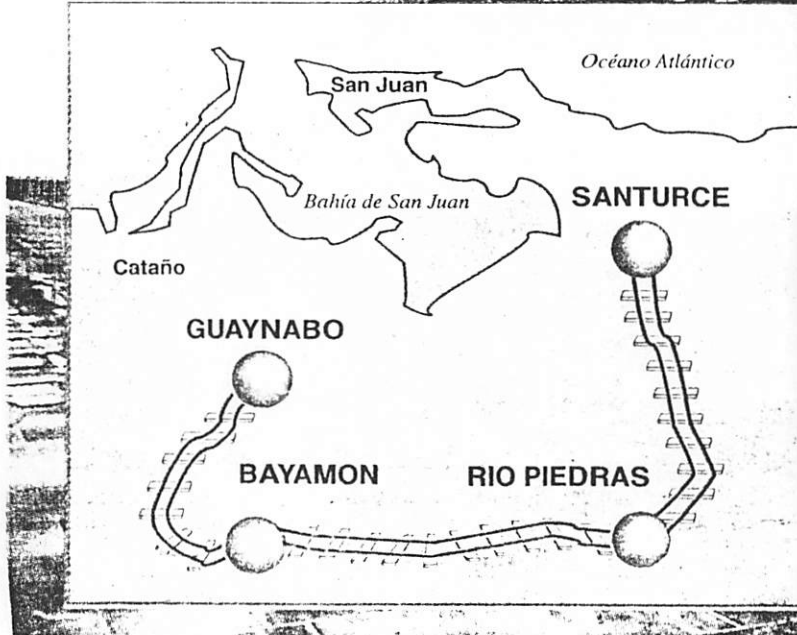


Portada

Su paso por Bayamón, Guaynabo, Río Piedras y Hato Rey desplazaría un centenar de edificios, con un costo de \$100 millones



EL MUNDO EL NUEVO DIA EL VOCERO THE SAN JUAN STAR

OTROS _____ Fecha _____ Página _____

Expropiaciones por el Tren Urbano

Demoleedor el paso

Por WALDO D. COVAS QUEVEDO
DE EL NUEVO DIA

LA RUTA del Tren Urbano desplazaría alrededor de un centenar de edificios a un costo de \$100 millones, una décima parte del costo del proyecto, en su paso por Bayamón, Guaynabo, Río Piedras y Hato Rey, según se desprende de la Declaración de Impacto Ambiental divulgada ayer.

Una de las alineaciones propuestas conlleva la expropiación de entre 90 y 125 estructuras residenciales y comerciales y, en el peor de los casos, entre 96 y 150.

La mayor parte de las estructuras residenciales están localizadas en la servidumbre de paso de una franja de terreno que había sido reservada por el Gobierno para la extensión de la avenida 65 de Infantería desde Río Piedras hasta Bayamón.

Estas residencias ubican en los sectores El Polvorín y El Buen Samaritano, en Bayamón, y en el área de Monacillos, en Río Piedras. Figuran entre 15 y 25 residencias que el Departamento de Transportación y Obras Públicas considera como invasores de los terrenos y entre 45 y 55 en que los ocupantes poseen los títulos de propiedad.

CARLOS I. Pesquera, secretario del DTOP, indicó que hace años la agencia adquirió algunos de estos terrenos y les pagó a los residentes para que se mudaran a otro sitio, pero, aparentemente, algunos se quedaron o regresaron, u otras personas ocuparon las residencias expropiadas.

En el área de Torrimar, el tren pasará cerca de la extensión de los patios de algunas residencias, donde los dueños le pagan renta al DTOP por usar la servidumbre de la 65 de Infantería. En algunos casos, partes de las piscinas de algunas residencias están enclavadas dentro de la servidumbre y en otros hay terrazas por donde pasará el Tren Urbano, según el DTOP.

La ruta también impactará el Guaynabo Riding Club, un club de equitación establecido hace años.

En el área identificada como Sagrado Corazón en Santurce, donde terminaría la ruta en la primera fase del proyecto, el Gobierno tendría que demoler entre seis y 14 estructuras, mientras que ninguna estructura residencial se afectaría en Hato Rey, donde el Tren Urbano sería elevado.

EL AREA de Río Piedras, que parece ser la más compleja en la alineación propuesta, cuenta con tres alternativas: una pasaría elevado por la avenida Muñoz Rivera; otra subterránea por la avenida Ponce de León; la tercera subterránea a mitad de bloque entre la avenida Ponce de León y la calle Brumbaugh.

La alternativa de la avenida Muñoz Rivera sería la más distante del recinto de Río Piedras de la Universidad de Puerto Rico y de la Plaza de Recreo y Convalecencia, eje

de la transportación pública de este barrio capitalino, además de que sería elevada y conllevaría el mayor impacto visual al ser como un puente colocado a lo largo de la vía sobre su actual isleta divisoria. Esta alternativa conllevaría el desplazamiento de entre cuatro y diez edificios comerciales.

La alineación alterna para Río Piedras, pasando por la avenida Ponce de León, conllevaría el desplazamiento de entre 40 y 50 comercios en esta vía, principalmente los que ubican a su oeste.

LA TERCERA alineación considerada, a mitad de bloque entre la avenida Ponce de León y la calle Brumbaugh, desplazaría entre 40 y 50 edificios con comercios, con la diferencia de que la mayor parte del trabajo se haría en el patio de los negocios, ocasionando menor interrupción del patrón comercial.

Las alternativas cercanas al Complejo Deportivo y el Centro Judicial de Bayamón tienen tres pequeñas variaciones, una de las cuales desplazaría dos negocios, la otra uno y la tercera ninguno.

Mientras, la ubicación de los talleres de mantenimiento en el sector Luchetti, al

del tren

lado de la fábrica Goya en Bayamón, dejaría inalterada el área, la alternativa en terrenos aledaños al Hogar del Niño en Guaynabo requeriría una relocalización comercial parcial, y si se ubicaran en el terreno de la Autoridad Metropolitana de Autobuses en la urbanización San Francisco en Río Piedras, desplazaría dos negocios.

La DIA preliminar menciona que el Tren Urbano también impactará algunas facilidades públicas, entre las que figura el desplazamiento de una estación de Policía y Ambulancias en Guaynabo, cerca de la Estación de Torrimar, así como una estación del Correo en Hato Rey.

IGUALMENTE, EL proyecto afectaría algunos parques públicos, como uno en Torrimar, cuyo diamante fue construido en terrenos del DTOP, y el Parque Central de Bayamón, que perdería una franja en la servidumbre de la carretera PR-174. Lo mismo ocurriría con el Parque Gándara en Hato Rey, donde el Tren Urbano pasaría cerca o por encima en una estructura elevada.

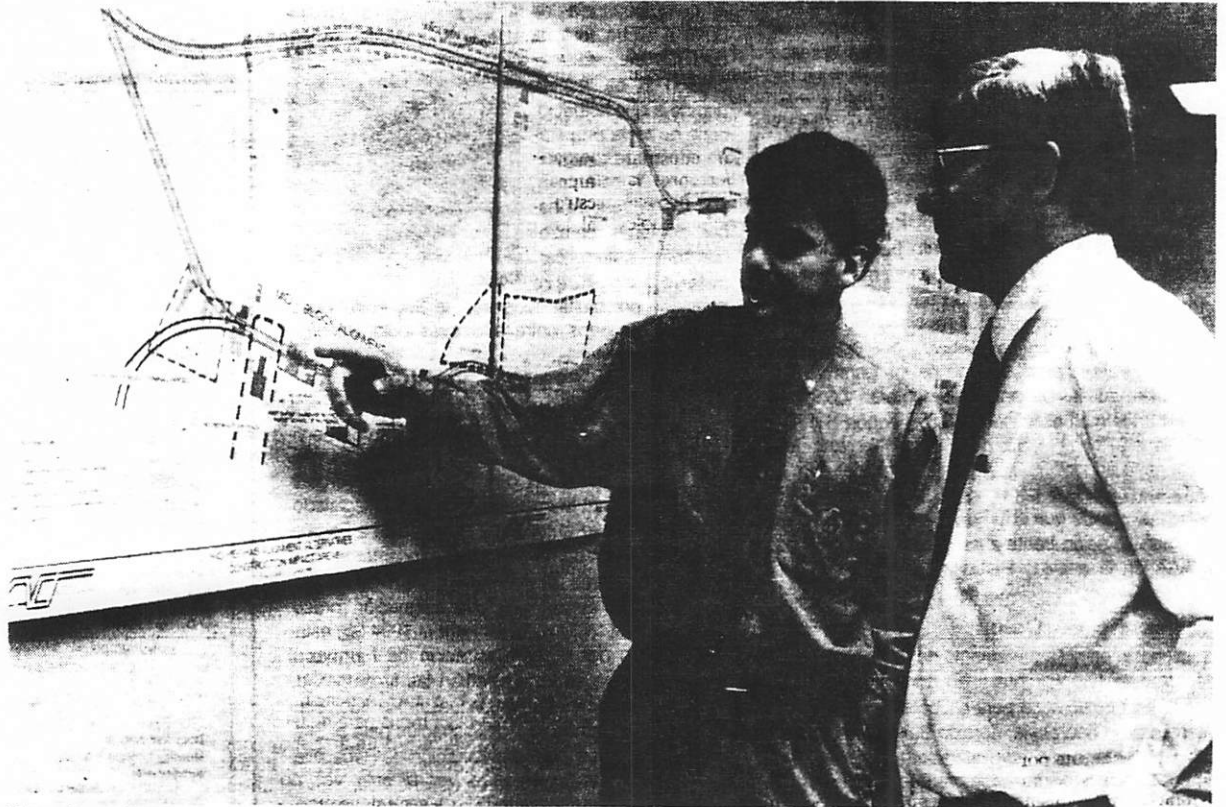
Anteriormente, la Administración de Veteranos se opuso al proyecto porque confi-

gia con sus planes de expandir el lote de estacionamiento, pero retiraron su objeción luego de que el DTOP modificara un poco la ruta hasta el Centro Médico y ahora impactaría el insectorio del Centro federal de Control de Enfermedades aledaño al Hospital de Veteranos.

