San Juan, a rail system may be the city's only alternative to alleviate what many see as impending gridlock. But, he cautioned, the commonwealth still has "several steps to go" on the project — such as filing an environmental impact study and getting all the funding in place — before local officials can start counting the federal dollars.

The Rosselló administration is banking on light rail to extricate metropolitan San Juan from the traffic mess it has gotten itself into over the years. It is hoping that Washington pays for one-third of the project's cost. Even if the federal funds do not flow, the administration will go ahead with the project, according to the governor.

Plans now call for construction of the 11.8-mile first phase to begin in 1996, and



be completed by 2001. It will run from Bayamón to Río Piedras, serve the University of Puerto Rico campus, then go on to the business districts and government centers of Hato Rey and Santurce.

The line will traverse "one of the most densely populated corridors in the United States," according to a project summary by the commonwealth Department of Transportation and Public Works. The densities of San Juan's urban core are equal to the average overcrowding in New York City, the report says.

There will be 16 stations along the way, some with parking lots for suburban commuters. "The stations will be designed to enhance the flow of buses, públicos and pedestrians within an attractively landscaped ambience," and five will become focal points for sparking more business in their areas, the com-

monwealth promises.

The Puerto Rico government figures that phase one will cost \$935 million by the time 2001 rolls around. Although the law allows for up to 80 percent of federal funding for a transportation project, the commonwealth, in these tough budgetary times, is asking the feds to contribute just 33 percent, or \$310 million, in "new starts" funding that would be allocated over the years. To partially measure what Puerto Rico may be up against, last year 67 new start projects, light rail and others, competed for preliminary funding.

The commonwealth expects to raise another \$240 million from the sale of federal government-backed Certificates of Participation [COPS], and the rest — \$385 million — from local funds. Among those local funds is the controversial, as yet undetermined, hit on the city governments of San Juan, Bayamón and Guaynabo, through which the first phase of light rail will pass.

Phase two is expected to connect Río Piedras and Carolina.

Federal money can come to the project either through "earmarking" by Congress or FTA grants. Congress has been less than tactful in earmarking more money than the FTA has been authorized for projects. While the 1991 Intermodal Surface Transportation Efficiency Act [ISTEA] authorized \$4.9 billion over 6 years for new starts on surface transportation programs, Congress earmarked \$6 billion for those programs.

Please see TRAIN, Page 10

EL MUNDO EL NUEVO DIA EL VOCERO THE SAN JUAN STAR OTROS _____

Fecha

19-12-93

Página

10

From Page 3

Train

However, Centner said that, "We've always found ways to get funds if a project is really deserving."

Also, the House Surface Transportation Subcommittee aide maintained that Puerto Rico is not really at a disadvantage for getting earmarked funds, even though the island has no voting representation in Congress.

"Of course politics does not operate in a vacuum and some people have more clout than others," he said. "But if a city has a good project, as San Juan seems to have, that project will receive attention."

Resident Commissioner Carlos Romero Barceló is expected to file the San Juan proposal in Congress by the Jan. 7 deadline. When the subcommittee weighs the different projects for possible earmarking — allocations for specific proposals — it will be looking at the answers to 18 questions:

The questions concern, among other things, private sector funding, environmental and engineering studies, the need for the project, potential opposition to it, how its goals will be attained, whether additional funds will be required for infrastructure and other transportation strategies that have been considered.

It is also important, said the aide, for a project to have "top-to-bottom" support of political, business and civic leaders. He said the committee could be looking at up to 50 light rail proposals a year.

Sometime in February, the FTA will send Congress evaluations of all the projects competing for new start funds. Committee hearings will begin that month and the transportation panel will make its recommendations for funding in May. Then the House Appropriations Committee will decide on whether to fund the projects.

San Juan should know by June whether Washington looks kindly upon, and is willing to pay in part to fuel up, Tren Urbano.