

X EL NUEVO DIA 97 Fecha 12/7/97 Página 5 EL VOCERO Fecha _____ Página _____
 THE SAN JUAN STAR Fecha _____ Página # Negocios OTROS Fecha _____ Página _____

La alineación del Tren Urbano funcionará como un agente catalítico en áreas que por sus características se prestan para intensificar el desarrollo. En esas áreas el efecto será abrir las posibilidades para el desarrollo residencial y comercial", afirmó Pesquera.

Según el Secretario del DTOP, las áreas de mayor impacto para el desarrollo residencial y comercial serán los sectores al norte de Bayamón Centro, las áreas aledañas a Jardines de Caparra, donde el Departamento de la Vivienda impulsa el proyecto residencial Río Bayamón, y las estaciones de Las Lomas en Guaynabo, Hato Rey Nuevo Centro y Sagrado Corazón en Santurce.

Otros sectores adyacentes a estaciones se verán beneficiados por la intensificación del desarrollo como resultado del mejoramiento de los accesos y del aumento del flujo de consumidores que provoque el Tren Urbano.

Estas estaciones son las de Torrimar y San Alfonso en Guaynabo, Centro Médico y Villa Nevarez en Río Piedras y las estaciones del casco de Río Piedras, aquella que es construida junto a la Plaza de Recreo y la que se levantará frente a la Universidad de Puerto Rico. En este grupo también se incluye la estación del Centro Judicial y de la intersección Domenech en Hato Rey.

Quizás por la envergadura de sus objetivos el proyecto Río Bayamón es uno de los desarrollos residenciales asociados a la alineación del Tren Urbano que más se destaca. "Tenemos un plan maestro de 4,000 residencias que serán construidas en una finca de 590 cuerdas que está entre el sector Los Filtros y la urbanización Jardines de Bayamón", explicó Hugo Pérez, secretario auxiliar interno en planificación del Departamento de la Vivienda.

Pérez dijo que el proyecto residencial considera facilitar el acceso a la estación de Jardines de Caparra y la construcción de estructuras residenciales multipisos, viviendas duplex y walk-up. Además, el proyecto incluye el desarrollo de usos mixtos como escuelas, comercios, parques y oficinas gubernamentales.

La política pública es densificar al máximo el uso de vivienda posible en el espacio disponible a por lo menos 500 metros de cada estación. En áreas que ya están desarrolladas vamos a proveer las facilidades de acceso y de desarrollo para que más individuos se integren", dijo José Caballero, vicepresidente de la Junta de Planificación. Caballero sostuvo que de acuerdo con esta política de densificación, la JP ha aprobado proyectos como Río Bayamón y el Nuevo Centro de San Juan en Hato Rey, que incluye la construcción del Coliseo de Puerto Rico y de instalaciones comerciales y de vivienda. Otro proyecto relacionado con la alineación del Tren Urbano y que ha resultado el visto bueno de la JP es Ciudad Universitaria en Río Piedras.

Este desarrollo será construido frente al Recinto de Río Piedras de la Universidad de Puerto Rico y contará con una estación del tren a apenas una milla de distancia de la estación del casco de Río Piedras. Ambas estaciones serán subterráneas. Ciudad Universitaria contará con instalaciones de vivienda para estudiantes, para oficinas administrativas y concesiones comerciales.

Las posibilidades comerciales y de vivienda que permitirán una integración de público en las estaciones del tren, son estimulando casi inevitable para el cambio en estas estructuras y de terrenos que a largo plazo permitirán transformar la morfología de sectores residenciales que son destinados al uso comercial.

El aumento en los usos de estructuras y del espacio urbano podría ser propicio a fomentar el deterioro de comunidades a lo largo de la vía ferroviaria, mientras se incrementa el uso residencial y comercial en lugares de alta densificación urbana, que a su vez provoca la congestión de las vías de tránsito y la contaminación por ruidos y emisiones de transbordos y la contaminación por ruidos y emisiones de monóxido de carbono.

En esas zonas de altas concentraciones poblacionales sin una adecuada planificación se aceleradamente la densificación, aumentando el hacinamiento urbano e incrementando los costos de vivir en la ciudad.

El Tren Urbano no debe ser excusa para cambiar la morfología de las comunidades que van a quedar cercanas a la alineación. No queremos fomentar y no apoyaremos el cambio de uso de las propiedades en las comunidades de todas", afirmó Pesquera.

A salvar la región

Existe, sin embargo, quienes reclaman la necesidad de tomar medidas para salvar la ciudad del desparramamiento de estructuras y vías de acceso, sin una debida y razonada planificación. "Hay que tomar medidas para salvar la ciudad, no para salvar el tren. Estas medidas deben ir dirigidas a utilizar esta nueva infraestructura de transporte como un instrumento para reordenar la ciudad y la región", dijo el doctor Gerardo Navas Dávila, catedrático de la Escuela de Planificación de la Universidad de Puerto Rico.

Según Dávila, la actual alineación del Tren Urbano se estableció en función de las vías de paso disponibles y fue condicionada por el costo, a fin de reducir los gastos de la obra. "Esa restricción causó variaciones en la alineación del tren para discurrir por áreas de intensidad de movimiento como el Centro Médico, de manera que el gobierno no tuviera que invertir grandes sumas en la construcción de la vía", añadió Navas.

De acuerdo con el catedrático, el propósito del DTOP de sacar de las carreteras más de 50,000 vehículos en la zona metropolitana de San Juan con la construcción del Tren Urbano, podría verse arruinado si el diseño del tren no tiene como objetivo reducir la necesidad del traslado vehicular por medio del aumento de los accesos y las instancias "para que el individuo no se tenga que desplazar de un lugar a otro y esté la mayor parte del tiempo, en el lugar que necesita estar".

"Hay que aumentar las facilidades para usar el transporte colectivo cuando necesitas trasladarte. El intento de sacar de circulación 50,000 vehículos va a traer más carros a las carreteras, por que las vías de transporte son más apetecibles cuando están vacías y porque la expansión de la ciudad no tiene límites", apuntó el especialista en planificación urbana. Añadió que cada día son más los ciudadanos que residen en la periferia rural y usan el automóvil para trasladarse a las ciudades, donde están los centros de trabajo.

Las prioridades, a juicio de Navas Dávila, deben inten-

tar detener "de manera radical" el desbordamiento de la ciudad hacia la zona rural, estructurando límites a la construcción fuera del suelo urbano.

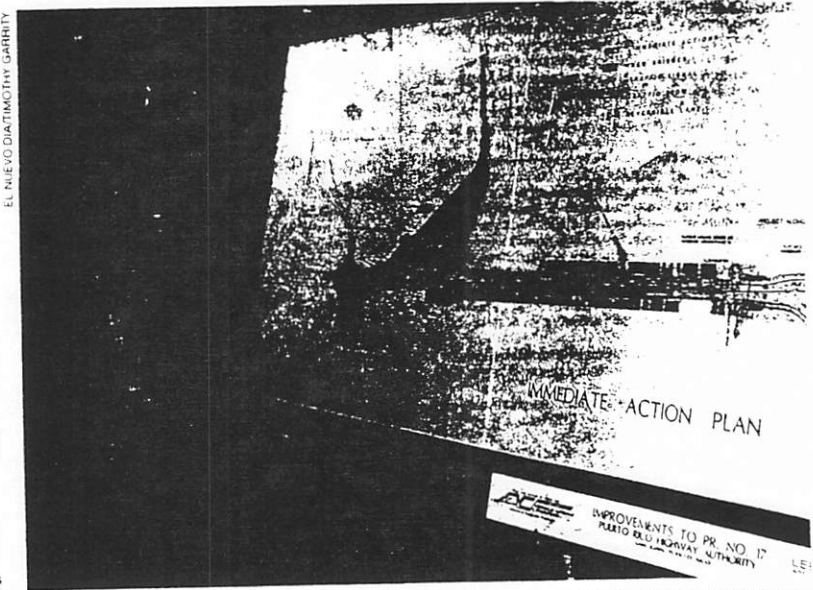
"Hay que reducir el ámbito urbano y la JP debe erradicar el hábito de aprobar proyectos mediante consulta fuera de la ciudad. Hay que reorientar la construcción y el crecimiento, de forma que los nuevos desarrollos se den en función de repoblar la ciudad", explicó el planificador.

Navas Dávila hizo responsable del "crecimiento desmedido" de la zona metropolitana de San Juan y de otros centros urbanos en la Isla, al sistema de planificación utilizado en Puerto Rico en los pasados 50 años "que ordena separando los usos, lo que obliga a la gente a trasladarse de un lugar a otro permanentemente".

Navas destacó la necesidad de retornar a ciertos principios de "morfología de la ciudad clásica", es decir, la ciudad en función de barrios y que integre diversos usos simultáneamente, con accesos a las vías de transporte colectivo.

"La combinación de usos no debe confundirse con la mezcla de usos en un sector. Este tipo de organización requiere darle importancia a la realidad del peatón y organizar la ciudad en función de vecindarios y barrios, junto a las líneas de distribución", indicó Navas Dávila. Agregó que debe haber un control del crecimiento a nivel de región y otro control en la ciudad, en términos de localizar los centros de empleo y de residencia de manera balanceada en el interior de la ciudad.

Otro aspecto imperioso es incorporar la escala humana en el diseño de la morfología de la ciudad, lo que implica diseñar para el peatón y no para el automóvil. Navas propuso, entre otras medidas, la otorgación de incentivos fiscales para incentivar la construcción en el interior de las zonas urbanas y grabar más la edificación en las zonas rurales y menos el suelo. Además, propuso aumentar el inventario de suelos en manos del gobierno, con el propósito de garantizar el control del crecimiento de la ciudad. ▲



Según Carlos Pesquera, secretario del DTOP, la alineación del Tren Urbano funcionará como un agente catalítico en áreas que por sus características se prestan para intensificar su desarrollo.

EL NUEVO DIA EL VOCERO
 Fecha 12/1/1992 Página 6 Fecha / / Página

THE SAN JUAN STAR OTROS
 Fecha / / Página Fecha / / Página

El reto del cambio

Los problemas de congestión de tránsito que enfrenta la zona metropolitana de San Juan en la actualidad son similares a lo que encaro la zona metropolitana de Portland en el estado de Oregon en 1988 y que provocó la creación del grupo de investigación LUTRAQ (Land Use, Transportation, Air Quality Connection).

De acuerdo con el libro 'Making Connections', editado en el 1977 y que discute las medidas de planificación urbana tomadas en Oregon, LUTRAQ estaba orientado a buscar soluciones a los problemas de transportación que no dependieran exclusivamente del automóvil. También buscaba influenciar los sectores de poder para cambiar las tendencias en el uso del terreno y reducir los niveles de contaminación por la emisiones de los vehículos.

Frente a los problemas de congestión del tránsito vehicular y de la dependencia exclusiva del automóvil, provocados por el rápido crecimiento de la zona metropolitana y de los patrones de desarrollo dispersos en áreas residenciales en la periferia de la ciudad, el Departamento de Transportación de Oregon (DTO) decidió construir una nueva vía alterna amplia, el "Western Bypass".

Insatisfechos con la solución propuesta por el DTO, la organización "1,000 Friends Of Oregon" organizó el grupo LUTRAQ e inició la difícil tarea de enfrentar la convencionalidad de las soluciones que usualmente proponen las estructuras gubernamentales.

Tras realizar un profundo análisis del mercado en la zona metropolitana y de las tendencias demográficas de la ciudad, LUTRAQ concluyó que para solucionar los problemas de transportación era necesario imponer nuevos patrones que ordenaran la ocupación del espacio para usos comerciales y residenciales. Estos nuevos patrones debían propiciar el uso mixto del espacio, numerosos accesos y múltiples conexiones con las vías principales, los cuales debían ser diseñadas para las posibilidades del peatón.

Tres elementos principales rigieron las propuestas de LUTRAQ: la intensificación del uso del espacio en sectores paralelos con las vías principales de transportación y que estos desarrollos estuvieran diseñados para el uso peatonal y también para bicicletas y automóviles; el sistema de transportación, que incluyó la construcción de un Tren Urbano, debía aumentar las posibilidades de los nuevos desarrollos; los sistemas de precios en los peajes de las vías principales debían sostener el desarrollo y estimular el uso de otros medios de transporte, entre otras medidas.

Al cabo de 20 años de implantadas las medidas concebidas bajo estos criterios rectores los resultados son verdaderamente halagadores:

- 22.5% de viajes al trabajo son realizados en vehículos.
- 27% de aumento en los viajes en bicicletas y a pie.
- 18% menos de congestión vehicular.
- 21% de aumento en nuevos accesos a la ciudad.
- 7% de reducciones en la emisiones contaminantes.
- 7.9% de reducción en el consumo de energía.

A pesar de que la zona metropolitana de Portland en Oregon tenía suficiente terreno para concentrar nuevo desarrollo, las lecciones de las medidas diseñadas por LUTRAQ han comprobado que los problemas vinculados con el desarrollo desmedido de las ciudades, la congestión vehicular y el deterioro de las ciudades tienen solución.

Para el doctor Gerardo Navas Dávila, catedrático de la

Escuela de Planificación de la Universidad de Puerto Rico, las acciones del grupo de origen cívico LUTRAQ constituyen una lección para el pueblo de Puerto Rico, que ha permanecido prácticamente impassible ante los grandes problemas de ocupación del espacio, deterioro de las ciudades y la congestión vehicular en las carreteras.

"Aquí estamos acostumbrados a la mediocridad y a lo mediano, no pensamos en el futuro, somos presentistas", señaló Navas Dávila. Agregó que se piensa más en las soluciones que nos puedan ayudar a resolver los problemas en el presente, aunque esas soluciones representan en un recrudescimiento de los problemas en el futuro.

La tendencia al "presentismo" viene forzada por la hegemonía que sobre la sociedad puertorriqueña ejerce el proceso político, cuya dinámica electoral requiere de la inmediatez de las acciones para su funcionamiento.

"En Puerto Rico los problemas se quieren resolver ahora, pero hay problemas que requieren de soluciones a largo plazo y los cuales necesitan de otras medidas alternativas, pero nadie está dispuesto a tomar esos riesgos y muchos menos los políticos", afirmó el especialista en planificación.

Añadió que en Puerto Rico hay poco espacio. "De manera que la solución está en la forma como ocupamos el espacio. La falta de espacio no justifica el error de la ocupación", indicó el profesor universitario. A

M.D.R.

LUTRAQ concluyó que para solucionar los problemas de transportación era necesario imponer nuevos patrones que ordenaran la ocupación del espacio para usos comerciales y residenciales



FUENTE: DTOP

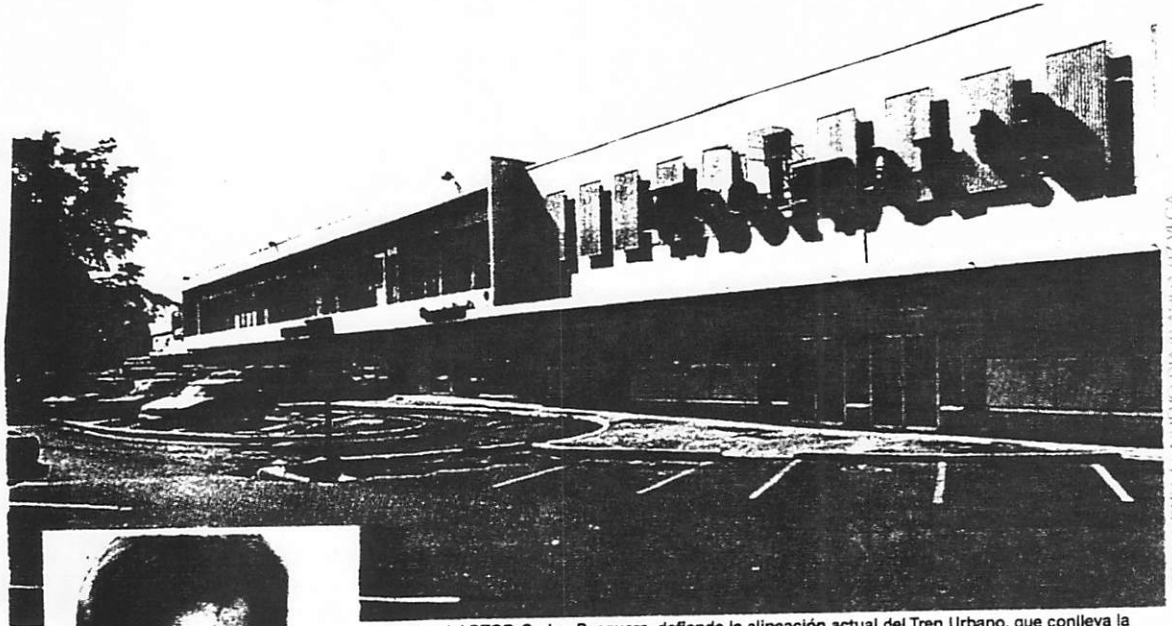
() EL NUEVO DIA () EL VOCERO () EL MUNDO () THE SAN JUAN STAR () PRIMERA HORA

() OTROS:

Fecha:

Página: 7

En vía libre la polémica



El titular del DTOP, Carlos Pesquera, defiende la alineación actual del Tren Urbano, que conlleva la expropiación del centro comercial Metropolitan.