El Tren Urbano también desplazaría 18 lotes de estacionamiento o partes de estos, eliminando el espacio para 300 vehículos, aunque algunos serán compensados en las estaciones del proyecto.

ENTRE LOS \$100 millones que se estima costará la expropiación de estructuras, se contempla que se compensará a las partes afectadas de acuerdo con las leyes federales. Las familias desplazadas recibirán hasta \$850 para gastos de mudanza, más el pago para la vivienda que reemplace la suya, incluyendo gastos incidentales. El pago dependerá de cuánto tiempo la familia vivió en la estructura.

Los negocios desplazados recibirán gastos de mudanza razonables o un pago fijo, más gastos para restablecer el negocio hasta \$10,000.



El arquitecto Antonio Fiol Silva, a la izquierda, y el secretario Carlos I. Pesquera discuten la ruta del tren urbano.

Frente a Garden Hills el taller

Por WALDO D. COVAS QUEVEDO
DE EL NUEVO DIA

UNO DE los aspectos más críticos en la ruta del Tren Urbano parece ser la ubicación de los talleres de mantenimiento, a juzgar por la Declaración de Impacto Ambiental preliminar divulgada ayer, y una presentación efectuada por el Departamento de Transportación y Obras Públicas.

Aunque la disponibilidad de un terreno en el sector industrial Luchetti en Bayamón fue decisiva hace años para comenzar la primera fase de Bayamón a Santurce, en lugar de Carolina, Guaynabo o Caguas, los asesores del DTOP consideran que sería preferible ubicar los talleres a mitad de ruta, en terrenos aledaños al Hogar del Niño.

Los talleres serían utilizados para darle mantenimiento y reparar los 70 trenes del sistema en su primera fase y sería el "corral" donde se almacenarían en las horas en que no prestan servicio, además de lavarlos, secarlos y guardar los vehículos de mantenimiento del sistema.

Carlos I. Pesquera, secretario del DTOP, y un grupo de asesores del proyecto, afirmaron que los terrenos aledaños al Hogar del Niño tienen una serie de ventajas sobre los de al lado de la fábrica Goya.

Entre estas ventajas, Gil Butler, gerente del proyecto del Tren Urbano, mencionó que el Hogar del Niño está al lado de la servidumbre de la extensión de la avenida 65 de Infantería, lo que permitiría acelerar el comienzo de la construcción ahí y comenzar a adiestrar a los operadores de los trenes antes de que se complete la construcción del sistema.

Además, permitiría probar los equipos antes de que comience la operación del Tren Urbano.

El arquitecto Antonio Fiol Silva, gerente de diseño urbano, aseguró que los talleres serían prácticamente invisibles para los residentes de las vecinas urbanizaciones, como Garden Hills y Torrimar, ya que ni los verían desde sus casas ni escucharían ruidos adicionales a los prevalcientes en el sector.

Fiol Silva explicó que las vías del Tren Urbano estarían ocultas a lo largo de la ruta por medio de taludes o depresiones en el terreno que también servirían para minimizar el impacto del ruido y las vibraciones. Lo mismo se haría con los talleres de mantenimiento si fueran ubicados en las cercanías del Hogar del Niño, donde queda-

rían más ocultos aún por la vegetación del lugar.

Pesquera, quien se crió en ese vecindario, opinó que la ubicación de los talleres de mantenimiento en la parcela de la Administración de Terrenos ayudaría a detener la incertidumbre de los vecinos con la utilización de esos terrenos que, de otra forma, podrían servir para expandir la institución para jóvenes, desarrollar proyectos de vivienda o darles cualquier otro uso.

El Secretario agregó que el establecimiento de los talleres de mantenimiento del Tren Urbano ayudarían a definir permanentemente el uso de esos terrenos y evitar el desarrollo de otro tipo de estructuras que pudieran congestionar aún más las calles de acceso al lugar.

La preparación del terreno en la parcela del Hogar del Niño costaría menos que lo que requiere nivelar el suelo en el área de Luchetti o de los cuarteles de la Autoridad Metropolitana de Autobuses en la urbanización San Francisco en Río Piedras.

Fiol Silva explicó que aunque el uso de los talleres del Tren Urbano sería similar al de los talleres de la AMA, la topografía del terreno tendría que ajustarse a un aparato menos flexible y eso conllevaría un gasto adicional de \$20 millones.

Debido a las condiciones del terreno, los talleres ocuparían 100,000 metros cuadrados en Luchetti, 317,032 metros cuadrados en el Hogar del Niño y 53,500 de los 119,342 metros cuadrados en la AMA.

Según la DIA preliminar, la ubicación de los talleres en Luchetti tiene la ventaja de que es una zona industrial con usos comparables, como la fábrica Goya, la refinería Gulf y el Fuerte Buchanan, aunque ésta requeriría la extensión de la vía del tren 2.3 kilómetros del centro de Bayamón, comienzo de la ruta viable del sistema. El DTOP sostiene que si puede economizar los \$40 millones que costaría la ubicación de los talleres en Luchetti, se le haría más fácil mejorar la alineación del proyecto en el tramo de Río Piedras, donde soterrario costará alrededor de \$150 millones.

La alternativa de la AMA tiene la desventaja, según el DTOP, que su ubicación es incómoda para meter y sacar los trenes y ocasionaría grandes inconvenientes a un área muy congestionada de automóviles. La ubicación de los talleres en la AMA, carente de barreras visuales y sonoras, sería vista como el mismo adefesio que representan los talleres de los autobuses a cientos de conductores que pasan por allí, según la DIA preliminar.

EL NUEVO DIA/JUANI RIVAS



Fachada de las oficinas centrales del tren.

Pasos para expropiar

ALGUNOS ASPECTOS del proceso de expropiación de la Autoridad de Carreteras y Transportación:

■ Se realiza un estudio de valoración para tasar las propiedades.

■ La Oficina de Revisión evalúa el informe de tasación y coteja las propiedades sobre el terreno.

■ El Director del Area de Adquisición aprueba o rechaza las recomendaciones de la Oficina de Revisión.

■ La Oficina Legal de la ACT y la Oficina de Negociación preparan una carta de oferta al dueño de la propiedad y le conceden diez días laborables para responder.

■ Si el dueño acepta la oferta, se firma un Convenio de Aceptación en la Oficina de Negociación y ésta lo envía a la Oficina Legal para los trámites finales de adquisición por escritura o por expropiación.

■ Aunque se firme el convenio, si la propiedad tiene gravámenes se refiere el caso al Tribunal de Expropiaciones para adquisición por este medio.

■ Si el dueño rechaza la oferta, la Oficina Legal completa los documentos necesarios para radicar el caso por expropiación forzosa en el Tribunal.

■ El Tribunal asigna un número de casos de expropiación y envía una orden de emplazamiento al dueño de la propiedad.

■ El dueño solicita el retiro de fondos bajo protesta y el caso queda abierto para litigio.

■ El dueño debe llevar un abogado y un tasador al Tribunal y someter un informe de valoración de la propiedad, mientras que la ACT envía su abogado.

■ El Tribunal dicta la sentencia.

■ Si el proyecto a construirse está incluido en el sistema de carreteras federales, la Oficina de Fondos Federales del Area de Adquisición tiene que solicitar autorización a la Administración Federal de Carreteras para la adquisición de propiedades con fondos federales.

■ Se le envía un estimado de costo de adquisición y el plan de realojo, si el proyecto incluye adquisición de residencias o negocios.

■ La ACT tiene que esperar que la Administración Federal de Carreteras apruebe la adquisición.

■ Cuando se recibe la aprobación, se continúa con la expropiación.

Los procedimientos de casos de relativa sencillez y poca inversión, toman entre cuatro y seis meses en completarse, mientras que los casos complejos pueden tomarse hasta uno o dos años.

Fuente: Autoridad de Carreteras y Transportación.



Foto aérea de la servidumbre en Torrimar por donde ubicarán la ruta del tren urbano. Los rieles discurrirán por el terreno baldío captado en el centro de la foto.

- EL MUNDO
- OTROS

- EL NUEVO DIA
- EL VOCERO
- THE SAN JUAN STAR

Fecha 2/2/15 Pagina 17

Fuente de empleos

El DTOP espera que el Tren Urbano genere 15,000 empleos en su etapa de construcción y unos 400 empleos permanentes para el año 2010. P/14

A crear empleos la construcción del tren urbano

Por **WALDO D. COVAS QUEVEDO**
DE EL NUEVO DIA

EL DEPARTAMENTO de Transportación y Obras Públicas espera que la construcción del Tren Urbano genere 15,000

empleos. Según la Declaración de Impacto Ambiental preliminar divulgada la semana pasada, la operación del Tren Urbano creará 400 empleos permanentes para el año 2010.

Durante los primeros dos años, generará 110 empleos, que pueden aumentar hasta 164, según el DTOP.

Además, el DTOP espera que al mejorar la transportación con el Tren Urbano esto contribuya a más desarrollo económico aún, creando empleos adicionales.

Se espera que el proyecto provea una alternativa de viaje a los residentes de los 13 municipios que comprenden el área metropolitana de San Juan, que suman 1.3 millones de personas, aunque se espera que 114,000 pasajeros lo usen diariamente.

El DTOP estima el costo del proyecto para su inauguración en el año 2001 en \$965.7 millones, en sus 12 millas o 19.4 kilómetros entre Bayamón y Santurce, que serían recorridos en 27 minutos en trenes que viajarían a 55 millas por hora.

LA MITAD DE la ruta pasaría por la

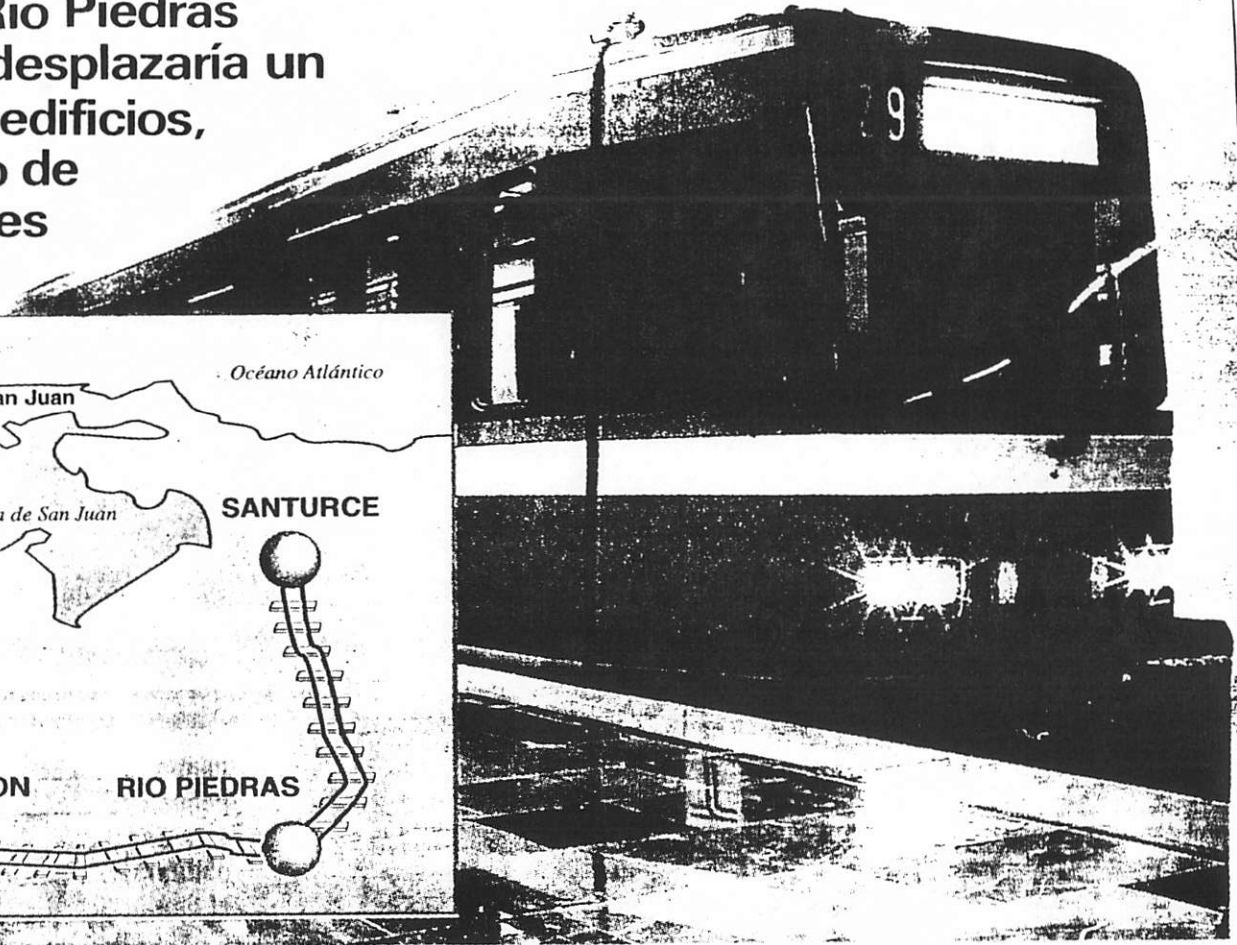
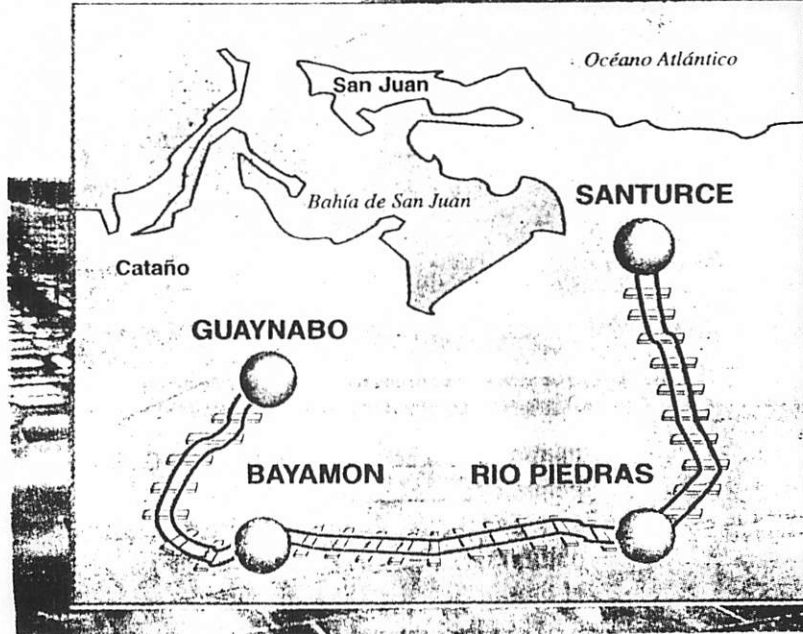
servidumbre que el DTOP había reservado para la extensión de la avenida 65 de Infantería hasta Bayamón, lo que acelera el proceso de construcción y deja la mayor parte de las expropiaciones a ambos extremos del sistema.

Aunque falta por determinar el precio del pasaje, se estima que se fije entre \$1 y \$1.25 con miras a recobrar sólo la mitad de los \$27 millones anuales que costaría su operación.

Mientras las carreteras del área metropolitana siguen congestionándose a diario y cada día es menos el terreno para construir otras carreteras, el Tren Urbano representaría una alternativa que cruzaría las intersecciones con puentes para escapar de los tapones, según el DTOP, siendo el único modo de llenar las necesidades de transportación para el año 2010 y en adelante.

Portada

Su paso por Bayamón, Guaynabo, Río Piedras y Hato Rey desplazaría un centenar de edificios, con un costo de \$100 millones



EL MUNDO

EL NUEVO DIA

EL VOCERO

THE SAN JUAN STAR

OTROS

Fecha 3/25/95 Pagina 102

Expropiaciones por el Tren Urbano

Demoleedor el paso

Por WALDO D. COVAS QUEVEDO
DE EL NUEVO DIA

LA RUTA del Tren Urbano desplazaría alrededor de un centenar de edificios a un costo de \$100 millones, una décima parte del costo del proyecto, en su paso por Bayamón, Guaynabo, Río Piedras y Hato Rey, según se desprende de la Declaración de Impacto Ambiental divulgada ayer.

Una de las alineaciones propuestas conlleva la expropiación de entre 90 y 125 estructuras residenciales y comerciales y, en el peor de los casos, entre 96 y 150.

La mayor parte de las estructuras residenciales están localizadas en la servidumbre de paso de una franja de terreno que había sido reservada por el Gobierno para la extensión de la avenida 65 de Infantería desde Río Piedras hasta Bayamón.

Estas residencias ubican en los sectores El Polvorín y El Buen Samaritano, en Bayamón, y en el área de Monacillos, en Río Piedras. Figuran entre 15 y 25 residencias que el Departamento de Transportación y Obras Públicas considera como invasores de los terrenos y entre 45 y 55 en que los ocupantes poseen los títulos de propiedad.