**Vecinos de la Urbanización Huyke
critican los planes del DTOP de
construir una estación del Tren Urbano
en los predios de su comunidad**

el disgusto

A todo tren

Por MIGUEL DIAZ ROMAN
DE EL NUEVO DIA

DESDE QUE los vecinos de la urbanización Huyke, en Hato Rey, conocieron los planes del Departamento de Transportación y Obras Públicas (DTOP) de construir una estación del Tren Urbano en los predios de su comunidad, no han logrado recuperar la tranquilidad que han disfrutado durante más de 40 años.

"Todo el mundo anda muy triste por la decisión de ubicar aquí una estación del Tren Urbano. La comunidad sospecha que el vecindario se convertirá en otro Santurce y eso nadie lo quiere", dice la doctora Aida González Bradley, quien ha residido por más de 40 años en la calle Fernando Primero, que transcurre paralela al parque Gándara.

La estación se conocerá como Hato Rey Centro y será construida al final de la avenida F.D. Roosevelt, en la intersección con la avenida Muñoz Rivera. Debido a que la vía del tren será elevada desde Río Piedras hasta Santurce, la estación discurrirá de lado a lado de la avenida Roosevelt y contará con cuatro accesos para el público.

Dos de los accesos estarán ubicados en lo que hoy conocemos como el centro comercial Metropolitan y los otros dos, en el espacio que actualmente ocupa el restaurante de comida rápida McDonald's, junto al edificio McConnell Valdés. "Nosotros proponemos que la estación sea subterránea a través de la avenida Muñoz Rivera y que tenga accesos hacia

la avenida Ponce de León. Así el impacto de la estación en la comunidad será menor. Los desarrollos comerciales asociados con el paso del Tren Urbano provocarán el desalojo de la comunidad", augura el cardiólogo Carlos Girod, quien vive allí desde que tenía 12 años.

"SOMOS UNA comunidad muy unida. Tememos que el ruido y el desarrollo comercial asociado con la estación convierta al vecindario en tierra de nadie, hasta despoblar y arrabalar el sector, como ocurrió en Santurce", comenta Juan B. Huyke, presidente de la Asociación Pro-Bienestar Residentes de la Urbanización Huyke (APBUH). Su padre, Juan B. Huyke, desarrolló la urbanización en los años 40.

De acuerdo con Huyke, hijo, el 40% de los residentes son propietarios originales; el restante 60% son descendientes de los dueños originales y nuevos inquilinos.

Otro aspecto de la controversia es que la construcción requiere la expropiación del centro comercial Metropolitan, lo que privaría a los vecinos de la urbanización y de siete comunidades aledañas de los comercios donde compran comestibles, medicamentos y otros servicios esenciales.

"Este es el centro comercial más antiguo de Puerto Rico y le sirve a una comunidad de más de 100.000 personas que incluye estudiantes, asalariados de la zona bancaria, gente adinerada y vecinos de los residenciales públicos cercanos y barriadas", señala su propietario, Eugenio Fernández Comas.

Añade que funcionarios del DTOP le han expresado la necesidad de expropiar toda la propiedad, a pesar de que la alineación del tren sólo requiere de una parte del estacionamiento.

"NOSOTROS LE propusimos al DTOP que expropiara la parte que necesita para el tren y que en el remanente se nos permitiera construir un nuevo centro comercial. Ellos se niegan porque necesitan todo el espacio como 'construction yard'", agrega.

Explicó que el DTOP le propuso expropiar la parte que se utilizaría para la construcción a cambio de que él asumiera el riesgo de pagar las penalidades acordadas con la firma constructora, en caso de que la construcción deba ser detenida por falta de espacio u otros inconvenientes.

"Son penalidades muy severas, de \$50,000 diarios. Toda-
via estamos en negociaciones", dijo.

Un elemento que mantiene intrigados a los vecinos es la sospecha de que el sector bancario de Hato Rey no desea que la alineación del Tren Urbano discurra por la avenida Muñoz Rivera. De acuerdo con los mapas provistos por el DTOP, la alineación toma un sorpresivo giro hacia el centro comercial Metropolitan, después de la propuesta estación Domenech, que será paralela a la avenida Muñoz Rivera, junto al Centro Judicial de Hato Rey.

"Pesquera ha recibido presiones de los bancos. Ellos no quieren que se les afecte el aspecto visual con el paso del tren por su lado. Esa decisión le costará al parque Gándara 1,088 metros porque la alineación actual los necesita", señala la doctora González Bradley.

Huyke dijo que el parque Gándara es un pulmón para la comunidad de Hato Rey, que apenas tiene zonas verdes. "Ellos todavía no han reclamado el espacio que necesitan del parque. Si lo hacen habría que consultarlo con los miembros de la familia (Sucesión Huyke) y el precio, sin duda, sería de acuerdo con las tarifas por metro cuadrado que se pagan hoy día", agregó.

() EL NUEVO DIA () EL VOCERO () EL MUNDO () THE SAN JUAN STAR () PRIMERA HORA

() OTROS: _____ Fecha: _____ Página: _____



El tradicional McDonald's de la Roosevelt va rumbo a la demolición a causa del planeado desarrollo de la estación del Tren Urbano en aquella zona de Hato Rey.

ESPECIAL PARA EL NUEVO DIA/WANDA IIZ VEGA

Por subterráneas motivaciones

Por MIGUEL DIAZ ROMAN
DE EL NUEVO DIA

EL SECRETARIO del Departamento de Transportación y Obras Públicas (DTOP), Carlos Pesquera, negó que la alineación actual del Tren Urbano en Hato Rey, la cual elude la fachada de todos los bancos allí establecidos, sea el resultado de presiones de la industria bancaria que no deseaba ver afectada la estética de sus instituciones.

"Eso es absurdo. La alineación actual fue una decisión que se tomó en consideración de los costos que implicaba remover las utilidades bajo tierra que están en la avenida Muñoz Rivera, para hacer una vía subterránea. Esa es la mayor infraestructura subterránea de Puerto Rico y el costo de remover y suspender esos servicios era elevadísimo, además de los problemas que tendríamos con el nivel freático de los terrenos", explicó Pesquera.

Otra de las consideraciones para diseñar la actual alineación del Tren Urbano, que discurrirá de forma elevada por medio de tendidos de rieles sujetos a pilotes, fue el impacto adverso que tendrían los trabajos en el tráfico vehicular diurno y las numerosas interrupciones que sufrirían las comunidades cercanas y el comercio en servicios básicos como agua, energía eléctrica y telefonía.

Los comentarios de Pesquera surgen en respuesta a los señalamientos de la Asociación Pro-Bienestar Residentes de la Urbanización Huyke, que denunció que las instituciones bancarias se opusieron a que el Tren Urbano discurriera por la zona bancaria de Hato Rey.

La asociación denunció que el DTOP se verá obligado a expropiar el centro comer-

cial Metropolitan y una porción del parque Gándara, la única plaza verde en Hato Rey.

"EL TREN no toca el parque Gándara, no lo puede tocar porque son requisitos que establece el gobierno federal. Como una aportación a la comunidad nosotros (el DTOP) nos hicimos cargo de la limpieza del parque. La alineación propuesta es la más económica y la de más rápida construcción", señaló Pesquera, quien añadió que la estación Hato Rey Centro estaría terminada a mediados del 2000.

En cuanto a la expropiación del centro comercial Metropolitan, Pesquera dijo que el contrato con la firma constructora requiere que el DTOP tenga dominio de la estructura, de manera que se pueda cumplir con los plazos establecidos para el inicio de las obras de construcción. "Si no tenemos dominio, podríamos incumplir con el plazo de entrega de la parcela y tendríamos que pagar penalidades a la firma constructora", indicó.

El funcionario explicó que para mantener los servicios comerciales de farmacia y supermercado, el DTOP estudia la posibilidad de levantar una estructura temporera en el espacio que no utilice la construcción o en las mismas instalaciones del centro comercial, después que sea expropiado.

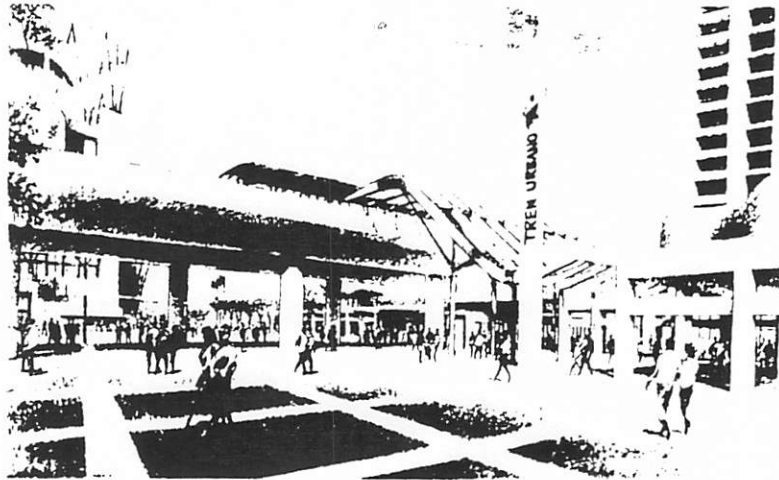
"Tuvimos un proceso arduo de trabajo con la comunidad de la urbanización Huyke. Fuimos a varias vistas públicas y yo los visité personalmente en distintas ocasiones, pero no siempre tú puedes complacer a todo el mundo. Nosotros tomamos en consideración su insumo en el diseño final, pero tuvimos que tomar una decisión que a ellos no les complace", concluyó Pesquera.

**"El tren no
toca el
parque
Gándara"**

X EL NUEVO DIA Fecha 11/24/97 Página 6 EL VOCERO Fecha / / Página / /
THE SAN JUAN STAR Fecha / / Página / / OTROS Fecha / / Página / /

6 EL NUEVO DIA - LUNES 24 DE NOVIEMBRE DE 1997

“Es casi seguro que en el aspecto comercial se perfila una revalorización de la propiedad”



Boceto artístico de la estación Hato Rey Nuevo Centro, una de las cuatro que se construirán en el área.

Mutación en la estética de Hato Rey

Por MIGUEL DIAZ ROMAN
DE EL NUEVO DIA

LA TRANSFORMACION que sufrirá Hato Rey como resultado de la construcción de cuatro estaciones del Tren Urbano, será la más dramática experimentada en Puerto Rico por una estrecha zona urbana que no excede de diez kilómetros.

Ya se encuentran en diseño desarrollos asociados, de origen público y privado, que serán levantados junto a la alineación del Tren Urbano. Estos desarrollos multiplicarán las opciones de entretenimiento, vivienda y comercio en la zona y sus repercusiones en el costo de la propiedad y en la densificación poblacional no están del todo claras.

“Nuestro proyecto puede tener limitado efecto en zonas ya desarrolladas. Pero en zonas no desarrolladas o en las que, por sus características, se prestan para una intensificación del desarrollo, el efecto será abrir las posibilidades y afectará positivamente”, dijo Carlos Pesquera, secretario del Departamento de Transportación y Obras Públicas (DTOP).

Una de las zonas con mayores posibilidades de desarrollo es la aldea a la estación Hato Rey Nuevo Centro, que estará ubicada en la antigua cochera de la AMA en la avenida Muñoz Rivera y que ahora es utilizado como estacionamiento por el Banco Popular.

A varias cuadras hacia el oeste de la estación Hato Rey Nuevo Centro, la Autoridad de Edificios Públicos construirá el Coliseo de Puerto Rico. En dirección hacia el este, al otro lado de la avenida Muñoz Rivera, el Banco Popular planifica una amplia expansión de sus instalaciones que incluye el desarrollo de otras propiedades de la institución bancaria paralelas a la avenida Muñoz Rivera.

“ESTE ES uno de los desarrollos más dinámicos. Los tres proyectos se encuentran en la mesa de diseño de la firma de arquitectos Sierra Cardona y Ferrer. Allí se construirá una gran plaza con espacios comerciales para cafés y restaurantes y otro tipo de entretenimiento, junto a una estación de Tren Urbano y al Coliseo de Puerto Rico”, explica Pesquera.

“Es muy temprano para hacer conjeturas sobre las repercusiones que tendrá sobre el valor de la propiedad, pero es casi seguro que en el aspecto comercial se perfila una revalorización de la propiedad. Pero hay que tener cautela con la vivienda, porque si el ruido del Tren Urbano es intenso, el efecto sobre la propiedad de uso residencial será terrible”, indica el conocido agente de bienes raíces Alberto Hernández.

El tren no solo es temido por el ruido que provocará su paso, también se teme que las decenas de pilotes que sostendrán sus rieles afecten la estética de la zona.

“Los mismos estudios ambientales del Tren Urbano concluyen que los decibelios por ruido, tanto en la época de construcción como en el pleno funcionamiento, aumentarán intensamente. Sin duda esto afectará las zonas residenciales”, señala el doctor Carlos Giró, quien reside junto al parque Gándara y al centro comercial Metropolitan, que será expropiado para construir la estación Hato Rey Centro. El restaurante de comida rápida McDonald’s, al otro lado de la avenida Roosevelt, también será expropiado.

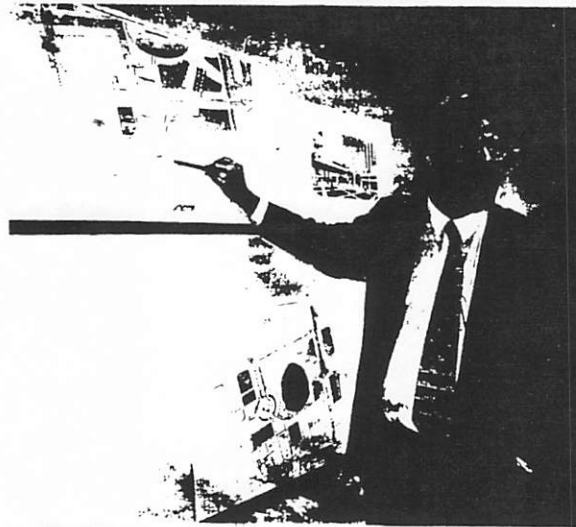
“NOSOTROS QUEREMOS construir en el espacio que no utilice la estación de Hato Rey Centro, un centro comercial de 200.000 metros cuadrados con cuatro pisos y estacionamiento soterrado”, dice Eugenio Fernández Comas, propietario del centro comercial Metropolitan.

Para José Nieves, gerente de la cadena McDonald’s, la expropiación de la sucursal representa una oportunidad para incrementar su presencia en la zona bancaria. “Estamos buscando la mejor opción para mantener nuestro exitoso crecimiento en el área”, comenta Nieves. McDonald’s posee tres establecimientos en Hato Rey.

Según Pesquera, las otras dos estaciones propuestas, Domenech y Centro Judicial, constituyen grandes oportunidades para intensificar el desarrollo debido a que la zona necesita de una revitalización que el Tren Urbano posibilitará.

“En la estación del Centro Judicial hay posibilidades, especialmente en el área cercana al Hospital Auxilio Mutuo que también será impactada por la estación que construiremos en la Universidad de Puerto Rico y el proyecto asociado de Ciudad Universitaria. En Domenech, antes se veía un poco negativo pero han visto las posibilidades y ya hay en planes desarrollos privados comerciales vinculados al tren”, agrega Pesquera.

El funcionario dijo que la inversión pública total en Hato Rey supera los \$120 millones, junto con una inversión para expropiaciones de más de \$41 millones.



ESPECIAL PARA EL NUEVO DIA MANDA LIZ VEGA

Pesquera señala sobre un plano las características urbanas del trazado del Tren Urbano.

PRIMER

PLAN

EL NUEVO DIA - DOMINGO 13 DE ABRIL DE 1997

6

Por buena vía los trabajos del tren

Por **CARMEN EDITH TORRES**
Especial para EL NUEVO DIA

MIENTRAS EN el sector Las Lomas, en Guaynabo, se hacen los primeros trabajos de construcción del Tren Urbano, el Departamento de Transporte y Obras Públicas (DTOP) y la Autoridad de Carreteras y Transportación (ACT) realizan gestiones a nivel local y federal para garantizar los fondos que sufragarán el proyecto.

En los terrenos donde se ubicará el taller de mantenimiento y la estación de Las Lomas, varias brigadas trabajan en la canalización de una quebrada cercana y en la remoción de árboles y arbustos. De los siete contratos que involucra el proyecto, cinco ya han sido adjudicados a consorcios que agrupan firmas de ingenieros, arquitectos y compañías constructoras.

El cabildeo en el Congreso Federal durante los próximos meses será determinante para garantizar las asignaciones de fondos destinados al Tren Urbano a través de un acuerdo entre la ACT y la Federal Transportation Administration (FTA), indicó a El Nuevo Día el secretario del

DTOP, Carlos Pesquera.