CARLOS I. Pesquera, secretario del DTOP, indicó que hace años la agencia adquirió algunos de estos terrenos y les pagó a los residentes para que se mudaran a otro sitio, pero, aparentemente, algunos se quedaron o regresaron, u otras personas ocuparon las residencias expropiadas.

En el área de Torrimar, el tren pasará cerca de la extensión de los patios de algunas residencias, donde los dueños le pagan renta al DTOP por usar la servidumbre de la 65 de Infantería. En algunos casos, partes de las piscinas de algunas residencias están enclavadas dentro de la servidumbre y en otros hay terrazas por donde pasará el Tren Urbano, según el DTOP.

La ruta también impactará el Guaynabo Riding Club, un club de equitación establecido hace años.

En el área identificada como Sagrado Corazón en Santurce, donde terminaría la ruta en la primera fase del proyecto, el Gobierno tendría que demoler entre seis y 14 estructuras, mientras que ninguna estructura residencial se afectaría en Hato Rey, donde el Tren Urbano sería elevado.

EL AREA de Río Piedras, que parece ser la más compleja en la alineación propuesta, cuenta con tres alternativas: una pasaría elevado por la avenida Muñoz Rivera; otra subterránea por la avenida Ponce de León; la tercera subterránea a mitad de bloque entre la avenida Ponce de León y la calle Brumbaugh.

La alternativa de la avenida Muñoz Rivera sería la más distante del recinto de Río Piedras de la Universidad de Puerto Rico y de la Plaza de Recreo y Convalecencia, eje

de la transportación pública de este barrio capitalino, además de que sería elevada y conllevaría el mayor impacto visual al ser como un puente colocado a lo largo de la vía sobre su actual isleta divisoria. Esta alternativa conllevaría el desplazamiento de entre cuatro y diez edificios comerciales.

La alineación alterna para Río Piedras, pasando por la avenida Ponce de León, conllevaría el desplazamiento de entre 40 y 50 comercios en esta vía, principalmente los que ubican a su oeste.

LA TERCERA alineación considerada, a mitad de bloque entre la avenida Ponce de León y la calle Brumbaugh, desplazaría entre 40 y 50 edificios con comercios, con la diferencia de que la mayor parte del trabajo se haría en el patio de los negocios, ocasionando menor interrupción del patrón comercial.

Las alternativas cercanas al Complejo Deportivo y el Centro Judicial de Bayamón tienen tres pequeñas variaciones, una de las cuales desplazaría dos negocios, la otra uno y la tercera ninguno.

Mientras, la ubicación de los talleres de mantenimiento en el sector Luchetti, al

del tren

lado de la fábrica Goya en Bayamón, dejaría inalterada el área, la alternativa en terrenos aledaños al Hogar del Niño en Guaynabo requeriría una relocalización comercial parcial, y si se ubicaran en el terreno de la Autoridad Metropolitana de Autobuses en la urbanización San Francisco en Río Piedras, desplazaría dos negocios.

La DIA preliminar menciona que el Tren Urbano también impactará algunas facilidades públicas, entre las que figura el desplazamiento de una estación de Policía y Ambulancias en Guaynabo, cerca de la Estación de Torrimar, así como una estación del Correo en Hato Rey.

IGUALMENTE, EL proyecto afectaría algunos parques públicos, como uno en Torrimar, cuyo diamante fue construido en terrenos del DTOP, y el Parque Central de Bayamón, que perdería una franja en la servidumbre de la carretera PR-174. Lo mismo ocurriría con el Parque Gándara en Hato Rey, donde el Tren Urbano pasaría cerca o por encima en una estructura elevada.

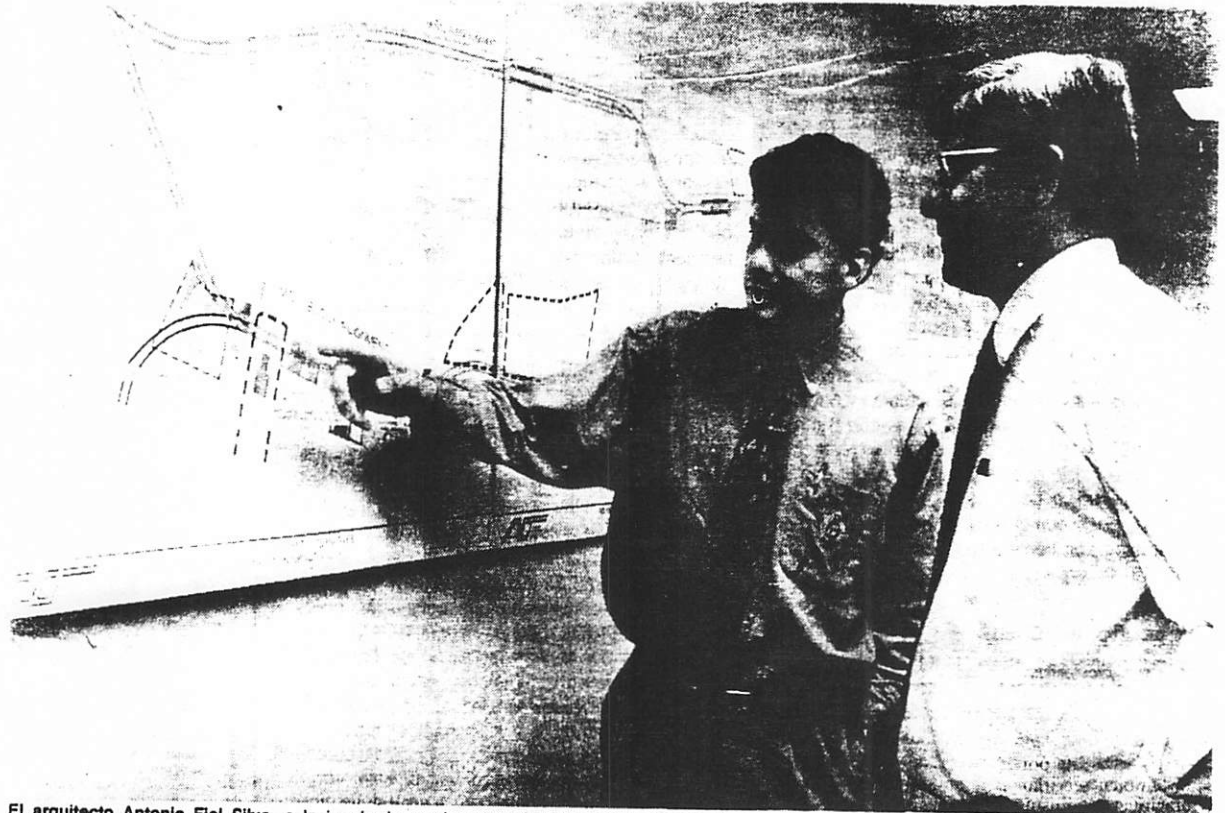
Anteriormente, la Administración de Veteranos se opuso al proyecto porque confi-

gía con sus planes de expandir el lote de estacionamiento, pero retiraron su objeción luego de que el DTOP modificara un poco la ruta hasta el Centro Médico y ahora impactaría el insectorio del Centro federal de Control de Enfermedades aledaño al Hospital de Veteranos.

El Tren Urbano también desplazaría 18 lotes de estacionamiento o partes de estos, eliminando el espacio para 800 vehículos, aunque algunos serán compensados en las estaciones del proyecto.

ENTRE LOS \$100 millones que se estima costará la expropiación de estructuras, se contempla que se compensará a las partes afectadas de acuerdo con las leyes federales. Las familias desplazadas recibirán hasta \$850 para gastos de mudanza, más el pago para la vivienda que reemplace la suya, incluyendo gastos incidentales. El pago dependerá de cuánto tiempo la familia vivió en la estructura.

Los negocios desplazados recibirán gastos de mudanza razonables o un pago fijo, más gastos para restablecer el negocio hasta \$10,000.



El arquitecto Antonio Fiol Silva, a la izquierda, y el secretario Carlos I. Pesquera discuten la ruta del tren urbano.

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

Fecha 3/25/95 Página 5

Frente a Garden Hills el taller

Por WALDO D. COVAS QUEVEDO
 DE EL NUEVO DIA

UNO DE los aspectos más críticos en la ruta del Tren Urbano parece ser la ubicación de los talleres de mantenimiento, a juzgar por la Declaración de Impacto Ambiental preliminar divulgada ayer, y una presentación efectuada por el Departamento de Transportación y Obras Públicas.

Aunque la disponibilidad de un terreno en el sector industrial Luchetti en Bayamón fue decisiva hace años para comenzar la primera fase de Bayamón a Santurce, en lugar de Carolina, Guaynabo o Caguas, los asesores del DTOP consideran que sería preferible ubicar los talleres a mitad de ruta, en terrenos aledaños al Hogar del Niño.

Los talleres serían utilizados para darle mantenimiento y reparar los 70 trenes del sistema en su primera fase y sería el "corral" donde se almacenarían en las horas en que no prestan servicio, además de lavarlos, secarlos y guardar los vehículos de mantenimiento del sistema.