Aunque el acuerdo inicial apuntaba a una partida de \$307 millones durante un periodo de seis años, el DTOP está intentando que esa asignación suba a \$417 millones en la nueva legislación sobre transportación que el Congreso tendrá que aprobar antes del primero de octubre de este año. Con las asignaciones federales, el gobierno local espera financiar entre un 33 y un 40 por ciento del proyecto, cuyo precio total está cercano a los \$1,250 millones.

EL CONVENIO garantiza que el Departamento de Transportación federal separará cada año una partida para el Tren Urbano de acuerdo con el presupuesto de que disponga en el año fiscal próximo. No obstante, esas asignaciones tienen que recibir la aprobación del Congreso.

Si el Tren Urbano es incluido en la nueva ley de transporte, el compromiso económico que contrajo la administración Clinton con las autoridades locales tendría el respaldo de la rama legislativa federal, lo que haría más firme la asignación. "Esta legislación es trascendental para el TU. Vamos confiados porque es un proyecto que

tiene todos los méritos, pero bien competitivo", indicó Pesquera.

Pero si el Tren Urbano no resulta incluido, "no significa que se han cerrado las oportunidades para recibir fondos federales discrecionales". Cada año, indicó Pesquera, tienen que justificarse ante el Congreso la aprobación de esos fondos.

Según Pesquera, para junio todos los contratos de construcción estarán firmados

EL PROYECTO del TU obtuvo el respaldo de la FTA debido a que es un proyecto que permitiera al gobierno federal examinar el funcionamiento de los procedimientos de diseño y construcción simultánea en obras públicas de envergadura. En ese método, la construcción del pro-

yecto se realiza a medida que se diseña, contrario al procedimiento convencional, en el que el desarrollo de la obra comienza cuando están diseñados los planos finales. Al presente, el gobierno federal ha asignado al TU cerca de \$22.3 millones bajo el acuerdo con el DTOP.

La parte del TU que le toca financiar al gobierno de Puerto Rico también aparenta correr sobre rieles. Con la asignación de \$120 millones producto del arbitrio al petróleo crudo, la ACT podría hacer dos emisiones de bono para financiar su programa de mejoras. En ese plan, el TU aparece como uno de los proyectos prioritarios. Las emisiones de bonos, según Pesquera, se traducirán en ingresos de \$1,702.7 millones para la ACT en los próximos cuatro años.

LAS SUBASTAS aún sin adjudicar corresponden a los segmentos de Villa Nevarez en Río Piedras y Hato Rey. Para la construcción del tramo de Villa Nevarez, que tendrá una extensión de 2.2 kilómetros, el gobierno evalúa tres propuestas y se espera escoger al desarrollador a mediados de mayo. Por otro lado, la subasta para el tramo en Hato Rey será adjudicada la pri-

EL NUEVO DIA	Página	EL VOCERO	Página
Fecha		Fecha	
X THE SAN JUAN STAR	Página C-1	OTROS	
Fecha 27/12/97		Fecha	

The San Juan Star, Saturday, December 27, 1997

CONSTRUCTION REALESTADO HOME IMPROVEMENT

COMMERCIAL SECTION

Full steam ahead for Urban Train

By JOSE E. MALDONADO
The STAR Staff

Standing in front of the first steel support pole of the Urban Train's rail structure, Transportation and Public Works Secretary Carlos I. Pesquera resembles a proud father in front of his newborn child.

What you are seeing here is the start of a very significant effort for Puerto Rico," he said, as he walked over to a group of engineers working at the Bayamón Centro station to discuss the project's progress.

All around, workers from the Grupo Metro San Juan consortium, made up of Miramar Construction and Mexico-based Ica Construction, were busy welding iron rods and checking one of the 1,100 voussoirs, or reinforced concrete arches, which will be placed on top of the 30-foot high steel poles that will hold the train's electric rails.

The Bayamón Centro site serves as one of the manufacturing plants where the concrete and steel rail structures the project requires are being built.

A similar plant is currently being set up at the Sagrado Corazón site, and is expected to be finished next year. It includes the installation of several cranes and the molds for creating the construction elements.

So far, the Bayamón stations are the most developed aspect of the Urban Train project. There are 16 stations included in the \$1.55 billion first phase, which is expected to be complete by the year 2001.

This phase includes the 11-mile segment from Bayamón to Sagrado Corazón in Santurce, passing through Domenech Avenue, the Río Piedras Medical Center, the University of Puerto Rico and Hato Rey.

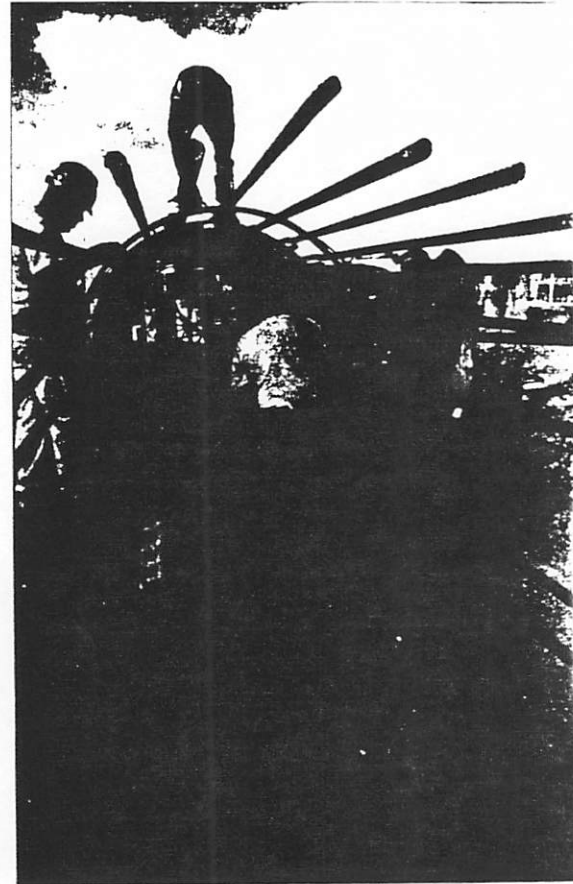
The Department of Transportation is currently working on designing and obtaining the financing for a stretch that will go from Sagrado Corazón University to the Minillas Government Center in Santurce.

Bidding for the Minillas section, which could cost up to \$400 million, will take place within the next two years. The price will vary depending on a final decision on whether to build the rails under or above ground.

The heavy-rail system train features three types of construction: aerial (Bayamón, Medical Center, Villa Caparra), ground level (Torrimar, Hato Rey), and underground (Río Piedras), which is the most costly.

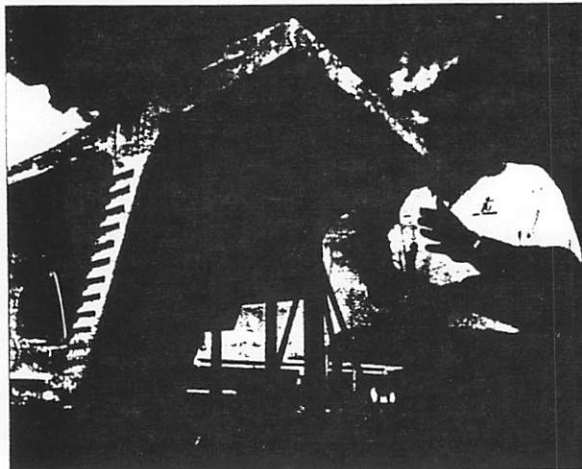
"Our goal is to begin construction of the Minillas stage before the year 2000," Pesquera said.

Please see TRAIN Page C2



Photos by Eliza Lientz

Above, workers put the finishing touches on one of the 30-foot high steel structures that will hold the Urban Train rails at the Bayamón Centro site. At left, Secretary of Transportation and Public Works Carlos I. Pesquera explains how the train's track system works and outlines the project's plans for next year.



() EL NUEVO DIA () EL VOCERO () EL MUNDO () THE SAN JUAN STAR () PRIMERA HORA

() OTROS: _____ Fecha: _____ Página: _____

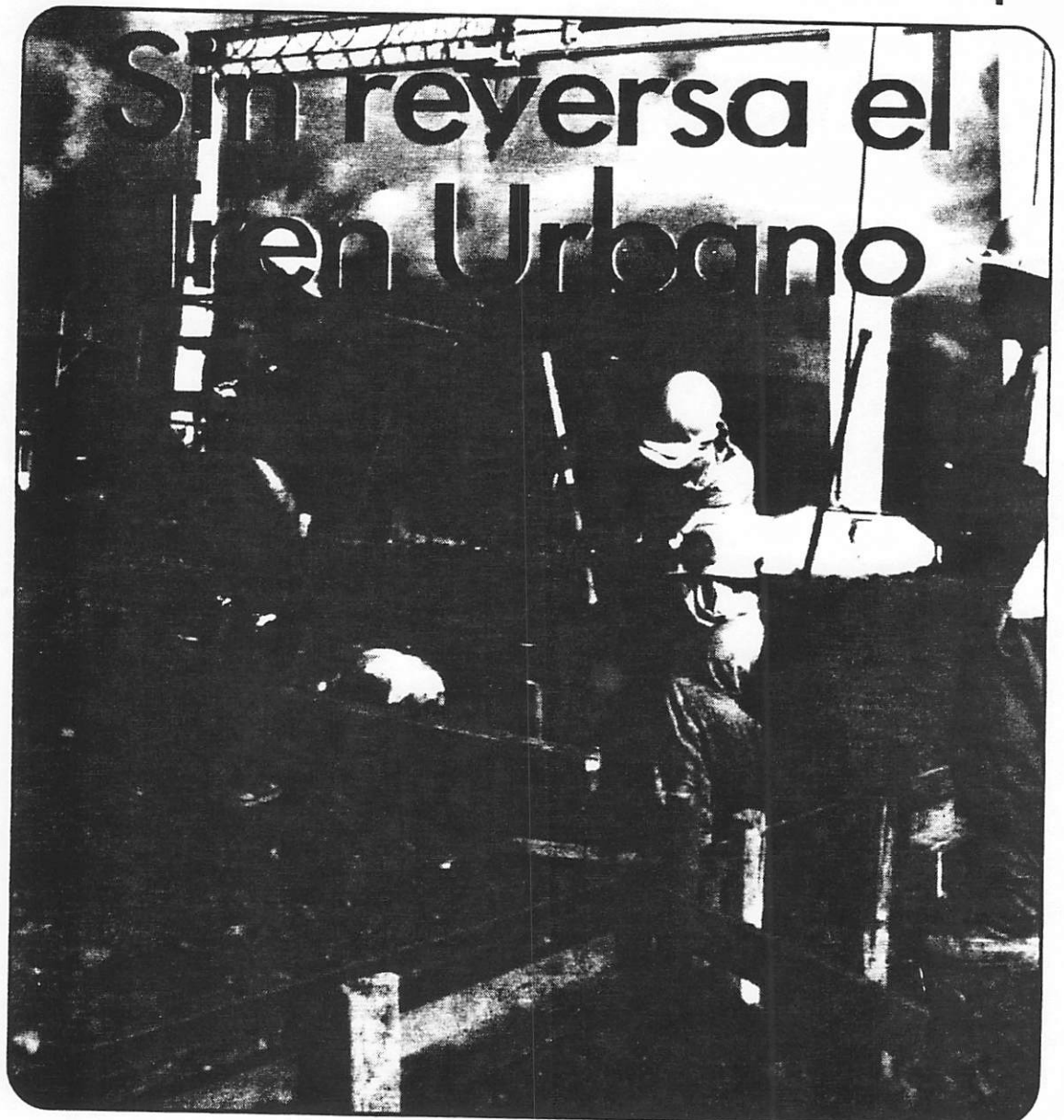
EL HATO REY

El Periódico Regional de Hato Rey

Vol. 6, Núm. 11

GRATIS

noviembre 1997



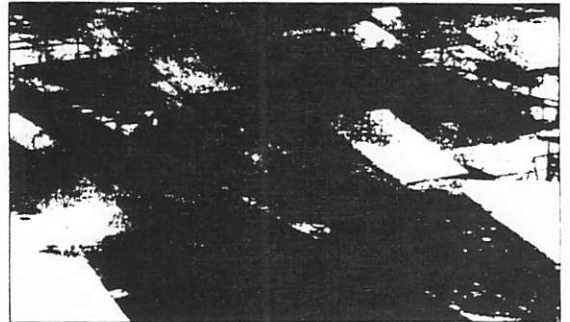
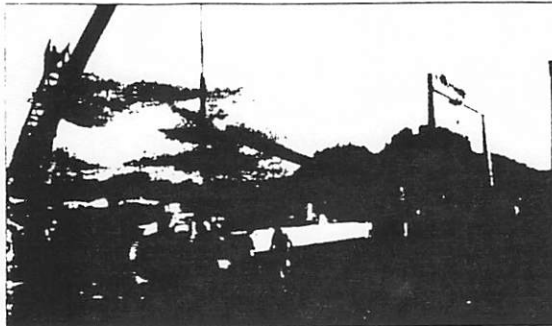
EL NUEVO DIA	Página _____	EL VOCERO	Página _____
Fecha _____		Fecha _____	
THE SAN JUAN STAR	Página _____	X OTROS <i>El Hato Rey</i>	Página _____
Fecha _____		Fecha <i>9 de noviembre - 1997</i>	Página _____

EL HATO REY • noviembre 1997

portada

3

Sin reversa el Tren Urbano



Izquierda: Fabrica de módulos estructurales para los viaductos que sostendrán las vías del Tren Urbano localizada en el área de La Cambija Bayamón. (Foto DTOP por Rafael Luna). Arriba: Fabrica de módulos estructurales en Japon similar a la que se construye en Bayamón. (Foto suministrada por DTOP)

Por Arys L. Rodríguez Andino

Los procesos de expropiación para permitir el paso del Tren Urbano, según el secretario de Transportación y Obras Públicas, Dr. Carlos I. Pesquera, han sido exitosos. Pero en Hato Rey, el Metropolitan Shopping Center, el más viejo de Puerto Rico, es el único con el que no se ha podido llegar a un acuerdo. Según Pesquera, para el paso del Tren Urbano no es necesario adquirirlo, pero para los trabajos de construcción es indispensable utilizar parte del terreno. Aunque se ha tratado de negociar el alquiler de la parcela mientras dure la construcción, la Autoridad de Carreteras y Transportación se inclina a expropiarlo.

El propietario de este centro comercial, Eugenio Fernández, confía en que se pueda negociar una

expropiación parcial. "Estamos en negociación y la gente del Tren Urbano está positiva", comentó Fernández. Si se llega a este acuerdo, Fernández construiría un nuevo Centro Comercial más moderno que sirva a la población estudiantil y laboral de Hato Rey.

La alternativa de utilizar este centro comercial surgió por la resistencia a alterar el Parque Gándara. «Para evadir el parque, optamos por el centro comercial porque desde el punto de vista federal, es casi imposible tocar un parque», explicó Pesquera.

Ya son muchos los lugares donde se ve actividad conducente a la realización de la más ambiciosa gestión del Departamento de Transportación y Obras Públicas (DTOP): Bayamón, Guaynabo, Hato Rey y Río Piedras ya experimentan los cambios que trae consigo el Tren Urbano, un proyecto que absorbe el 57 por ciento del total de fondos del DTOP.

No faltan contratos por otorgar ni permisos que obtener. Cada consorcio que obtuvo un segmento se encuentra en la etapa final del diseño, aunque eso no ha impedido que comiencen los trabajos. En Torrimar, por ejemplo, se comenzó la remoción de terreno. «Para el movimiento de tierra sólo es necesario el 30 por ciento del plano», aseguró el Dr. Carlos I. Pesquera, secretario del DTOP. Los trabajos de Torrimar se adelantaron, según Pesquera, para aprovechar el periodo de poca lluvia.

En Bayamón se inició la instalación de pilstras y columnas y en Río Piedras ya se trabaja con las excavaciones para la construcción del tramo subterráneo.

Durante este año, el Tren ha sufrido algunos cambios. Se relocó la estación de Villa Nevárez para que sirviera mejor a las comunidades cercanas, que incluyen la Universidad Metropolitana y el área de Cupcy. También se añadió una estación en la avenida Muñoz Rivera, esquina Domenech. La alta concentración de empleos que genera la Asociación de Empleados del ELA y la Asociación de Maestros, entre otras agencias, aumenta, de acuerdo con Pesquera, el potencial de patrocinio que tiene el proyecto. Este cambio conllevó una pequeña desviación en la alineación que aleja el paso

del Tren por la avenida Muñoz Rivera. Debido a que la zona de Hato Rey genera bastante congestión vehicular, el tramo entre la estación del Centro Judicial y la de Hato Rey (Centro era muy largo, se determinó añadir la estación).