Carlos I. Pesquera, secretario del DTOP, y un grupo de asesores del proyecto, afirmaron que los terrenos aledaños al Hogar del Niño tienen una serie de ventajas sobre los de al lado de la fábrica Goya.

Entre estas ventajas, Gil Butler, gerente del proyecto del Tren Urbano, mencionó que el Hogar del Niño está al lado de la servidumbre de la extensión de la avenida 65 de Infantería, lo que permitiría acelerar el comienzo de la construcción ahí y comenzar a adiestrar a los operadores de los trenes antes de que se complete la construcción del sistema.

Además, permitiría probar los equipos antes de que comience la operación del Tren Urbano.

El arquitecto Antonio Fiol Silva, gerente de diseño urbano, aseguró que los talleres serían prácticamente invisibles para los residentes de las vecinas urbanizaciones, como Garden Hills y Torrimar, ya que ni los verían desde sus casas ni escucharían ruidos adicionales a los prevalentes en el sector.

Fiol Silva explicó que las vías del Tren Urbano estarían ocultas a lo largo de la ruta por medio de taludes o depresiones en el terreno que también servirían para minimizar el impacto del ruido y las vibraciones. Lo mismo se haría con los talleres de mantenimiento si fueran ubicados en las cercanías del Hogar del Niño, donde queda-

rían más ocultos aún por la vegetación del lugar.

Pesquera, quien se crió en ese vecindario, opinó que la ubicación de los talleres de mantenimiento en la parcela de la Administración de Terrenos ayudaría a detener la incertidumbre de los vecinos con la utilización de esos terrenos que, de otra forma, podrían servir para expandir la institución para jóvenes, desarrollar proyectos de vivienda o darles cualquier otro uso.

El Secretario agregó que el establecimiento de los talleres de mantenimiento del Tren Urbano ayudaría a definir permanentemente el uso de esos terrenos y evitar el desarrollo de otro tipo de estructuras que pudieran congestionar aún más las calles de acceso al lugar.

La preparación del terreno en la parcela del Hogar del Niño costaría menos que lo que requiere nivelar el suelo en el área de Luchetti o de los cuarteles de la Autoridad Metropolitana de Autobuses en la urbanización San Francisco en Río Piedras.

Fiol Silva explicó que aunque el uso de los talleres del Tren Urbano sería similar al de los talleres de la AMA, la topografía del terreno tendría que ajustarse a un aparato menos flexible y eso conllevaría un gasto adicional de \$20 millones.

Debido a las condiciones del terreno, los talleres ocuparían 100,000 metros cuadrados en Luchetti, 317,032 metros cuadrados en el Hogar del Niño y 53,500 de los 119,342 metros cuadrados en la AMA.

Según la DIA preliminar, la ubicación de los talleres en Luchetti tiene la ventaja de que es una zona industrial con usos comparables como la fábrica Goya, la refinería Gulf y el Fuerte Buchanan aunque ésta requeriría la extensión de la vía del tren 2.3 kilómetros del centro de Bayamón, comienzo de la ruta viable del sistema. El DTOP sostiene que si puede economizar los \$40 millones que costaría la ubicación de los talleres en Luchetti, se le haría más fácil mejorar la alineación del proyecto en el tramo de Río Piedras donde soterrarlo costará alrededor de \$150 millones.

La alternativa de la AMA tiene la desventaja, según el DTOP, que su ubicación es incómoda para meter y sacar los trenes y ocasionaría grandes inconvenientes a un área muy congestionada de automóviles. La ubicación de los talleres en la AMA, carente de barreras visuales y sonoras, sería vista como el mismo adfesio que representan los talleres de los autobuses a cientos de conductores que pasan por allí, según la DIA preliminar.



Fachada de las oficinas centrales del tren.



Foto aérea de la servidumbre en Torrimar por donde ubicarán la ruta del tren urbano. Los rieles discurrirán por el terreno baldío captado en el centro de la foto.

Pasos para expropiar

ALGUNOS ASPECTOS del proceso de expropiación de la Autoridad de Carreteras y Transportación:

- Se realiza un estudio de valoración para tasar las propiedades.

- La Oficina de Revisión evalúa el informe de tasación y coteja las propiedades sobre el terreno.

- El Director del Area de Adquisición aprueba o rechaza las recomendaciones de la Oficina de Revisión.

- La Oficina Legal de la ACT y la Oficina de Negociación preparan una carta de oferta al dueño de la propiedad y le conceden diez días laborables para responder.

- Si el dueño acepta la oferta, se firma un Convenio de Aceptación en la Oficina de Negociación y ésta lo envía a la Oficina Legal para los tramites finales de adquisición por escritura o por expropiación.

- Aunque se firme el convenio, si la propiedad tiene gravámenes se refiere el caso al Tribunal de Expropiaciones para adquisición por este medio.

- Si el dueño rechaza la oferta, la Oficina Legal completa los documentos necesarios para radicar el caso por expropiación forzosa en el Tribunal.

- El Tribunal asigna un número de casos de expropiación y envía una orden de emplazamiento al dueño de la propiedad.

- El dueño solicita el retiro de fondos bajo protesta y el caso queda abierto para litigio.

- El dueño debe llevar un abogado y un tasador al Tribunal y someter un informe de valoración de la propiedad, mientras que la ACT envía su abogado.

- El Tribunal dicta la sentencia.

- Si el proyecto a construirse está incluido en el sistema de carreteras federales, la Oficina de Fondos Federales del Area de Adquisición tiene que solicitar autorización a la Administración Federal de Carreteras para la adquisición de propiedades con fondos federales.

- Se le envía un estimado de costo de adquisición y el plan de realojo, si el proyecto incluye adquisición de residencias o negocios.

- La ACT tiene que esperar que la Administración Federal de Carreteras apruebe la adquisición.

- Cuando se recibe la aprobación, se continúa con la expropiación.

Los procedimientos de casos de relativa sencillez y poca inversión, toman entre cuatro y seis meses en completarse, mientras que los casos complejos pueden tomarse hasta uno o dos años.

Fuente: Autoridad de Carreteras y Transportación.

EL MUNDO EL NUEVO DIA EL VOCERO THE SAN JUAN STAR
OTROS Fecha 25-3-93 Página 3

Tren Urbano impact report released

Public urged to voice its opinion on the project

By SUSAN THURSTON
Of The STAR Staff

The Department of Transportation and Public Works on Friday released the Draft Environmental Impact Statement for the Tren Urbano, setting the wheels in motion for the public to comment on the project.

Residents are encouraged to give their input either by mail or in person at a public hearing set from 2 to 9 p.m. April 27 at the Tren Urbano offices on Piñero Avenue.

Copies of the report are available at public libraries or at Tren Urbano exhibits at Plaza Las Américas, San Patricio Plaza or Río Hondo Plaza through May 15, when all comments are due.

Transportation Secretary Carlos Pesquera said the release of the 1½-inch thick preliminary impact statement marks a shift in gears in the

project, which has been in the conceptual stages for more than 25 years.

"People for the first time will be able to find out if their homes will be affected," said Pesquera.

The plan calls for a 12-mile light rail system connecting Bayamón, Río Piedras, Hato Rey and Santurce. It's been touted as a key to solving the metropolitan area's traffic woes.

Transportation officials are hoping federal funds will pay for one-third of the \$965.7 million project. The local government is expected to kick in some \$393 million, with the rest coming from other sources involving the private sector, which are still in the works.

The price, earlier estimated at \$930 million, takes into account the cost of inflation over the next several years. Based on 1992 dollars, the cost was calculated at \$766 million.

The \$965.7 million price tag calls for passing the train down Muñoz Rivera Avenue. Should the train go through the center of Río Piedras — the preferred route — it would cost another \$150 million, Pesquera said.

The stretch through Río Piedras,

either along Ponce de León Avenue or an alternative route east and parallel to Ponce de León, would be the only underground segment of the project. The rest would be on ground level or elevated.

While more expensive, transportation officials maintain going through Río Piedras would better improve access to the town center and the University of Puerto Rico than the Muñoz Rivera route.

"Transportation-wise it's much better to go through Río Piedras," Pesquera said.

They also prefer a mid-block alignment that runs parallel to Ponce de León, as it will affect fewer businesses. The alternative plan to go directly underneath Ponce de León would require destroying several buildings.

Fred Salvucci, former Secretary of Transportation in Massachusetts who's now serving as a Tren Urbano consultant, said these commercial buildings would probably never be rebuilt, as their clientele would find other places to go during the construction.

"Going with the mid-block alignment will affect a few stores along the way, but we'll have a better chance

everyone will survive the construction process and afterwards come out ahead," Salvucci said.

Public input will help determine which path is taken, Pesquera said. A decision on the alignment will be made by August, when the final Environmental Impact Statement is submitted to the U.S. Department of Transportation's Federal Transit Administration.

Approval of the final statement is expected in November, after which federal funds can be spent to acquire land needed for the project. Construction is scheduled to begin in the summer of 1996, with an opening date set for 2001.