Aunque este cambio aumente, aproximadamente, 1.5 millones el costo del Tren, esta cantidad forma parte de la partida que se separó para gastos imprevistos, por lo que se mantiene en los 1,200 millones de dólares. De esta cantidad, de un 25 a un 40 por ciento se espera obtener de fondos federales recurrentes y discrecionales. El restante se conseguirá mediante la emisión de bonos.

Esta proyección se hizo a base de los 120 millones locales que se obtuvieron de la Legislatura y que se esperan obtener cada año.

Para la alineación subterránea de la avenida Ponce de León, frente a la Universidad de Puerto Rico (UPR), fue necesario cancelar el uso de 100 estacionamientos para estudiantes, pero, se construyeron otros 400 en el área adyacente al ROTC en la avenida Barbosa.

Debido a que el edificio que alberga a WRTU Radio Universidad será demolido por el impacto del paso del Tren frente al Recinto, es necesaria la construcción de un nuevo edificio para la emisora. El edificio tendrá un costo de 2.4 millones y será asumido por partes iguales entre el Tren Urbano y la Universidad de Puerto Rico. Esta nueva instalación estará completada en marzo de 1998.

En todos los segmentos, los contratistas tuvieron que **continúa en la siguiente página...**



El secretario de Transportación y Obras Públicas, Dr. Carlos I. Pesquera (camisa blanca), muestra la excavación donde se analiza el comportamiento de las estructuras del centro de Río Piedras por la construcción del Tren Urbano. (Foto DTOP por Rafael Luna)

EL HATO REY

Periódico Regional de Hato Rey

Fundado: julio de 1991
Primer ejemplar: febrero de 1992

El Periódico EL HATO REY es publicado mensualmente para el sector de Hato Rey y Área Metropolitana de San Juan, PR. © 1997

Teléfono: 754-2849
Fax: 754-8685

Dirección: Roosevelt Mail Sta. #131
San Juan PR 00919

Editor y Director	Freddie Agrat Feliciano
Administradora	Sonia Agrat
Jefa de Redacción	Arys L. Rodríguez Andino
Redacción	Esther Gely
	Arturo Meléndez
	Carlos Tamargo
	Angel Bosch
	José E. Bertrán

() EL NUEVO DIA () EL VOCERO () EL MUNDO () THE SAN JUAN STAR () PRIMERA HORA
() OTROS: _____ Fecha: _____ Página: _____

4

portada

EL HATO REY • noviembre 1997

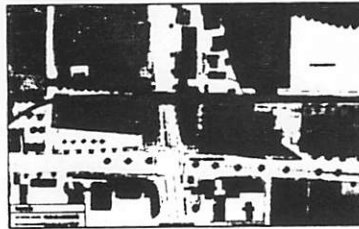
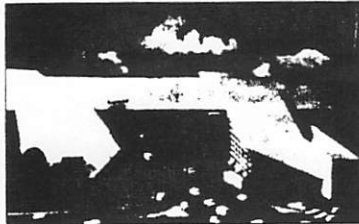
Viene de la página anterior

Sin reversa el Tren Urbano

someter un plan de manejo de tráfico, en coordinación con la Autoridad de Carreteras, para minimizar el impacto de la construcción en las condiciones de tránsito vehicular. «Siempre hay inconvenientes, pero esperamos que sean mínimos», comentó Pesquera.

El portón principal de la Universidad de Puerto Rico permanecerá abierto durante todo el tiempo que dure la

TREN URBANO Estación Hato Rey Centro



construcción de la alineación de Río Piedras. Una sección de la verja histórica de la Universidad, será removida temporariamente durante la construcción y será almacenada hasta que termine la construcción y pueda ser reinstalada sin alterar su diseño.

Sobre las áreas verdes se ha hecho un inventario detallado de árboles y plantas que servirá de referencia en caso de que se puedan ver afectados. Cualquier daño que sufran, el Tren Urbano y sus contratistas serán responsables.

La estación de la UPR se construirá usando el método de «corte y relleno», que consiste en abrir una gran «trinchera» en el terreno, cubrir el espacio abierto, desarrollar obras de construcción, rellenar y pavimentar. Esta deberá ser construida en armonía con la arquitectura del Recinto y la Universidad podrá sugerir cambios en los planos si lo considera necesario.

Kiewit Construction Company, la empresa que capitanea la construcción de la alineación de Río Piedras, se compromete además, a reemplazar y mejorar las líneas soterradas de teléfono, energía eléctrica, alcantarillado sanitario y gas a lo largo de la avenida Ponce de León, desde la calle Georgetti hasta la carretera PR 17. La construcción de los dos túneles excavados son los primeros de este tipo que se construirán en el área metropolitana de San Juan.

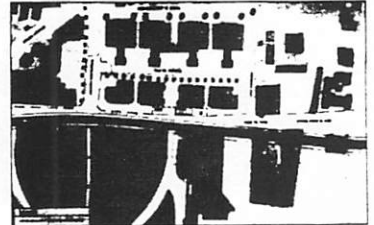
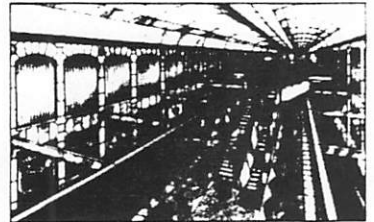
A finales de este año deberán estar demolidas todas las estructuras que son necesarias eliminar. En el 98, según Pesquera, se supone que se vea la mayor actividad de construcción y en el 99, todas las estaciones deben estar en su etapa final, al igual que el taller de mantenimiento. También en el 99 llegan los primeros vehículos. En el 2000, se espera que haya finalizado la parte civil (estructura) y se realicen las pruebas preliminares del sistema.

En lugar de esperar a que toda la alineación este completa para ofrecer servicio a los usuarios, se estudia la posibilidad de comenzar a operar en el primer segmento. «Es posible que no opere en su totalidad primero», adelantó el secretario del DTOP.

Para mejorar los sistemas de transporte colectivo y propiciar el patrocinio del Tren Urbano, ya se comenzaron a reestructurar las rutas de la AMA. Se espera que tanto la AMA como los carros públicos alimenten la ruta del Tren.

La reforestación es una de las medidas que se tomarán para mitigar el ruido producto del paso del Tren. En Torrimar, por iniciativa de la comunidad, se sembraron 50 cipreses. Es el único lugar donde ya se ha adoptado esta

TREN URBANO Estación Universidad de PR



medida.

El sistema del Tren Urbano contará con 64 trenes y cada uno tendrá al menos dos vagones y un máximo de seis. Cada vagón acomoda 72 pasajeros sentados y 108 de pie.

Aunque aun no se sabe el precio ni el método de pago para utilizar el Tren, él sigue siendo la cifra de donde parten. Se estudia además usar una tarjeta magnética en lugar del conocido «token». Esta cantidad no compensa el valor de la construcción del Tren, pero en Estados Unidos, según Pesquera, no hay ningún sistema de transporte colectivo que sea auto rentable.

Fecha	EL NUEVO DIA	Página	Fecha	EL VOCERO	Página
Fecha	THE SAN JUAN STAR	Página	Fecha	OTROS	Página

8A

PRIMERA HORA

JUEVES 4 DE DICIEMBRE DE 1981

SOBRE RIELES LOS CHAVOS PARA EL TREN URBANO

OSCAR J. SERRANO
PRIMERA HORA

EL DINERO necesario para continuar los trabajos del Tren Urbano están garantizados por los próximos seis años, aseguró el congresista Bud Shuster.

Shuster, quien ayer sobrevoló en helicóptero el área de Bayamón y el sector Minillas para ver el progreso de los trabajos del tren, explicó que hay varios proyectos de ley que garantizarían, independientemente de qué versión se apruebe finalmente en el Congreso, la asignación de \$417 millones para la primera fase del proyecto de Tren Urbano. De esa cantidad, ya se aprobó una partida de \$307 millones.

"No anticipo que el proyecto (que garantiza el dinero) esté en peligro", dijo Shuster al final de una visita de trabajo

que hiciera a la Oficina de Relaciones con la Comunidad del Tren Urbano, en la avenida Piñero, en Río Piedras.

Recientemente, informó el congresista, el presidente Bill Clinton aprobó una extensión de la Ley de Eficiencia para la Transportación Terrestre Intermodal (ISTEA, por sus siglas en inglés).

Un respiro

Esto, según una declaración emitida por la oficina del congresista el 12 de noviembre pasado, le provee un respiro a la Comisión de Infraestructura y Transportación, que preside el propio Shuster, para ganar adeptos a su plan y asegurar que el dinero para los proyectos de transportación sobrevivan los cortes presupuestarios que

se esperan el próximo año en el Congreso de Estados Unidos.

Shuster también se expresó complacido con el manejo del proyecto del Tren Urbano y dijo que esperaba poder ajustar el modelo en Puerto Rico a otros proyectos de transportación en las ciudades de Salt Lake City y Las Vegas.

De hecho, el secretario de Transportación y Obras Públicas, Carlos Pesquera, dijo que precisamente el martes y ayer estaba atendiendo una delegación de Las Vegas que quería estudiar los métodos usados por su agencia para asegurar el dinero e identificar fuentes de financiamiento. Pesquera también dijo que para la extensión de la estación del sector Minillas, en Bayamón, ya se sometieron al Congreso los informes de costos y financiamiento.

En la actividad, representantes de los comerciantes y residentes de Río Piedras estuvieron presentes y advirtieron sobre los efectos que ha tenido la construcción de la estación del Tren Urbano entre ellos.



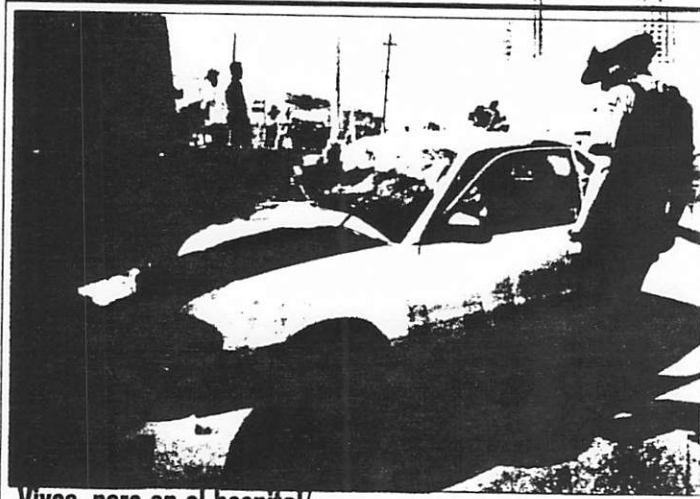
PRIMERA HORA/Ricardo Figueroa

El secretario de Transportación, Carlos Pesquera, a la izquierda, le muestra las obras del Tren Urbano al congresista Bud Shuster, al centro.



PRIMERA HORA/Ricardo Figueroa

El congresista Bud Shuster, a la izquierda, junto al secretario de Transportación, Carlos Pesquera, explica a los periodistas la procedencia del dinero federal para el Tren Urbano.



PRIMERA HORA/JOSE HERRERA

Vivos, pero en el hospital/ Dos personas resultaron heridas ayer como resultado de un choque entre un automóvil y un camión, ocurrido en la avenida Baldorioty de Castro en Carolina. La policía identificó a Inabel Cosme Trossi, residente en el Embalse San José, quien resultó herida de gravedad. El conductor del carro, Richard Torres Santos, tuvo heridas leves. El vehículo chocó con un camión que se encontraba estacionado en el paseo, a la altura de la mueblería Tartak. Ambos fueron llevados al hospital regional de Carolina y luego Cosme Trossi se trasladó al Centro Médico.

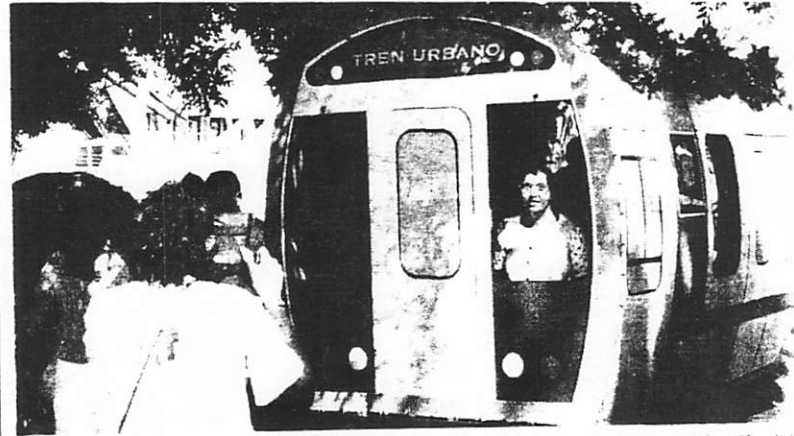
A bordo los primeros pasajeros del Tren Urbano

Por **AMELIA ESTADES SANTALIZ**
DE EL NUEVO DIA

EN UN intento de atraer gente al casco de Río Piedras y tratar de amainar los ánimos de los residentes y visitantes que a diario son víctimas del polvo, de las calles

cerradas, los ruidos y los inconvenientes que ha traído el inicio de la construcción de la estación del Tren Urbano, el Departamento de Transportación y Obras Públicas (DTOP) celebró ayer una feria que giró en torno del proyecto.

Decenas de personas se dieron cita du-



La exhibición del Tren Urbano en Río Piedras también incluyó charlas y hasta la participación del secretario Carlos I. Pesquera, para aclarar dudas sobre este proyecto a los presentes.

rante la mañana de ayer a la Plaza de la Convalecencia para conocer más a fondo sobre la construcción del Tren Urbano y el impacto del mismo en la comunidad.

Mientras, otros le hacían preguntas al Secretario del DTOP, Carlos Pesquera, que daba una charla en la oficina del Tren localizada en la Avenida Ponce de León.

Las personas que asistieron a la charla, que comenzó cerca de las 11:00 de la mañana, se mostraban sumamente interesado en conocer más detalles del proyecto de transportación masiva que debe estar funcionando a capacidad para el año 2001.

EL TRAMO que recorrerá el casco de Río Piedras será el único, dentro de la ruta proyectada del Tren Urbano, que será soterrada. Aproximadamente, el recorrido será de una milla. Los presentes hicieron preguntas sobre la construcción del túnel.

También mostraron interés en saber la profundidad, la distancia, la seguridad del túnel y si el funcionamiento del tren no afectará el servicio de Energía Eléctrica en el área.

¿Eso con que funciona, con electricidad?, preguntó un hombre de mediana edad. Ante la respuesta afirmativa del Se-

cretario, el hombre cuestionó si no confrontará apagones a "tutiplén" cuando el proyecto comience a funcionar.

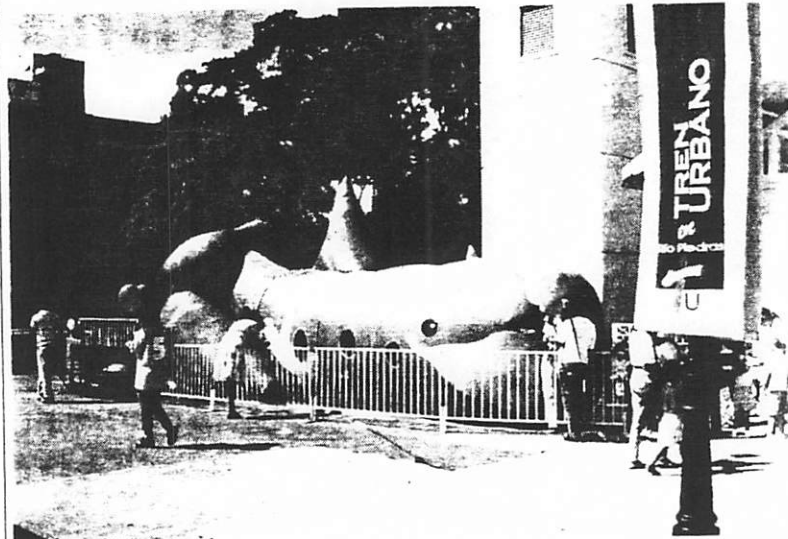
Mientras en las maltrechas calles riopedrenses otros disfrutaban de las atracciones para los niños, de un programa musical y un recorrido imaginario por las 16 estaciones con las cuales contará el tren.

PARA ESO tenían que recoger una tarjeta que tenía marcada la ruta del tren. Luego de hacer el recorrido, desplegado por la Plaza del Recreo, el Paseo de Diego, entre otras, y ponchar la tarjeta en cada una de las paradas, recibían un obsequio del DTOP.

Pesquera, quien repartió besos, abrazos, autógrafos, y se retrató con los asistentes, se mostró complacido con la actividad.

"Con la comunidad de Río Piedras ha sido un proceso intenso de dos años. No ha sido un proceso fácil, ha sido uno de intercambio, de quejas, pero por fin está encaminado", dijo el Secretario.

Por otro lado, Ruth Hernández Torres la presidenta del Consejo Vecinal de Río Piedras, afirmó que tanto el DTOP ha tomado en consideración los señalamientos que le ha hecho el Consejo Vecinal.