Construction would start along the south stretch from Bayamón to Río Piedras — where a significant portion of the right-of-way already has been set aside. It would also involve construction of the train yard.

Three locations have been identified for the yard: the Luchetti site at the far west end of the route in Bayamón's industrial park near the Goya factory and the Department of Corrections Detention Center; the Hogar del Niño

Please see TRAIN, Page 10

EL MUNDO EL NUEVO DIA EL VOCERO THE SAN JUAN STAR
 OTROS _____ Fecha 25-3-95 Página 10

From Page 3

Train

site just west of P.R. 19 near Torrimar and Garden Hills; and the Metropolitan Bus Authority site south of P.R. 21 near the Veterans Hospital and Centro Médico.

Should the yard be built at the Hogar del Niño or MBA locations, a 2.3-kilometer stretch from the Bayamón Center and Luchetti stations would be eliminated, at a savings of \$30 million to \$40 million. These savings could be invested in the underground Río Piedras project, Pesquera said.

Transportation officials prefer the Hogar del Niño site, which is owned by the Puerto Rico Land Administration and used by the Juvenile Institutions Administration as a detention center.

Getting residents' support may be difficult, however, considering the use of the land has been debated for more than two decades. Plans to develop the land as a commercial center or high-density housing have been thwarted.

Tren Urbano officials see the yard as an opportunity for residents to settle the issue once and for all. They maintain measures to minimize impact of the yard on the surrounding communities should offset any reservations residents may have.

"They have a chance to have the uncertainty replaced by certainty," said Pesquera, who grew up in the area.

EL VOCERO, San Juan — Martes 11 de Abril de 1995 4

PRG seguro hay fondos para tren

Por Gerardo Cordero
Agencia EFE

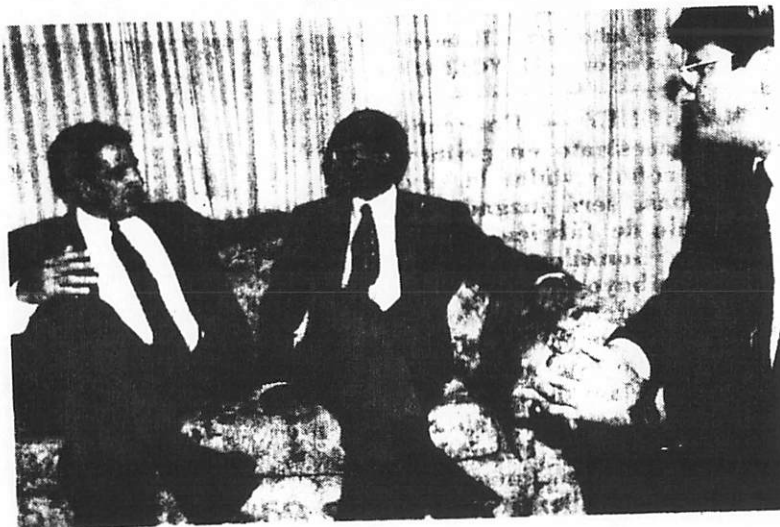
El gobernador Pedro Rosselló se mostró el lunes confiado que no faltarán fondos para subvencionar el millonario proyecto del Tren Urbano.

Al inaugurar una reunión cumbre en la que se discutió en detalle el proyecto del tren urbano, Rosselló planteó que no hay que preocuparse por el dinero necesario para convertirlo en realidad y señaló que es un reto grande pero no imposible. Luego, al hablar con periodistas, Rosselló insistió en que "vamos a conseguir el financiamiento", pero destacó que sólo un tercio del costo estimado del proyecto, unos \$319 millones, corresponderían a fondos federales.

El titular de la Administración Federal de Tránsito, Gordon Linton, invitado especial de la cumbre que se llevó a cabo en un hotel de Isla Verde, reconoció la posibilidad de dificultades económicas para desarrollar el proyecto. No obstante, en su mensaje ante industriales, comerciantes y funcionarios de gobierno, señaló que a pesar de nubarrones, "al final saldrá el sol" y el tren urbano será una realidad en Puerto Rico.

El secretario del Departamento de Transportación y Obras Públicas (D'TOP), Carlos Pesquera, al igual que Rosselló se expresó en términos optimistas sobre la disponibilidad de fondos y citó una carta del congresista Bob Shuster, de Pensilvania, quien

(Pasa a la Pág. 55)



Cumbre del Tren

El gobernador de Puerto Rico, Hon. Pedro Rosselló, conversa con el Sr. Gordon Linton, Administrador federal de Transporte Colectivo, mientras escucha el secretario de Transportación y Obras Públicas, Dr. Carlos Pesquera, durante la Cumbre del Tren Urbano.

EL MUNDO EL NUEVO DIA EL VOCERO THE SAN JUAN STAR
 OTROS _____ Fecha _____ Página 175

PRG seguro...

(Viene de la Pág. 4)

aludió a la seguridad de fondos federales para proyectos como el del tren urbano "aún en época de reducción". Otra carta similar que alienta las esperanzas del gobierno estatal de no carecer al menos de apoyo económico del gobierno federal para el proyecto, fue enviada a Rosselló por el congresista Nick J. Rahall, de Virginia Occidental.

El costo del tren urbano se ha calculado en \$965 millones y en su fase de planificación se invertirán cerca de \$30 millones. En la reunión encabezada por el Gobernador, el presidente del Banco Popular, Richard Carrión, destacó el compromiso de la empresa privada para desarrollar el proyecto.

Según los planes, para construir el tren urbano unos \$319 millones serían al menos la aportación del sector privado e igual cantidad tendrían que aportar el sector de gobierno estatal y municipal conjuntamente.

Carrión subrayó que el Comité de Desarrollo Económico de Puerto Rico a fines de 1988 demostró la "necesidad fundamental" del tren urbano, sistema que describió como "seguro, confiado y rápido".

El banquero también destacó cómo la implantación del tren resultará clave para el desarrollo económico del país a partir del año 2001, cuando se espera comience a operar.

Durante la sesión de la mañana, Pesquera presentó formalmente el proyecto del tren urbano y se proyectaron en una pantalla gigante imágenes de la ruta que seguiría, desde Bayamón hasta Santurce. Mediante un vídeo tomado desde un helicóptero, los asistentes a la cumbre tuvieron la oportunidad de dar "un viaje imaginario" a bordo del tren, aunque desde una perspectiva visual distinta a la que tendría un viajero en el ferrocarril.

Una encuesta ordenada por el gobierno de Puerto Rico reflejó que la mayoría de los residentes de la zona metropolitana de San Juan apoyan el proyecto del tren urbano, que estiman ayudará a resolver el problema de congestión de vehículos en la Capital.

De mil personas que contestaron la encuesta, el 93% favoreció la construcción del tren urbano y sólo 6% rechazó el proyecto. El 52% de los consultados respondió que utilizarían diariamente o varias veces a la semana el tren, reveló Pesquera.

Por su parte, Rosselló al citar los resultados de la encuesta efectuada el pasado marzo destacó que el 58% de los entrevistados cree que el problema de la congestión de vehículos en la Zona Metropolitana empeorará en los próximos años.

Rosselló indicó que el 77% de las personas que fueron interrogadas consideran el tren urbano como "la mejor solución" para los tapones.

Pesquera recordó en la reunión, que ya se ha presentado una Declaración de Impacto Ambiental (DIA) preliminar sobre el proyecto y el Gobernador dijo que para fines de este año se sometería el documento final. Según la DIA, la contaminación del aire, agua, los ruidos y vibraciones, así como repercusión en áreas históricas o arqueológicas, serán "mínimos".

El tren urbano fue descrito por el titular del DTOP como "un sistema de transportación sobre rieles con una alineación de 12 millas", desde Bayamón a Santurce, pasando por Guaynabo, el Centro Médico, la Universidad de Puerto Rico y la Zona Bancaria, entre otros. El propuesto sistema de transportación colectiva para la zona metropolitana de San Juan estará dotado de 16 estaciones de entrada y salida de pasajeros. El tren tendría capacidad para desplazarse a 55 millas por hora y se calcula que serviría a 115,000 pasajeros diarios.

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

PRG seguro...

(Viene de la Pág. 4)

aludió a la seguridad de fondos federales para proyectos como el del tren urbano "aún en época de reducción". Otra carta similar que alienta las esperanzas del gobierno estatal de no carecer al menos de apoyo económico del gobierno federal para el proyecto, fue enviada a Rosselló por el congresista Nick J. Rahall, de Virginia Occidental.

El costo del tren urbano se ha calculado en \$965 millones y en su fase de planificación se invertirán cerca de \$30 millones. En la reunión encabezada por el Gobernador, el presidente del Banco Popular, Richard Carrión, destacó el compromiso de la empresa privada para desarrollar el proyecto.

Según los planes, para construir el tren urbano unos \$319 millones serían al menos la aportación del sector privado e igual cantidad tendrían que aportar el sector de gobierno estatal y municipal conjuntamente.

Carrión subrayó que el Comité de Desarrollo Económico de Puerto Rico a fines de 1988 demostró la "necesidad fundamental" del tren urbano, sistema que describió como "seguro, confiado y rápido".