Varias decenas de personas se dieron cita en la exhibición de la ruta del Tren Urbano, ofrecida por el Departamento de Transportación y Obras Públicas.

() EL NUEVO DIA () EL VOCERO () EL MUNDO () THE SAN JUAN STAR () PRIMERA HORA
() OTROS. _____ Fecha: _____ Pagina: _____

GOOD MORNING

Thursday, October 16, 1997

3

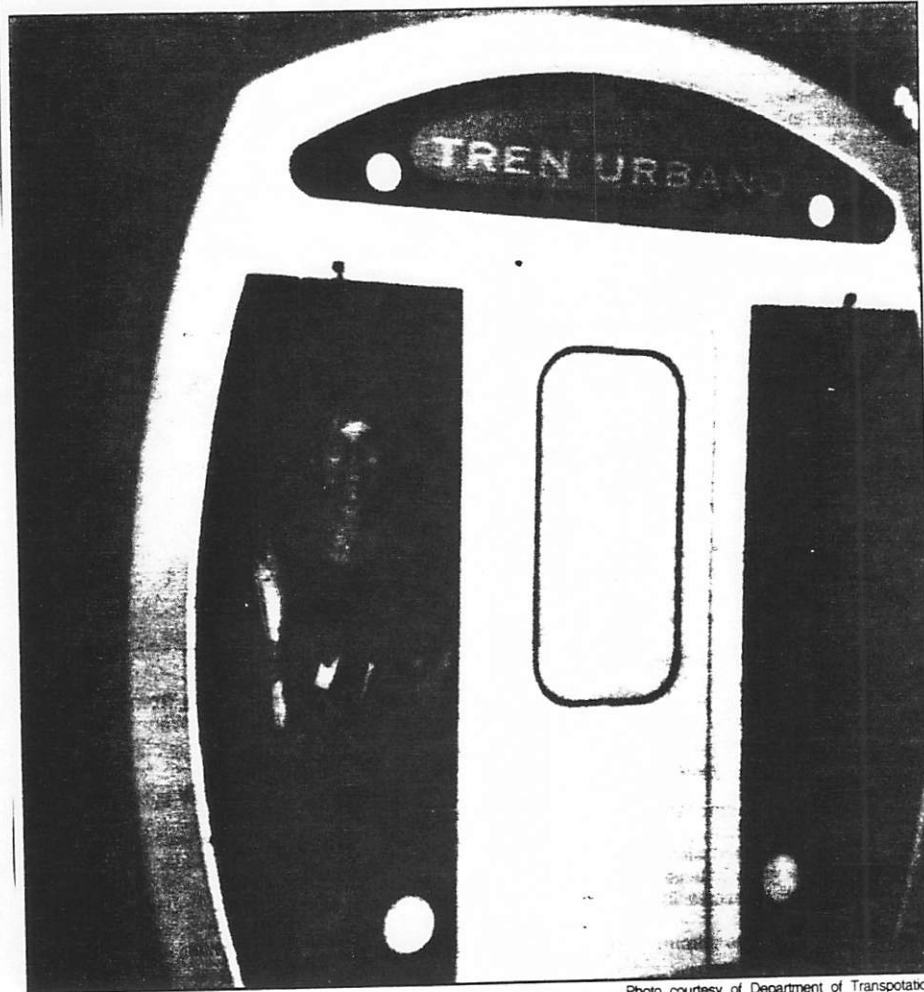


Photo courtesy of Department of Transportation

The Urban Train project, billed as a model of cost effectiveness, is also a model of publicity gimmicks.

As part of its informative display at Fomento's 2nd Symposium of Science and Technology taking place Wednesday and today at the Condado Plaza Hotel is a mockup of a light rail car.

Visitors to the exhibition are invited to climb on board for "the ride" then are treated to a Polaroid photo of themselves looking out of the back of the car.

Someone remarked that the train looked like the London subway.

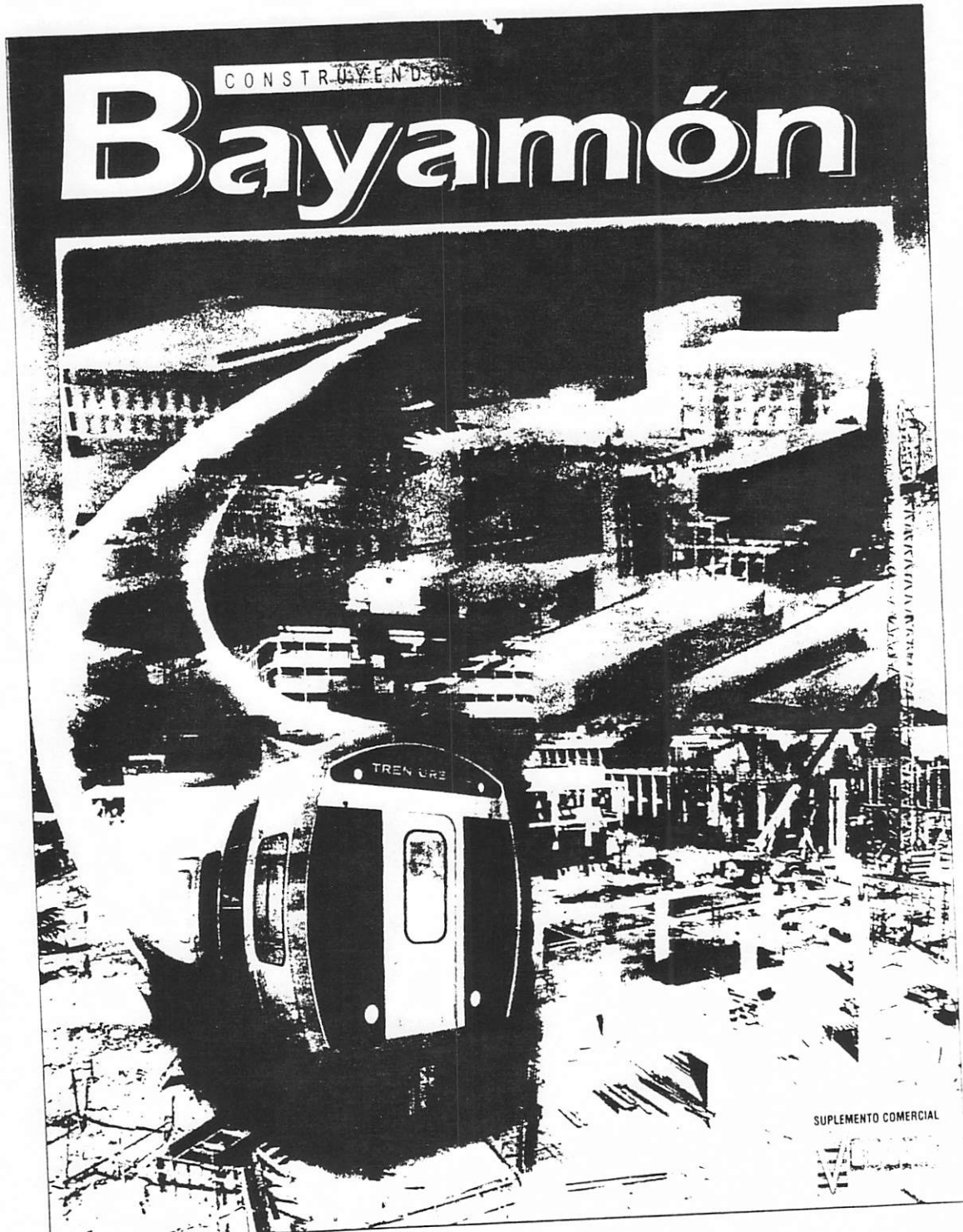
The photo is presented placed in an attractive card with the child-like Urban Train logo on the cover and this souvenir greeting underneath:

"My first photo in the Urban Train." signed by Transportation Secretary Carlos L. Pesquera.

- By Lorelei Albanese

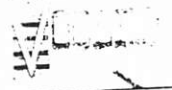
Fecha	EL NUEVO DIA	Página	Fecha	EL VOCERO	Página
Fecha	THE SAN JUAN STAR	Página	Fecha	OTROS	Página

"Ingeniería"



Diseño gráfico: EL VOCERO Jorge Vargas

SUPLEMENTO COMERCIAL



Fecha	EL NUEVO DIA	Página	Fecha	EL VOCERO	Página
Fecha	THE SAN JUAN STAR	Página	Fecha	OTROS	Página



Puente elevado sobre la carretera PR-2

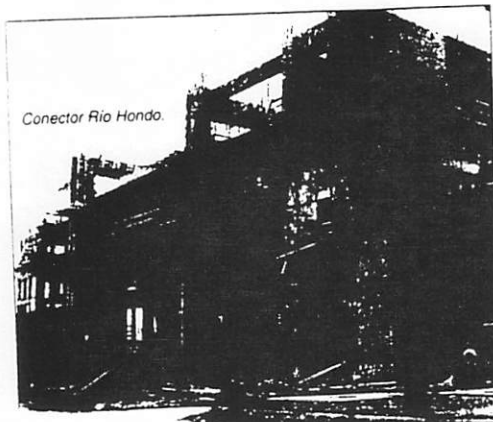
Caso de remoción de tierras y expropiación de terrenos.

Una de las cualidades de Ramón Luis como alcalde es que no se limita al desarrollo estructural del pueblo, sino que para él es también sumamente necesario el desarrollo de proyectos de interés social. Un ejemplo lo es La Ciudad de Oro para personas de la tercera edad. Asimismo está desarrollando un proyecto, que es contraparte del primero, ya que va dirigido a los niños. Este llevará el nombre de La Ciudad de los Niños.

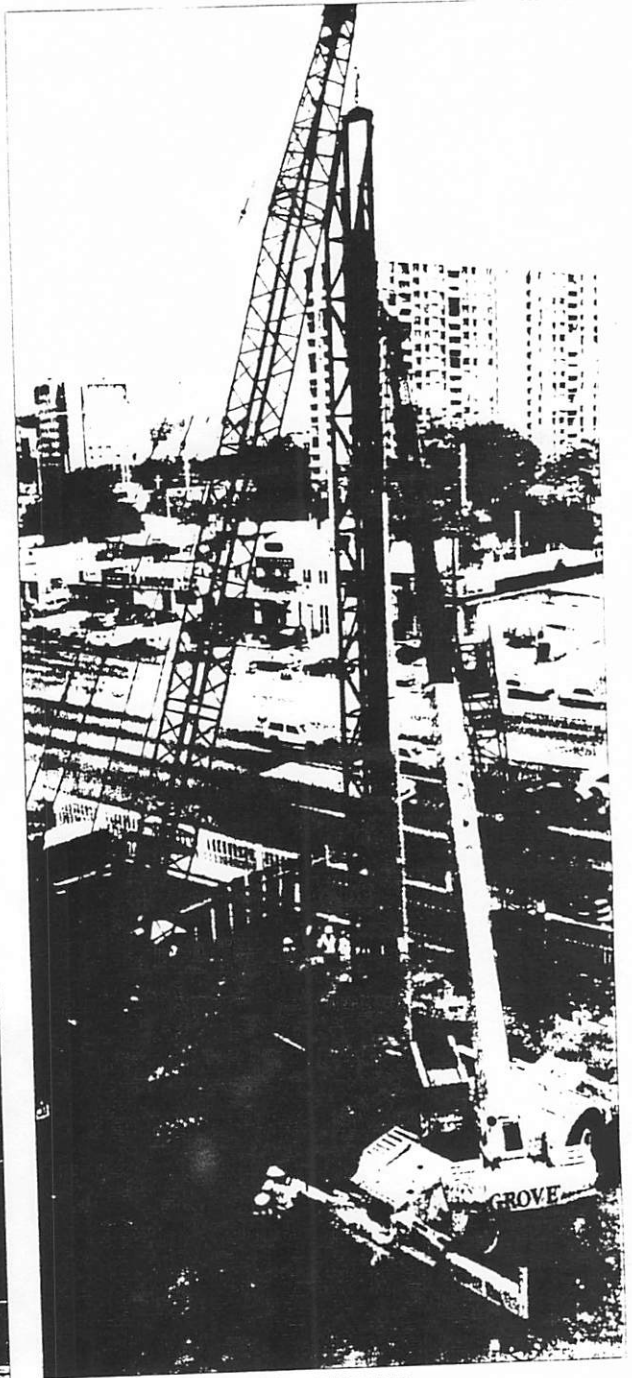
La Ciudad de los Niños constará de diferentes áreas. Una será destinada a niños bajo la tutela del Departamento de

Servicios Sociales. Otras serán para el desarrollo de escuelas maternas hasta sexto grado. La actual escuela de niños autistas será mudada a estas instalaciones. Desarrollarán un "Head Start" y contarán con áreas destinadas a la recreación pasiva y de deportes.

Además de estos proyectos que hemos mencionado, existen muchísimos otros que continúan en progreso tales como el nuevo Centro de Diagnóstico y Tratamiento, el nuevo Centro de Gobierno Estatal y Municipal conocido como Paseo del Parque, el Paseo Lineal en Lomas Verdes y el Gimnasio Municipal, entre otros.



Conector Río Hondo.



Primeros pasos en la construcción de la vía del tren urbano

FOTOGRAFIA: MARIO LUIS DEL ROSARIO

EL NUEVO DIA EL VOCERO
Fecha Pagina Fecha Pagina

THE SAN JUAN STAR OTROS
Fecha Pagina Fecha Pagina

S42 EL VOCERO • VIERNES 8 DE SEPTIEMBRE DE 1997



Tres mil obras en 20 años de transformación histórica

Aixa M. Resto
Editora Suplementos

Ramon Luis es uno de esos pocos alcaldes que ha transformado la labor municipal y de servicio público a una de vocacion y de amor. Así lo demuestran sus más de 3,000 proyectos desarrollados en sus 20 años de servicio. En su hablar siempre predomina un deseo de hacer nuevas cosas y de seguir creando.

Su vida ha estado basada en el lema de que "el hombre tiene que romper rutina y conformismo, porque aquel que no lo haga será uno más del montón".


"Si yo como alcalde sólo me dedicara a dar empleos y a tapar rotos en la carretera, sería uno más. Yo no puedo dedicarme a hacer eso nada más. Yo tengo que hacer cosas revolucionarias y mi meta actual es hacer de Bayamón una ciudad distinta y única, a través de una gran cantidad de proyectos que están destinados a finalizarse durante estos próximos tres años", señala.

"La Ciudad de los Vaqueros" no sólo se ha ganado este mote en honor al deporte bayamones. También se lo han ganado por la gran cantidad de flujo vehicular que se concentra en cada una de sus áreas, especialmente en el núcleo urbano, lo que convierte a cada conductor en un verdadero "vaquero de carretera", abriéndose camino para llegar a su destino final. Esta situación, que parece no tener solución, ha hecho posible el desarrollo de un gran número de vías de acceso que sirvan de desahogo al problema vehicular.

El primero de ellos lo es el Conector Norte. El mismo constará de cuatro carriles y comienza en la carretera PR-2, en la salida de la urbanización Santa Rosa. Circula por la parte norte de la ciudad y llega hasta la PR-167 en la urbanización Sierra Bayamón. En la actualidad también está en construcción el Conector de Río Hondo y el puente elevado sobre la carretera RR-2. Estas obras además de aliviar el tapón, mejorarán la estética de la ciudad.

Bayamón será participe además de la ruta del tren urbano. Este comenzará en Jardines de Caparra, pasará por la PR-2, el parque Juan Ramón Loubriel, el Coliseo, el centro comercial de Santa Rosa y continuará hacia el casco del pueblo por la parte norte de la Vieja Ciudad. Actualmente el desarrollo de este proyecto está en la





Datos históricos de la Ciudad

Bayamón fue fundada el 20 de mayo de 1565 por el capitán Juan de Rivera.

Su población en 1565 era de 100 personas.

En 1570 se le dio el nombre de San Juan de los Rios.

En 1575 se le dio el nombre de San Juan de los Rios de Bayamón.

En 1576 se le dio el nombre de San Juan de los Rios de Bayamón.

En 1577 se le dio el nombre de San Juan de los Rios de Bayamón.

En 1578 se le dio el nombre de San Juan de los Rios de Bayamón.

En 1579 se le dio el nombre de San Juan de los Rios de Bayamón.

En 1580 se le dio el nombre de San Juan de los Rios de Bayamón.

En 1581 se le dio el nombre de San Juan de los Rios de Bayamón.

En 1582 se le dio el nombre de San Juan de los Rios de Bayamón.

En 1583 se le dio el nombre de San Juan de los Rios de Bayamón.

En 1584 se le dio el nombre de San Juan de los Rios de Bayamón.

En 1585 se le dio el nombre de San Juan de los Rios de Bayamón.

En 1586 se le dio el nombre de San Juan de los Rios de Bayamón.

En 1587 se le dio el nombre de San Juan de los Rios de Bayamón.

En 1588 se le dio el nombre de San Juan de los Rios de Bayamón.

En 1589 se le dio el nombre de San Juan de los Rios de Bayamón.

En 1590 se le dio el nombre de San Juan de los Rios de Bayamón.

En 1591 se le dio el nombre de San Juan de los Rios de Bayamón.

En 1592 se le dio el nombre de San Juan de los Rios de Bayamón.

En 1593 se le dio el nombre de San Juan de los Rios de Bayamón.

En 1594 se le dio el nombre de San Juan de los Rios de Bayamón.

En 1595 se le dio el nombre de San Juan de los Rios de Bayamón.

En 1596 se le dio el nombre de San Juan de los Rios de Bayamón.

En 1597 se le dio el nombre de San Juan de los Rios de Bayamón.

En 1598 se le dio el nombre de San Juan de los Rios de Bayamón.

En 1599 se le dio el nombre de San Juan de los Rios de Bayamón.

En 1600 se le dio el nombre de San Juan de los Rios de Bayamón.

Lugares de interés

Parque Juan Ramón Loubriel

Coliseo

Centro comercial de Santa Rosa

Jardines de Caparra

San Juan de los Rios de Bayamón

Buscan sitio a los talleres

Por WALDO D. COVAS QUEVEDO
DE EL NUEVO DIA

EL DEPARTAMENTO de Transportación y Obras Públicas evalúa la viabilidad de establecer los talleres de mantenimiento del tren urbano en el área de Monacillos, en Río Piedras, o en un área de Guaynabo en lugar de la ubicación originalmente escogida, cercano a la Cárcel Regional de Bayamón.

El alcalde de Guaynabo, Héctor O'Neill, ha denunciado en reuniones con residentes del municipio que el DTOP planea establecer los talleres de mantenimiento del tren urbano en terrenos aledaños al Hogar del Niño entre Garden Hills y la urbanización Las Lomas, de Río Piedras.

Carlos Pesquera, secretario del DTOP, admitió que la agencia está considerando los terrenos cercanos al Hogar del Niño, pero insistió en que es sólo una de tres alternativas.



Pesquera



O'Neill

Reiteró que el DTOP considera la alternativa de los terrenos cercanos a la Cárcel Regional de Bayamón como la preferible para los talleres de mantenimiento, pero evalúan la de las cercanías del Hogar del Niño y de la Autoridad Metropolitana de Autobuses, en Monacillos, como otras opciones que técnicamente podrían superar la original.

Pesquera refutó que el DTOP tenga problemas con los terrenos escogidos de Bayamón y explicó que establecer los talleres de mantenimiento en este municipio requerirá construir un trecho adicional de vía para llegar desde una última parada hasta el terminal, lo que encarece el costo del proyecto.

Explicó que los terrenos aledaños al Hogar del Niño o la AMA permitirían establecer los talleres a poca distancia de la ruta del tren, lo que abarata los costos del proyecto, pero sólo se está evaluando estas alternativas adicionales.

Además, tener los talleres de mantenimiento dentro de segmentos utilizables de la ruta acortaría el tiempo de espera para operar el tren, mientras que si se establecen en Bayamón, la construcción del proyecto tendría que comenzar allí.

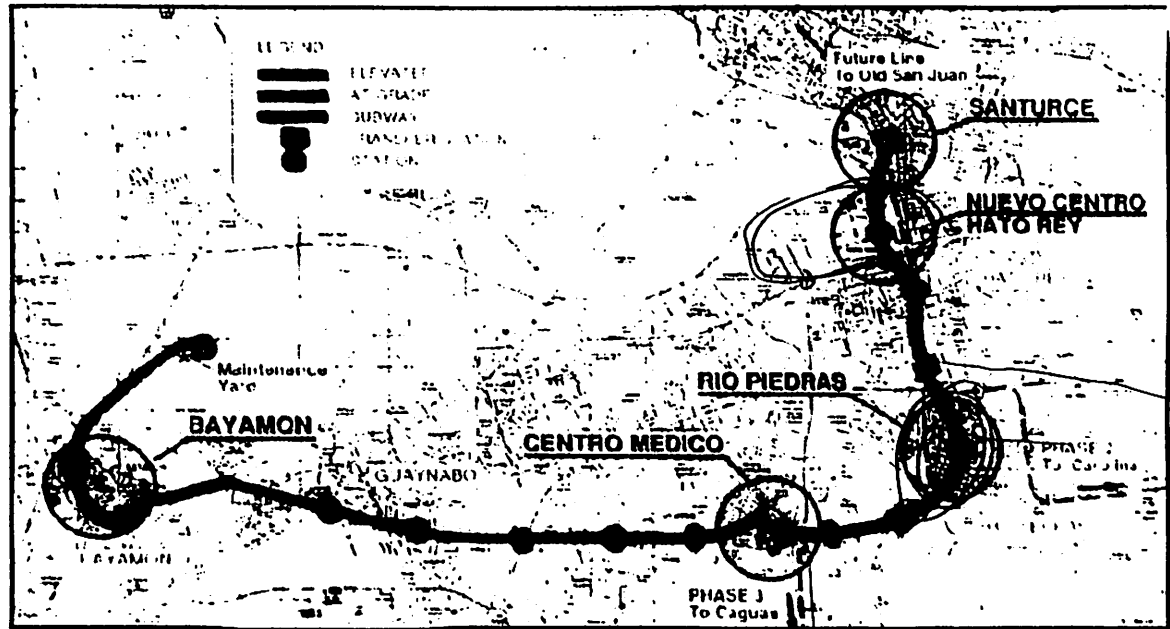
AUNQUE PESQUERA aseguró que el establecimiento de los talleres de mantenimiento cerca del Hogar del Niño es sólo una opción bajo evaluación, dice que su ubicación allí ayudaría a detener el desarrollo del sector y mejorar ciertos aspectos del sector, ya que probablemente iría acompañado de proyectos que beneficiarían la comunidad, tales como un parque.

El funcionario explicó que lejos de ser lugares de mucho ruido, grasa y fuentes de contaminación, los talleres de mantenimiento que visitó recientemente en Portland y Los Angeles eran edificios cerrados en medio de un ambiente urbano.

Sobre ruedas diseño Tren Urbano

El Departamento de Transportación y Obras Públicas anunciará hoy martes la firma de un contrato valorado en \$42 millones con un consorcio de 4 firmas y más de 22 subcontratistas, quienes llevarán a cabo el diseño preliminar del Tren Urbano, permitiendo que éste comience construcción en el 1996.

El consorcio escogido después de año y medio de evaluación por un comité evaluador compuesto por consultores externos y oficiales del D'TOP está compuesto por Daniel Mann, Johnson & Mendenhall, una firma con sede en Los Angeles que se especializa en manejar y coordinar proyectos a gran escala de sistemas de transportación sobre rieles; Frederic R. Harris, una firma reconocida internacionalmente con sede en Nueva York, cuya experiencia es en infraestructura de transportación; Eduardo Molinari y Asociados, cuya experiencia en arquitectura es reconocida en Puerto Rico y Barrett & Hale Consulting Engineers, con sede en la Isla, la cual trabajará la fase de ingeniería.



Esta sería la probable ruta del Tren Urbano, según los planes preliminares del proyecto.

“Al cabo de dos años este consorcio y sus subcontratistas tienen que tener listo el 30 por ciento del diseño del proyecto”, adelantó el lunes el Secretario del D'TOP, Dr. Carlos I. Pesquera.

Según los planes, en la Fase I del proyecto, que cubre los próximos 24 meses, se crearán entre 110 y 164 empleos y una vez comience la construcción en el 1996, se espera que surjan unas 50,000 plazas. El contrato re-

quiere que el 50 por ciento del trabajo que se lleve a cabo anualmente sea ejecutado por puertorriqueños. Igualmente, el contrato estipula que, como mínimo, el 30 por ciento del

(PÁRRAFO EN LA PÁG. 47)

EL MUNDO EL NUEVO DIA EL VOCERO THE SAN JUAN STAR

OTROS _____

Forma 23/Cap. 2014, Pagina 47

Sobre...

(Viene de la Pág. 6)

trabajo debe llevarse a cabo por empresas puertorriqueñas mientras que el 83% de todo el trabajo debe hacerse en la oficina local del consorcio.

El consorcio también tiene la obligación que crear un programa para la transferencia de tecnología y adiestramiento en coordinación con instituciones educativas locales para que haya ingenieros, arquitectos, planificadores y supervisores técnicos de aquí disponibles para trabajar en el proyecto en un futuro y en otros proyectos de transportación", apuntó Pesquera.

El consorcio operará desde una Oficina del Tren Urbano, ubicada en el DTOP la cual estará compuesta por personal del Departamento y por consultores externos, locales y de los Estados Unidos. Pesquera indicó que la necesidad de un Tren Urbano para la Zona Metropolitana es cada vez más apremiante. Según el titular de Transportación, el 37% de la población de la Isla vive en la región metropolitana de San Juan, que incluye 13 municipios en un área de 400 millas cuadradas. La densidad por milla cuadrada, que en el Municipio de San Juan llega a 8,500 personas por milla cuadrada, es igual a las de la ciudad de Nueva York.

Más aún, para el año 2010 se espera que el número de viajes por día, que ahora llega a los 3.2 millones para los residentes de la RMSJ, aumentará un 45 por ciento. En el Area Metropolitana, Pesquera indicó, hay 4,286 carros por milla cuadrada, lo cual es tres veces más que el promedio en los Estados Unidos continentales.

De los \$1,000 millones que Puerto Rico gasta anualmente en gasolina, se pierden unos \$100 millones debido a la congestión vehicular, que no puede aliviarse con la construcción de más carreteras dada la falta de espacio disponible para construir las millas de carreteras necesarias para el nuevo siglo que se avecina, dijo el titular de Transportación. El Tren Urbano forma parte de un programa abarcador de mejoras a la transportación colectiva y a la infraestructura, predicado en la interacción del mismo con modalidades existentes como lo son los porteadores públicos, el Metrobús y la Autoridad Metropolitana de Autobuses. Una vez el Tren Urbano comience a operar, no sólo reducirá la dependencia en el petróleo sino que también significará una reducción entre 50,000 y 90,000 carros en las carreteras.

La necesidad de crear un Tren Urbano para el Area Metropolitana ha sido demostrada por todos los estudios más importantes de transportación desde el 1968. Como está contemplado en el contrato a firmarse hoy, éste tendrá 12 millas de largo y unas 16 estaciones para unir a 5 municipios centrales desde Bayamón hasta Hato Rey, acortando el tiempo del viaje entre estos dos puntos a 20 minutos.

"La firma de este contrato significa que el Tren Urbano ya no es simplemente un sueño sino que se ha convertido en una realidad concreta", indicó el Dr. Carlos I. Pesquera, Secretario del Departamento de Transportación y Obras Públicas. El año pasado, la Administración de Transporte Federal, conocida como la FTA por sus siglas en inglés, designó al Tren Urbano como uno de 4 proyectos de demostración en los Estados Unidos y como el más costo-efectivo en toda la nación. Desde sus comienzos, el proyecto del Tren Urbano ha tenido el respaldo de los 5 alcaldes de los pueblos por los que pasaría, siendo éstos San Juan, Guaynabo, Carolina, Trujillo Alto y Bayamón.

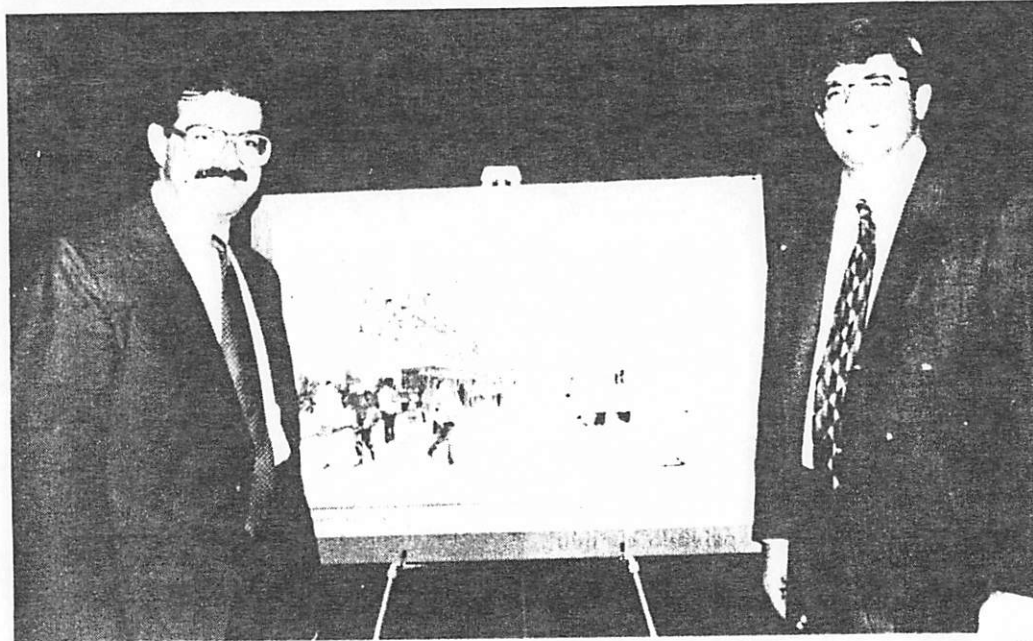
(2)

Firman contrato Tren Urbano

El secretario de Transportación y Obras Públicas, Dr. Carlos I. Pesquera, formalizó el martes el contrato con un grupo Consultor para el Manejo General de Arquitectura e Ingeniería, conocido como GMAEC por sus siglas en inglés, para el proyecto del Tren Urbano. El grupo contratado está compuesto por las firmas Daniel, Mann, Johnson and Mendenhall; Eduardo Molinari y Asociados; Frederic R. Harris, Inc. y Barret & Hale.

Pesquera indicó que bajo este acuerdo inicial por un término de dos años y a un costo aproximado de \$41.25 millones para el gobierno, el GMAEC llevará a cabo o refinará los estudios necesarios para completar la revisión del impacto ambiental del proyecto; proveerá todos los servicios arquitectónicos y de ingeniería necesarios para llevar al proyecto hasta un mínimo de 30 por ciento de diseño; y preparar los documentos necesarios para que la Autoridad de Carreteras y Transportación pueda llevar a subasta el diseño final y la construcción del proyecto como uno o mas proyectos "turnkey".

El alcance de los servicios y el término del contrato pueden extenderse cuando el proyecto se mueva de una fase de planificación e ingeniería preliminar a una fase de construcción, y, en última instancia, al inicio de los servicios. La cantidad del contrato por los dos años iniciales es aproximadamente \$41.25 millones los cuales financiarán el trabajo de las cuatro firmas



El secretario de Transportación y Obras Públicas, Dr. Carlos I. Pesquera (der.) y el Dr. Carlos Colón de Armas, Subdirector Ejecutivo de la Autoridad de Carreteras y Transportación y Director de la Oficina del Tren

del GMAEC y más de 22 subcontratistas.

El secretario Pesquera indicó que el GMAEC establecerá una oficina en Puerto

Urbano, anunciaron el martes la contratación del consorcio con las siglas GMAEC para el proyecto del Tren Urbano. (Foto cortesía del DTOP-Gaspar Gómez).

Rico que integrará y coordinará el trabajo de las cuatro firmas. Al menos el 83 por (Pasa a la Pág. 47)



Buen comienzo

El Departamento de Transportación y Obras Públicas ha firmado un contrato con cuatro firmas —dos norteamericanas y dos de aquí— que convertirán al Tren Urbano en una realidad en los próximos dos años.

Esto es un paso positivo, especialmente en la medida en que nos acerca al día en que podemos aliviar los taponamientos del Área Metropolitana y en que se mejore el acceso a la transportación para la gente pobre y los que tienen impedimentos físicos. Otro aspecto a su favor, es que el Tren Urbano cuenta con el apoyo de los tres alcaldes de la ruta inicial de Bayamón-Guaynabo-San Juan.

Además, nos complace el hecho de que el proyecto siempre ha contemplado la interacción del Tren Urbano con otros medios de transportación colectiva existentes como lo son los carros públicos, el Metrobús y la AMA. Estaremos vigilantes para asegurarnos de que así sea y de que esas formas de transporte tan importantes no se echen por la borda.

Igualmente pendientes estaremos a la promesa de que los responsables de poner al Tren Urbano sobre rieles van a tomarle el pulso a las comunidades por donde pasará el tren. El Secretario de Transportación y Obras Públicas, Dr. Carlos I. Pesquera, ha dicho que sin esa participación comunitaria no puede haber aceptación del proyecto y estamos totalmente de acuerdo.

Por la gran importancia que tiene el Tren Urbano para el Área Metropolitana, para todo Puerto Rico y para el desarrollo del talento profesional de ingenieros y arquitectos locales, nos entusiasma este primer paso que se ha dado y le estaremos siguiendo la pista a medida que éste progresa.

primer plano

Experimentado el equipo de trabajo de DMH

Por WALDO D. COVAS QUEVEDO
DE EL NUEVO DIA

EL CONSORCIO DMH, a cargo de la primera fase del proyecto del tren urbano, está integrado por las empresas Daniel, Mann, Johnson & Mendenhall; Eduardo Molinari y Asociados, y Frederick R. Harris.