El banquero también destacó cómo la implantación del tren resultará clave para el desarrollo económico del país a partir del año 2001, cuando se espera comience a operar.

Durante la sesión de la mañana, Pesquera presentó formalmente el proyecto del tren urbano y se proyectaron en una pantalla gigante imágenes de la ruta que seguiría, desde Bayamón hasta Santurce. Mediante un vídeo tomado desde un helicóptero, los asistentes a la cumbre tuvieron la oportunidad de dar "un viaje imaginario" a bordo del tren, aunque desde una perspectiva visual distinta a la que tendría un viajero en el ferrocarril.

Una encuesta ordenada por el gobierno de Puerto Rico reflejó que la mayoría de los residentes de la zona metropolitana de San Juan apoyan el proyecto del tren urbano, que estiman ayudará a resolver el problema de congestión de vehículos en la Capital.

De mil personas que contestaron la encuesta, el 93% favoreció la construcción del tren urbano y sólo 6% rechazó el proyecto. El 52% de los consultados respondió que utilizarían diariamente o varias veces a la semana el tren, reveló Pesquera.

Por su parte, Rosselló al citar los resultados de la encuesta efectuada el pasado marzo destacó que el 58% de los entrevistados cree que el problema de la congestión de vehículos en la Zona Metropolitana empeorará en los próximos años.

Rosselló indicó que el 77% de las personas que fueron interrogadas consideran el tren urbano como "la mejor solución" para los tapones.

Pesquera recordó en la reunión, que ya se ha presentado una Declaración de Impacto Ambiental (DIA) preliminar sobre el proyecto y el Gobernador dijo que para fines de este año se sometería el documento final. Según la DIA, la contaminación del aire, agua, los ruidos y vibraciones, así como repercusión en áreas históricas o arqueológicas, serán "mínimos".

El tren urbano fue descrito por el titular del DTOP como "un sistema de transportación sobre rieles con una alineación de 12 millas", desde Bayamón a Santurce, pasando por Guaynabo, el Centro Médico, la Universidad de Puerto Rico y la Zona Bancaria, entre otros. El propuesto sistema de transportación colectiva para la zona metropolitana de San Juan estará dotado de 16 estaciones de entrada y salida de pasajeros. El tren tendría capacidad para desplazarse a 55 millas por hora y se calcula que serviría a 115,000 pasajeros diarios.

DEPARTAMENTO DE TRANSPORTACION Y OBRAS PUBLICAS
Oficina de Informacion y Prensa

EL MUNDO EL NUEVO DIA EL VOCERO THE SAN JUAN STAR

OTROS _____ Fecha _____ Pagina _____



El secretario del Departamento de Transportación y Obras Públicas, Carlos Pesquera, ofrece detalles sobre el Tren Urbano.

Hasta abajo el acelerador del tren

Por WALDO D. COVAS QUEVEDO
 DE EL NUEVO DIA

EL PROYECTO del Tren Urbano para el área de San Juan se convirtió en una de las prioridades de esta Administración, informó ayer el gobernador Pedro Rosselló, quien instruyó a los jefes de agencia de infraestructura a divulgar el mensaje entre sus empleados.

Rosselló impartió la instrucción durante la Cumbre del Tren Urbano celebrada en Isla Verde, en la cual pidió a varias agencias que designen un empleado con autoridad y capacidad para que sirva de contacto con la Oficina del Tren Urbano y ayude a que el proyecto sea una realidad para el año 2001.

Por su parte, Gordon Linton, administrador de la Administración Federal de Transporte Colectivo, reiteró que el proyecto del Tren Urbano de San Juan es uno de los más meritorios y eficientes de la nación presentados al Congreso y que será una realidad.

Linton señaló que en los pasados días ha visto cómo al puertorriqueño común que ha encontrado en las calles "le bullan los ojos" al hablar del Tren Urbano, que a pesar de las nubes que aparezcan en su camino, al final saldrá el sol y habrá un Tren Urbano.

ROSSELLÓ EXPRESÓ que todos los estudios de transporte hechos en los pasados 25 años advierten las graves consecuencias que sufrirá la Isla si el problema de las congestiones vehiculares sigue matendido, particularmente para el año 2010, cuando la población del área metropolitana de San Juan aumente en un 20 por ciento y el número de viajes por persona aumente un 45 por ciento sobre los niveles actuales.

Nuestra Isla se convertirá en el estacionamiento más grande del mundo, donde ningún vehículo podrá virtual-

mente moverse", señaló el Gobernador. "Sufriremos un tapón de proporciones catastróficas, masivo y permanente, que no permitirá la circulación en el cuerpo económico de Puerto Rico".

Por eso, dijo Rosselló, su administración le dio prioridad a un sistema sobre rieles que supla las necesidades de transporte colectiva, que conserve y mejore el entorno urbano, sirva de motor para revitalizar centros urbanos en avanzado estado de deterioro, sea nervio impulsor para promover el desarrollo económico y represente, en forma y realización, el espíritu emprendedor del puertorriqueño laborioso y capaz de realizar una obra de esta magnitud.

El Gobernador señaló que casi 150,000 empleos, o el 30 por ciento de todos los del área metropolitana, se encuentran a un tercio de milla de la alineación propuesta del Tren Urbano que se espera transporte 115,000 personas diariamente.

Además, la construcción del Tren Urbano creará 15,000 empleos directos y 18,000 indirectos, sin contar las personas que trabajarán a diario en la fase operacional del sistema, según Rosselló.

EL GOBERNADOR, quien permaneció toda la mañana en la actividad, reconoció que se estaba apartando de su costumbre al entrar en detalles específicos y dirigirse a algunas agencias para recabar su cooperación "vital e imprescindible", destacó que la Junta de Planificación será responsable de que las áreas cercanas al tren desarrollen nuevas actividades comerciales y de entretenimiento.

Agregó que la Telefónica será responsable de que el proyecto cuente con la más moderna tecnología de comunicaciones, mientras que las autoridades de Energía Eléctrica, Acueductos y Alcantarillados y la propia Telefónica deberán coordinar esfuerzos para facilitar sus servicios.

El Banco Gubernamental de Fomento asistirá en el financiamiento del proyecto y la Universidad de Puerto Rico ayudará con la transferencia tecnológica y la vinculación a la comunidad de Río Piedras.

El Departamento de la Vivienda desarrollará la Comunidad Modelo Río Bayamón Norte con la intención de que sus 3,000 familias utilicen el Tren Urbano y contará "con un paseo peatonal seguro y residencias liberadas del tráfico excesivo", según Rosselló.

Carlos I. Pesquera, secretario del Departamento de Transportación y Obras Públicas, por su parte, reveló que una encuesta realizada el mes pasado a través de la Isla demostró que el 93 por ciento de los residentes de la región favorece la construcción del Tren Urbano.

Pesquera agregó que la encuesta demuestra que la congestión vehicular es uno de los peores problemas del país y el Tren Urbano es la mejor solución. El propio Rosselló citó la encuesta y mencionó que el 43 por ciento de los puertorriqueños considera el tránsito como uno de los problemas más significativos y el 58 por ciento piensa que esto va a empeorar.

RICHARD CARRION, presidente del Banco Popular de Puerto Rico, recordó que el Comité para el Desarrollo Económico de Puerto Rico recomendó hace siete años el establecimiento del Tren Urbano y este fue apoyado por líderes políticos de todas las ideologías.

"Y aquí nos encontramos hoy", agregó Carrión. "Listos para iniciar el tramo final que confiamos nos pueda conducir a ver hecha realidad la implantación de un sistema liviano por medio de rieles para proveer transporte confiable, transporte rápido, transporte seguro a las personas que viven, trabajan o realizan transacciones en el Área Metropolitana".

EL MUNDO EL NUEVO DIA EL VOCERO THE SAN JUAN STAR

OTROS _____ Fecha _____ Page _____



EL NUEVO DIA (C) 1988 - P. 10/11

El gobernador Pedro Rosselló, y el secretario Carlos Pesquera prestan atención durante la Cumbre del Tren Urbano celebrada ayer en Isla Verde.

EL MUNDO
 EL NUEVO DIA
 EL VOCERO
 THE SAN JUAN STAR

 OTROS
 _____ Fecha _____ Página _____

About 100 show up for tren urbano hearing

By LORRAINE BLASOR
Of the STAR Staff

"It seems to us very cruel to eliminate the Gándara Park," Aida González, from the Huyke Neighbors Association, told Transportation officials on Thursday in a statement opposing an alternate *tren urbano* route that cuts through a park described as the "lungs of Hato Rey."

Her worry was representative of citizens who issued statements at a public hearing on the Draft Environmental Impact Statement for the Urban Train.

While everyone seemed to agree on the need for a mass transportation system to beat the city's congestion, many expressed worry about its impact on green areas and the social and economic life of communities along its steel path.

The train's final alignment is still in question and public input will help determine which path is taken. A decision is expected by August when the final Environmental Impact Statement is submitted to the U.S. Department of Transportation.