Entre sus integrantes minoritarios se encuentran los bufetes Leherer, McGovern Bovis y Fiddler, González y Rodríguez; la firma de planificación Thomas K. Dyer; LTK Engineering Services; Railway Systems Design; la firma de diseño de estaciones, instalaciones y urbanismo Domenech Hicks & Krockmalnic; Arquitectos Diaz; los de ingeniería de ruta Jaca y Sierra Testing Laboratories; Barret & Hale Consulting Engineers; Herman K. Guillermetty & Associates; Guillermetty, Ortiz and Associates; Corpro Companies; las de construcción y adquisición Myra L. Frank & Associates; Wilson, Ihrig & Associates; Public Financial Management; Cambridge Systematics y, Martí, Flores & Prieto.

La propuesta del consorcio DMH menciona que el Dr. Antonio Santiago Vázquez será el gerente auxiliar del proyecto a cargo de adiestramiento y transferencia de tecnología. Vázquez, profesor de ingeniería civil

de la Universidad de Puerto Rico durante 17 años, ha sido Secretario del DTOP y presidente de la Junta de Directores de la Autoridad de Acueductos y Alcantarillados, de la Autoridad de Energía Eléctrica, de la Autoridad de Carreteras, de la Junta de Calidad Ambiental y del Fideicomiso de

Conservación, entre otras.

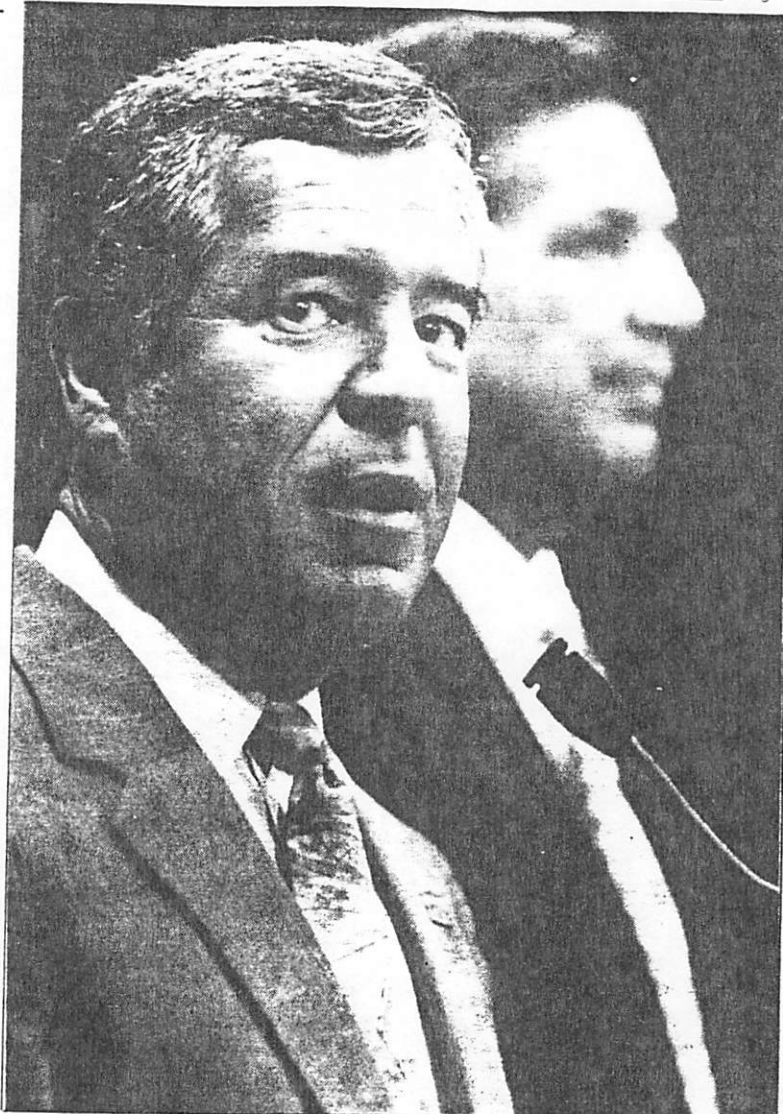
EN LA plantilla de trabajo de DMH también se incluye al encuestador del Partido Nuevo Progresista, doctor Frank L. Luntz, quien asistirá al publicista Elliot

Holt en la implantación de participación de la comunidad, y Ramón Flores, de Martí, Flores & Prieto, quien supervisará la planificación y el manejo de los asuntos de opinión pública.



EL NUEVO DIA/ANDY SIMOUNET

Santiago Vázquez: gerente auxiliar del proyecto del tren urbano.



STAR photo

U.S. Rep. Nick Joe Rahall, with Gov. Roselló looking on, says the urban train proposal has merit, given the metropolitan area's traffic. "I've seen the traffic congestion and experienced it personally," said Rahall, D-W. Va.

Visiting congressman calls light rail worthy

\$250 million in federal funding at stake

By IVONNE GARCIA
Of The STAR Staff

A congressman flown here by the commonwealth to check out San Juan's traffic problems said Monday that the proposed light rail system was a "meritorious" project worthy of consideration.

"This has been a very informative visit," said Rep. Nick Joe Rahall, D-W.Va., who chairs the Subcommittee on Surface Transportation of the U.S. House Public Works Committee. "I've seen the traffic congestion and experienced it personally. I've seen the meritorious advantage of the project."

Rahall's subcommittee oversees approval of transportation projects. La Fortaleza officials could not say how much Rahall's visit cost taxpayers here.

Puerto Rico is one of four projects under consideration in the Congress for

possible funding.

Gov. Roselló said Rahall, who will review the merits of the *tren urbano* proposal, was invited for an on-site inspection. Roselló's administration is seeking federal funding for \$250 million of the project's total \$765 million price tag.

The light rail system will begin construction in 1996 and is projected to be finished by 2001. It would be an 11.8-mile rapid transit line serving the metropolitan area.

Rahall made clear his comments did not mean the project has his backing but that it simply merits evaluation. Rahall said the gridlock in San Juan has a cost to individuals and the economy in terms of lost productivity.

Rahall, who said he will begin public hearings on Feb. 24, indicated no U.S.

Please see TRANSIT, Page 7

Carbón para el tren jíbaro

Por LEONOR MULERO
DE EL NUEVO DIA

WASHINGTON - La Subcomisión de Tronportación Terrestre de la Cámara de Representantes estadounidense autorizó ayer la asignación de \$40 millones para el proyecto del tren urbano de Puerto Rico en los próximos tres años fiscales, informó la Cámara federal.

Los \$40 millones resultan \$20 millones por debajo de la petición que hizo el Gobierno de Puerto Rico para los próximos dos años fiscales. La Isla solicitó \$60 millones de los \$310 millones que espera obtener en fondos federales discrecionales para la primera fase del proyecto ferroviario, que serviría de Bayamón al Sagrado Corazón, y estaría lista en el 2001. El costo total del proyecto es 1.000 millones.

Los \$40 millones son parte de los \$620 millones que la Subcomisión autorizó para proyectos de tránsito como parte de la revisión de la ley federal de sistemas de transportación, cuya vigencia de seis años caduca en los próximos dos. Un total de \$2.000 millones fueron autorizados en el "mark up" de esa revisión que celebró ayer la Subcomisión, que incluyen los \$620 millones de proyectos de tránsito y otros de carreteras.

Una subcomisión de la Cámara estadounidense autorizó la asignación de \$40 millones para el proyecto del tren urbano

La Subcomisión aprobó alrededor de 268 proyectos de carreteras y más de 50 de tránsito, indicó Eric Federing, director de Comunicaciones de la Comisión de Transportación y Obras Públicas, la Comisión en pleno de la Subcomisión. Competieron más de 900 proyectos de todo tipo.

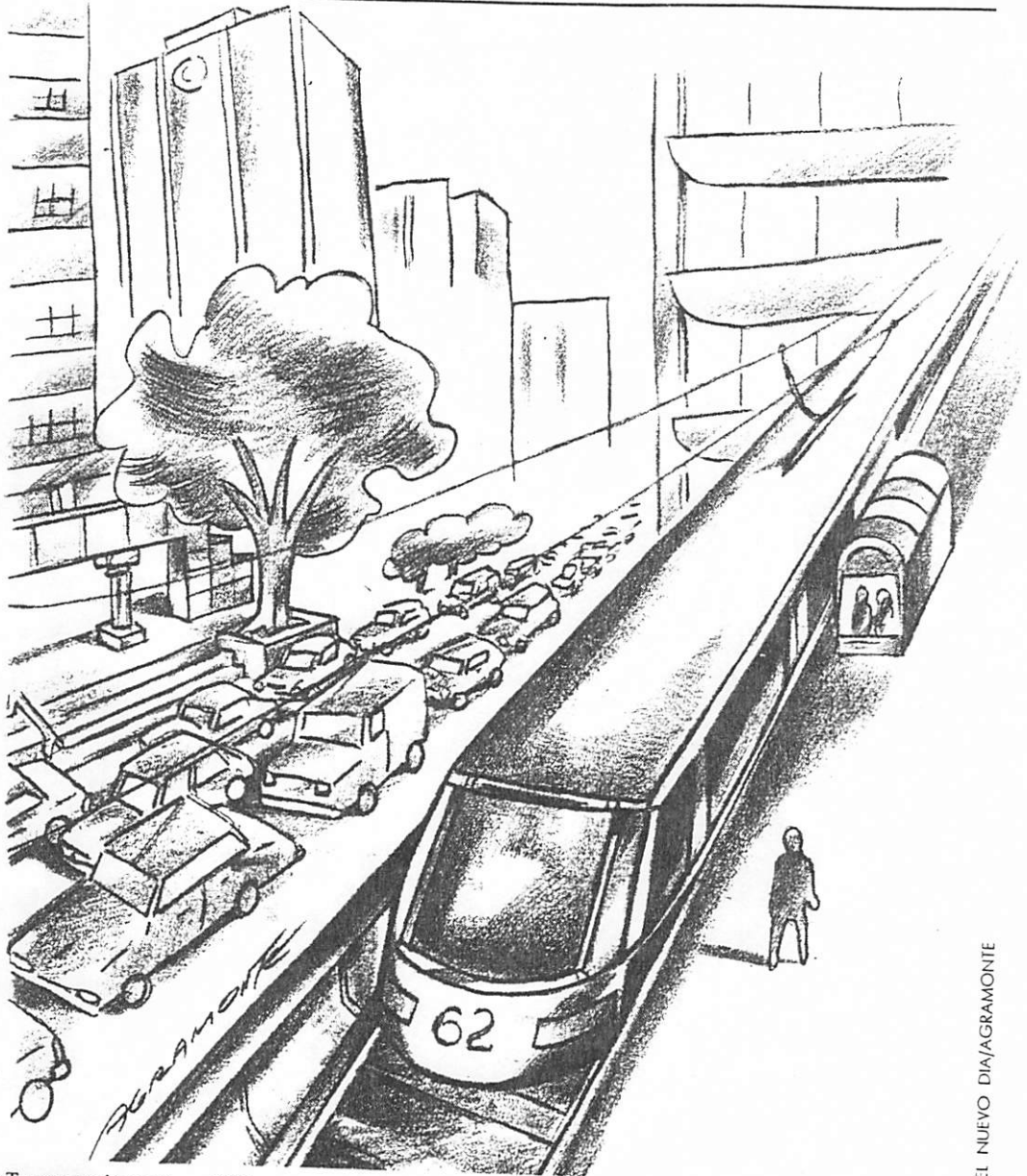
"VIMOS QUE el caso es uno bueno y quisimos ayudar", comentó Federing sobre las razones para incluir el tren urbano. El presidente de la Subcomisión, Nick Rahall, visitó la Isla recientemente para informarse de la situación de tránsito.

"No creo que cambie la cantidad de fondos", dijo Federing. Agregó que el proyecto no especifica cómo se dividirán los fondos en los años fiscales 95, 96 y 97. Comentó que la Administración Federal de Tránsito (FTA) podría añadir fondos discrecionales a la suma que asigne el Congreso. Meses atrás, la FTA no incluyó al tren urbano entre los proyectos que recibirían fondos discrecionales el próximo año. Un portavoz de la agencia dijo en esa ocasión que podrían reprogramarse fondos para proyectos no escogidos, si los seleccionados no cumplen con los acuerdos.

La asignación como tal de los \$40 millones dependerá de la Cámara de la Subcomisión de Asignaciones, la Comisión

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

Fecha 5/2/76 Pagina 6



EL NUEVO DIA/AGRAMONTE

de Transportación y Obras Públicas, que es la Comisión en pleno, y la votación en el pleno del cuerpo legislativo. Federling indicó que la Comisión comenzará a trabajar en la medida el próximo martes.

Pero la aprobación en el Congreso dependerá, en última instancia, de que el Senado decida este año revisar la ley de sistema de transportación federal. lo que no ha hecho hasta ahora. La ley podría revisarse el año próximo. El Gobierno de Puerto Rico ha invertido sumas sustanciales en el cabildo en Washington del tren urbano.

El secretario de Transportación y Obras Públicas, Carlos Pesquera, ha dicho que el gobernador Pedro Rosselló ha

hecho un compromiso con el tren urbano y que se buscarían los fondos localmente, de no asignarlos el Congreso.

LAS LABORES iniciales estarán a cargo de las empresas DMH, compuestas por Daniel, Mann, Johnson, Mendenhall; Eduardo y Asociados de Puerto Rico; y Frederic R. Harris Inc. Esas empresas obtendrían un contrato de alrededor de \$30 millones. El tren urbano tendría 16 estaciones y correría a 55 millas por hora.

Hasta el momento, el Gobierno de Puerto Rico planificaba agenciarse \$240 millones de fondos estatales, y las empresas privadas, corporaciones públicas y municipios aportarían cerca de \$46 millones.

Confiado en atraer fondos para el tren urbano

Por WALDO D. COVAS QUEVEDO
DE EL NUEVO DIA

EL SECRETARIO del Departamento de Transportación y Obras Públicas se expresó optimista esta semana sobre las vistas públicas del martes en el Congreso de los Estados Unidos a la petición de fondos para el propuesto tren urbano.

Carlos I. Pesquera Morales explicó que el Gobierno de Puerto Rico solicitará \$60 millones al Subcomité de Transportación Terrestre de la Cámara de Representantes de los Estados Unidos, una tercera parte del costo de la primera etapa del tren urbano para la región metropolitana de San Juan.

El proyecto de Puerto Rico competirá con otro centenar de proyectos de los demás estados luego que se reabriera la convocatoria como parte de la Ley federal de Eficiencia de la Transportación Intermodal Terrestre (ISTEA) del 1991 y su Ley de la Red Nacional de Carreteras.

La reapertura de propuestas surgió dentro del proceso de enmiendas a la Ley ISTEA que estudia el Congreso y de la

disposición de fondos debido a proyectos de transportación que recibieron fondos hace dos años y fueron cancelados por diversas razones. El nuevo proceso proveía para que nuevos proyectos y los que fueron rechazados originalmente compitan por los fondos disponibles.

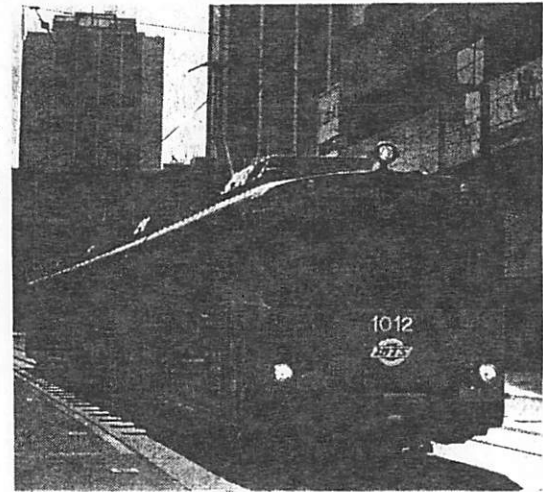
Pesquera Morales basa su optimismo en los méritos del proyecto y en el interés que ha generado entre figuras claves de la esfera federal.

EL PROPIO presidente del Subcomité, Nick J. Rahall, visitó Puerto Rico a mediados de enero para ver la ruta del proyecto sobre el terreno. Jane F. Garvey, subadministradora de la Administración Federal de Carreteras (FHWA), aprovechó su visita para la inauguración del puente Teodoro Moscoso sobre la Laguna San José para sobrevolar la ruta y familiarizarse con el proyecto del tren urbano.

Pesquera Morales dijo que Garvey, quien elogió el plan de financiamiento del puente Moscoso, que fue privatizado, está interesada en ver como la FHWA puede incorporar el concepto contemplado para el tren urbano, de invertir las asignaciones federales como garantías de pago, multiplicando por diez los dividendos de éstas.

El Secretario explicó que optó por pedir la tercera parte de los costos de la primera etapa únicamente porque resultaría más difícil solicitar la tercera parte de los casi \$1,000 millones que cuesta el proyecto.

Dijo que el DTOP prefirió solicitar los fondos al Congreso en lugar de pedirlos a la administración federal y que espera regresar al Congreso en el año 1996 para solicitar los restantes \$240 que el Gobierno de Puerto Rico espera conseguir en fondos federales para el tren urbano. Espera conseguir los \$60 millones en la primera ronda y que esto sirva de un buen precedente para conseguir el balance dentro de dos años.



EL NUEVO DIA/TIMOTHY GARRITY

El Gobierno de Puerto Rico espera conseguir financiamiento para establecer el sistema de transporte conocido como el tren urbano, igual a los que ya existen en la ciudad de San Diego.

Defiende el proceso para la fase inicial del tren

Por ANDREA MARTINEZ
DE EL NUEVO DIA

EL SECRETARIO de Transportación y Obras Públicas, Carlos Pesquera, defendió la selección de la firma a la que pertenece un allegado del Gobernador como el consorcio con el que se negociarán los servicios de consultoría general de administración del tren urbano.

Pero ayer el gobernador Pedro Rosselló contestó con un "no" a su salida del Departamento de la Vivienda, cuando se le requirió información sobre la selección del consorcio DMH, formado por las firmas Daniel Mann, Johnson & Mendenhall; Eduardo Molinari y Asociados; y Frederic R. Harris, Inc. Ha trascendido que Molinari es compadre de Rosselló, además de que es su vecino en la urbanización Suchville en Guaynabo. Molinari también es presidente de la Junta de Directores de la Autoridad de las Navieras.

El portavoz del Partido Popular Democrático en el Senado, Miguel Hernández Agosto, denunció que el otorgamiento de ese contrato a Molinari está en conflicto con la Ley de Ética Gubernamental, por la estrecha relación de éste con el Gobernador y por su cargo en las Navieras. Hernández Agosto dijo que la Ley de Ética dispone que ningún funcionario o empleado público podrá ser parte o tener algún interés en las ganancias o beneficios producto de un contrato con cualquier otra agencia ejecutiva o dependencia gubernamental, a menos que el Gobernador, previa recomendación de los secretarios de Hacienda y de Justicia, lo autorice.

Pesquera indicó que el proceso de selección fue uno riguroso, mediante un comité "que hizo un proceso, o 'request for proposal'", a raíz del cual se recibieron 10 propuestas. Posteriormente se eligieron seis para escrutinio más profundo, y de ese proceso surgieron dos finalistas.

"NOSOTROS PUBLICAMOS hace unos meses atrás

que una de estas firmas era Asociados del Tren Urbano, y otra era DMH", dijo Pesquera, quien sostuvo que la decisión unánime del comité fue que se seleccionara a DMH, para negociar hasta junio el concepto. "De no ser exitoso, entonces se utilizaría la segunda firma como la opción para el proyecto de diseño", sostuvo Pesquera.

El Secretario del DTOP dijo que el gobierno no ha pedido en este caso un acuerdo de confidencialidad de la negociación como en el caso del contrato para el diseño, construcción y administración de la Cárcel Regional de Guayama.

"No tengo conocimiento de un documento de confidencialidad. Me imagino que estas personas cuando someten estas propuestas, de alguna forma puede ser que ellos se hayan protegido, con algunos datos financieros de sus propias firmas, por la privacidad. Pero en términos nuestros no hemos establecido ningún acuerdo de confidencialidad en términos de los proponentes o los alcances de la propuesta", dijo Pesquera, quien habló con periodistas luego de una reunión del Consejo de Desarrollo Económico de La Fortaleza.

Sostuvo que se velará el cumplimiento de la Ley 173, relacionada con el ejercicio de la ingeniería y la arquitectura en Puerto Rico.

Pesquera, en una entrevista con la estación radial NotiUno, reconoció que sabía que Molinari era vecino y compadre de Rosselló, pero no podía evitar que el consorcio DMH, del que forma parte este "respetable profesional", sometiera una propuesta para ofrecer consultoría sobre la implantación del tren urbano en Puerto Rico. Acto seguido, negó que imperara el favoritismo al escoger al consorcio DMH.

De hecho, contestó vagamente sobre si el gobernador Rosselló tenía conocimiento del tema, y sostuvo que entendía que si pues la información había sido publicada.

SEGUN PESQUERA, en el comité evaluador de los



EL NUEVO DIA/TITO GUZMAN

Pesquera: "No tengo conocimiento de un documento de confidencialidad".

proponentes había personas que han trabajado en sistemas de trenes, como es el secretario de Transportación de Massachusetts bajo la administración de Michael Dukakis, que trabajó en un sistema de tren de \$7 millones en Boston.

Tren Urbano faces cutback

Without federal funds, light-rail project will have to be scaled down. Page 3



Transportation Secretary Carlos I. Pesquera testifies Tuesday on Capitol Hill in Washington, D.C., before the House Subcommittee on Surface Transportation. Pesquera said that if Congress does not authorize a federal grant this year, "We will have to modify the plans" for Puerto Rico's urban train.

Photo by Edmund Krafft

Tren Urbano faces big cuts if U.S. funds don't appear

San Juan rail project to cost \$935 million

By ROBERT FRIEDMAN
STAR Washington Bureau

WASHINGTON — Without federal funding, Tren Urbano will have to chug back to the drawing board for scaled-down changes. Transportation Secretary Carlos Pesquera warned Tuesday.

He said that if Congress did not authorize a federal grant this year, "We will have to modify the plans" for the urban train.

The secretary made the comment after testifying at a hearing held by the House Surface Transportation Subcommittee. He was one of some 60 witnesses set to testify on various transportation projects.

Tren Urbano is vying for federal funds with hundreds of other projects. The island is hoping that its project will be among the 20 or so "demonstration projects" that Congress could earmark for grants in a broad National Highways System bill.

The Federal Transit Administration, which evaluates and proposes allocations for transit projects, recently reported the San Juan light-rail system was perhaps the most cost-effective of all the proposed

projects from around the nation, an important factor in allocating funds. However, the FTA said it would not fund any new projects next year. This means the only way Tren Urbano could now receive a grant is through Congress.

At the hearing, Pesquera asked the panel to authorize a first-step \$60 million for fiscal 1995, beginning this October, and for fiscal 1996. He said the grant would be used to leverage another \$120 million in local funds. The \$180 million, he said, would go toward planning, engineering and design [\$40 million], land acquisition and utilities relocation [\$100 million], and construction [\$40 million], set to start in 1996.

The subcommittee is expected to mark up its bill next month. Then it will go to the full House Public Works and Transportation Committee, then on to the full House and Senate.

In all, Tren Urbano's 11.8-mile, 18-station first phase is expected to cost \$935 million by its scheduled completion in the year 2001. The system will run between Bayamón, Río Piedras, Hato Rey and Santurce.

Pesquera told the subcommittee that about \$385 million of that sum will be provided by revenues generated from gasoline taxes, vehicle registration and tolls. Another \$240 million will be raised through the sale of bond-like certificates

of participation [COPS], he said.

The Commonwealth is asking the federal government to fund the remaining one-third of the projected cost, or \$310 million.

In answer to a question by Subcommittee Chairman Nick Joe Rahall, D-W.Va., Pesquera said the Commonwealth already has \$162 million allocated for the project's first stage through gas taxes and tolls. He said one-third of the land had been acquired previously for an aborted highway project, and that the commonwealth would have to purchase much of the rest of the land from private owners.

The secretary said in a hallway interview later that "our financial plan is now based on the assumption of the one-third federal grant." He said there was "no alternative plan now" to raising the \$310 million, if the federal funds are not forthcoming. Administration officials previously had said they would find local monies if the federal funds did not materialize.

He acknowledged that changes would have to be made if those funds don't come through.

While he said it was "too early" to say what changes would be made, he conceded that one likely modification would be scrapping the possibility of going underground on part of the route to locate

Please see TRAIN, Page 8

From Page 3

Train

stations in the busiest sections of Río Piedras. But, he noted, even with full funding the contemplated underground route may be replaced by an elevated line away from the Río Piedras center because of the high cost of digging through the center of that area.

The secretary said if Congress does not approve the current request for \$60 million, "we can prepare for 1996" when a new law appropriating funds for surface transportation will be written.

Until then, with the \$162 million allocated locally, "we can definitely finance the first design and planning part of what we want to do," he said.

Pesquera said the route's temporary alignment calls for it to go between an area near the Bayamón Regional Jail to Sacred Heart University in Santurce.

Among the stops will be the Río Piedras Medical Center, a University of Puerto Rico station either underground close in town or elevated on Muñoz Rivera Avenue, the Botanical Gardens, the San Juan Judicial Center, Gandara Park and the Agua Express station in Hato Rey.

"We will know the exact route by June," the secretary said.

Pesquera insisted that publicos will be integrated into the system with comparative ease to bring passengers from outlying areas to the stations. An

attempt several years ago to integrate publicos in the bus system was not successful.

Pesquera, who was introduced by Resident Commissioner Carlos Romero Barceló, testified for about 15 minutes before just two panel members, Rahall, and Rep. Tom Petri of Wisconsin.

He told of the "incredibly congested" conditions in San Juan, noting that the island has three times as many vehicles per lane mile of highway as the states. By the year 2010, the population of metropolitan San Juan will grow by 20 percent, while trips by people per day will increase by 45 percent, Pesquera said studies show.

He called Tren Urbano "absolutely essential" for San Juan to avoid complete traffic congestion in 15 years. The first-phase line is expected to serve more than 100,000 passengers daily, saving an estimated 6.5 million hours of highway travel yearly, he said.

"The Tren Urbano project will make a world of difference to the economic, environmental and social future of Puerto Rico," the secretary maintained.

He told the panel that a typical Puerto Rican family spends about 40 percent of its income on buying and maintaining the family car. "There is every reason to believe that the Tren Urbano will attract a substantial ridership from car-dependent families as it provides them a travel option that is not only more convenient, but also more economical," he said.

27

Más cerca del tren los \$40 millones asignados

Por WALDO D. COVAS QUEVEDO
DE EL NUEVO DIA

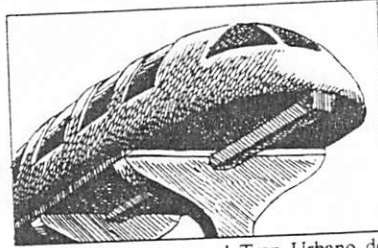
EL PROPUESTO tren urbano para San Juan se acercó ayer aún más a la obtención de los \$40 millones autorizados por dos comités congresionales cuando la Cámara de Representantes de los Estados Unidos coincidió con éstos e incluyó el proyecto en la autorización de \$618 millones para 65 sistemas de transportación colectiva.

Lourdes Pérez Díaz, directora de Comunicaciones del Departamento de Transportación y Obras Públicas, explicó que ahora falta por esperar que el Comité de Asignaciones y el Subcomité de Asignaciones del Comité de Transportación de la Cámara apruebe las partidas en el presupuesto que considerará la Cámara en pleno.

La agencia noticiosa The Associated Press informó ayer desde la capital federal que la Cámara de Representantes aprobó ayer mismo 412 votos a 12, una medida que redefinía el Sistema Nacional de Carreteras en la que financiaría las mejoras a 159,000 millas de carreteras, la mayoría de éstas fuera del sistema interestatal.

Las carreteras consideradas en el proyecto podrían recibir cerca de \$3,600 millones anuales en ayuda federal del fideicomiso de carreteras nacionales. La medida también beneficia al sistema interestatal completo, vías conectoras a aeropuertos y otras carreteras que conducen a puertos, bases militares, facilidades de transportación y cruces de fronteras.

SEGUN THE Associated Press, la medida autoriza \$2,000 millones en ayuda federal, de los cuales \$1,400 millones serán destinados a 283 proyectos de carreteras, puentes, senderos y rutas de bicicletas durante los próximos tres años y \$618 millones para los 65 proyectos de transportación colectiva, entre los que figura la asignación



de \$40 millones para el Tren Urbano de San Juan.

Pérez Díaz, quien explicó que el Secretario del DTOP se encuentra en un viaje oficial, señaló que la medida aprobada ayer por la Cámara de Representantes tiene que ser considerada por el Comité de Asignaciones y el Subcomité de Asignaciones del Comité de Transportación, lo que se espera ocurra el mes próximo, luego del receso del Congreso que comienza con el feriado del Día de la Recordación.

Agregó que el hecho de que la medida de ayer fue aprobada 412 a doce demuestra buenos indicios por ser una votación bipartita aunque falta la asignación de los fondos para las gestiones autorizadas y que el Senado concorra con la legislación de la Cámara.

Anteriormente, el Comité de Transportación y el Subcomité de Transportación Terrestre de la Cámara de Representantes autorizaron la asignación de \$40 millones para las etapas iniciales del diseño y planificación del tren urbano para San Juan.

AUNQUE LA autorización obtenida es \$20 millones menos de los \$60 millones que perseguía el Gobierno de Puerto Rico, Carlos I. Pesquera Morales, secretario del DTOP, se ha expresado optimista y satisfecho con la misma por entender que representa un reconocimiento de los méritos del proyecto.

Acelerado el tren urbano

Por WALDO D. COVAS QUEVEDO
DE EL NUEVO DIA

LA SELECCION de la firma que administrará y diseñará el primer tercio del proyecto del tren urbano acelerará drásticamente el desarrollo de este ya que en los próximos dos años definirán la ruta del proyecto y posiblemente hasta los colores, marca de los vagones, la maquinaria y los rieles del aparato.

El Departamento de Transportación y Obras Públicas se encuentra negociando intensamente con el consorcio DMH y espera a tomar su decisión este mismo mes, informó el secretario Carlos Pesquera.

Explicó que al presente el proyecto del tren urbano camina en dos rieles paralelos, gestionando fondos federales en el Congreso de los Estados Unidos, negociando a la misma vez con el consorcio que administrará y diseñará el 30% del proyecto.

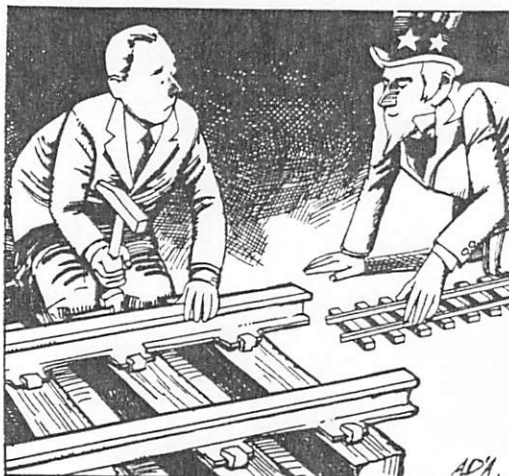
El DTOP está negociando con el consorcio DMH, formado mayoritariamente por las firmas Daniel, Mann, Johnson & Mendenhall; Eduardo Molinari y Asociados; y Frederick R. Harris. De prosperar las negociaciones, este equipo estaría a cargo de la consultoría, gerencia, ingeniería y diseño preliminar de la primera fase del tren urbano a un costo de más de \$30 millones.

De fracasar las negociaciones con la primera opción del DTOP, el Gobierno negociaría con el consorcio Asociados del Tren Urbano, compuesto principalmente por Parsons de Lew, Lebrón and Associates y Basora & Rodríguez and Associates.

Entre los aspectos de la negociación figuran aspectos técnicos del proyecto y la propuesta económica del consorcio, la cual incluye el número de personas que trabajará en su equipo, el sueldo por hora por persona, la tarifa de honorarios y las tarifas de ganancias, según Pesquera.

REITERO QUE el gobierno federal prohíbe que este tipo de contrato sea adjudicado a un grupo a base de costo y son otros los criterios que se evalúan.

El Secretario afirmó que el DTOP y la Autoridad de



Carreteras y Transportación persiguen que el costo del contrato con el grupo sea uno comparable o inferior al de otros proyectos en los Estados Unidos.

Agregó que el costo base de esta fase es definida por el alcance del proyecto, el tiempo en que el Gobierno quiere que se complete la tarea y la estrategia que se escoja por consenso entre ambos para desarrollar el proyecto.

El contrato bajo negociación tendría una vigencia de dos años y después de esa etapa, faltaría diseñar el último 70% del proyecto.

Simultáneamente, el DTOP está barajando la opción original de que la próxima fase sea entregada a un superconsorcio que se encargue del diseño del restante 70%, la construcción y operación del tren urbano y la de fragmentar el proyecto para que sean varios contratistas por tramos y aspectos del proyecto.

Pesquera explicó que ambos conceptos tienen sus beneficios particulares, ya que el de un supercontratista ayudaría a congelar el costo del proyecto, que se estima en \$1,000 millones, mientras que fragmentarlo permitiría comenzar la construcción y operación de ciertos tramos antes que otros. Agregó que los proponentes de los sendos conceptos argumentan que permiten la contratación significativa de compañías locales.