The *tren urbano* is a \$965.7 million light rail system that will connect Bayamón, Río Piedras, Hato Rey and Santurce in its first 12-mile phase. The train will run at street level with the exception of an underground Río Piedras stretch.

The hearings, held at the Urban Train offices in Río Piedras, attracted about 100 people. An instant translation service was made available to English-speaking attendees. The activity got off to a brisk start at 2 p.m. with about 70 persons scheduled to make presentations. Many of them did not show up, however.

Most of the government officials, private citizens and young students had words of encouragement and of caution.

Edward Valenzuela, who is in charge of the Veterans Administration here, worried that the train could cross the parking area of the \$34 million outpatient clinic slated for construction in October. VA and transportation officials are working on a solution.

Engineers and Surveyors Association President José M. Izquierdo recommended that the best alternative for the train yard is the Hogar del Niño property, because of its size and location and its distance from residences. He said that the favored location for the train yard, south of the Luchetti Industrial Park, would crimp growth in the park.

As currently envisioned, the train would run along Muñoz Rivera Avenue. Running the train through the center of Río Piedras — the preferred route — could add another \$150 million to its price tag.

Izquierdo suggested that the route go along Ponce de

León Avenue because it dovetails with the construction of a *publico* terminal and would help recharge the town's economy. He also recommended building an additional station within the grounds of the university as it "would greatly help the thousands of students in the island's largest teaching center."

Some speakers argued the merits of extending the first phase of the project all the way to Minillas and even old San Juan. Jaime Rojas, representing property owners along Muñoz Rivera, expressed worry over the "negative visual impact" of building a station near University Avenue and Muñoz Rivera.

Apoyo condicionado al proyecto del Tren Urbano

Por WALDO D. COVAS QUEVEDO
DE EL NUEVO DIA

ALREDEDOR DE 40 ciudadanos, comerciantes, entidades y agencias gubernamentales comparecieron a las audiencias públicas durante la tarde de ayer para presentar sus preocupaciones con el desarrollo del Tren Urbano entre Bayamón y Hato Rey, aunque prácticamente todos favorecieron el proyecto, al menos en principio.

Las audiencias se celebraron a partir de las 2:00 p.m. de ayer y continuarán hasta tarde en la noche en las oficinas del Tren Urbano en la Avenida Piñero, en Río Piedras, las cuales fueron dirigidas por el abogado Germán González y el ingeniero Jorge Rivera, oficiales examinadores nombrados por el Departamento de Transportación y Obras Públicas.

Carlos I. Pesquera, secretario del DTOP, explicó que los interesados tendrán 30 días adicionales para someter por escrito sus reacciones a la Declaración de Impacto Ambiental preliminar para que la agencia y la Administración Federal de Transporte Colectivo los tome en consideración antes de adoptar su versión final a fines de año.

Pesquera señaló que el DTOP repartió medio millar de copias del documento y ha sostenido reuniones informales con sectores de la comunidad para presentarles la ruta propuesta para el proyecto con un costo de \$1,000 millones, una extensión de doce millas entre el sector industrial Luchetti en Bayamón y cerca del Puente Martín Peña, pasando por el Centro Médico.

José M. Izquierdo, presidente del Colegio de Ingenieros y Agrimensores de Puerto Rico, objetó que los talleres de mantenimiento se ubiquen en el sector Luchetti porque requiere un tramo adicional de 2.3 kilómetros, inservible para pasajeros y elimina la posibilidad de expansión de las industrias del sector o el establecimiento de otras.

EL COLEGIO también se opone a la ubicación de estos



Aramis Martínez



José M. Izquierdo

talleres en el terminal de la Autoridad Metropolitana de Autobuses en la avenida De Diego, en Río Piedras, porque su preparación representa un costo significativo que puede resultar impráctico.

El Colegio dijo favorecer que los talleres sean ubicados en los terrenos aledaños al Hogar del Niño porque es la alternativa más eficiente y económica y permite efectuar la actividad alejado de las residencias de clase alta de Guaynabo, coexistiendo con el Centro de Detención y dejando espacio para desarrollar un parque central que preserve y densifique las áreas verdes.

Igualmente, Izquierdo se expresó en contra de las alineaciones de la avenida Muñoz Rivera y entre la avenida Ponce de León y calle Brumbaugh, en el área de Río Piedras. El Colegio dijo favorecer la alineación alterna soterrada por la

avenida Ponce de León, con un terminal para el casco de Río Piedras y otro dentro del Recinto de Río Piedras de la Universidad de Puerto Rico.

El Colegio insistió en que el Tren Urbano llegue en su primera fase hasta el Centro de Bellas Artes y el Centro Gubernamental de Minillas, en Santurce, para aliviar la congestión vehicular de este importante barrio capitalino.

Marianne Meyn, de Misión Industrial, favoreció en principio el proyecto, pero se quejó de que la ruta propuesta tiene poca densidad poblacional y eliminaría la ruta más atractiva de los porteadores públicos. Agregó que la DIA preliminar está incompleta porque falla en evaluar el impacto de las fases posteriores y no establece la ubicación de los estacionamientos necesarios para algunos pasajeros ni atiende las necesidades de seguridad, iluminación, sombra y otros para los peatones que lleguen a pie a las estaciones.

EUGENIO FERNANDEZ, del Metropolitan Shopping Center, en Hato Rey, dijo apoyar el proyecto, pero se expresó en contra de que pase cerca del aledaño Parque Gándara porque reduciría espacios de estacionamientos y las salidas del centro comercial a la calle Eleonor Roosevelt.

Aramis Martínez, estudiante de la escuela superior Pedro Albizu Campos, en Levittown, expresó su preocupación de que el paso del Tren Urbano por siete parques y áreas verdes represente la tala de árboles del área metropolitana.

Gloria González Ortega, presidenta del Colegio de Arquitectos, dijo apoyar firmemente el proyecto, pero con preocupaciones sobre el impacto visual que pueda tener en el entorno urbano. También abogó porque el Tren Urbano llegue hasta el Centro de Bellas Artes.

El doctor Hernán Orta Cruz, secretario auxiliar de Salud Ambiental, expresó su preocupación por la alineación que evita el estacionamiento del Hospital de Veteranos, que podría desplazar el Laboratorio de Dengue del Centro de Control de Enfermedades.

DEPARTAMENTO DE TRANSPORTACION Y OBRAS PUBLICAS
OFICINA DE COMUNICACIONES

EL NUEVO DIA
Fecha / / Página

EL VOCERO
Fecha / / Página

THE SAN JUAN STAR
Fecha 7/18/95 Página 58

OTROS
Fecha / / Página

BUSINESS

Urban train's 1st phase outlined for 300 firms

By MARIA SACCHETTI
Of The STAR Staff

Determined to bring the *tren urbano* to fruition, the Department of Transportation and Public Works on Wednesday unveiled the first phase of the \$965.7 million project to more than 300 international and local companies.

In a widely praised, two-day seminar held at the Caribe Hilton Hotel, Department Secretary Carlos I. Pesquera invited company representatives to submit their qualifications to build the first phase of the project. Deadline is June 12.

Contracts are scheduled to be awarded on April 30, 1996 after building and design proposals are submitted and approved.

The primary phase involves selecting one company to build a 2.5 kilometer "test track" linking Torrimar and Las Lomas, and two train stations, Pesquera said. The relatively simple stretch of land is uninterrupted by roadways, wetlands, or rivers.

The winning bidder for this \$295 million phase will design and build the test track, as well as supervise the construction of the rest of the 12-mile route and 14 stations, according to department documents.

The chosen company also will supply passenger cars and handle track work.

The winner is disqualified, however, from building the remaining track and stations, which would be parceled out in bids to other contractors, Pesquera said.

The government's consultant, GMAEC, a group of four companies, will supervise the winning bidder's work to ensure a system of "checks and balances," he added.

By starting construction on the urban train, government officials hope to secure a berth in the nationwide ride to Congressional funds.

Puerto Rico seeks to finance one-third of the urban train with federal discretionary funds, but Pesquera assured seminar participants that the department can finance most of the project with its own money.

"We have the financial capacity to start this first segment without federal funds," Pesquera said. However, he added, he plans to leave next week for Washington to lobby U.S. Congress to back the urban train.

Pesquera said the department plans to use \$392.9 million in federal and local highway funds to finance 41 percent of the project, and sell \$254.1 million in bonds to finance an additional 26 percent.

Pesquera hopes that Congress will supply the remaining one third, some \$318.7 million.

Puerto Rico has already received \$5 million in Congressional funds for the project's design, and is slated to receive an additional \$5 million in 1996.

Also, the U.S. House of Representatives is currently deciding whether to appropriate an additional \$40 million, which it refused last year, for the design phase.

EL NUEVO DIA
Fecha ____/____/____ Página ____

THE SAN JUAN STAR
Fecha ____/____/____ Página ____

EL VOCERO
Fecha ____/____/____ Página ____

OTROS *Quilten Duenas*
Fecha *6/22/95* Página *5-4*



PUERTO RICO CHAMBER OF COMMERCE 1995 CONFERENCE



Urban Train could spur economic activity, curtail congestion

By MARILYN RODRIGUEZ

The \$1 billion, 12-mile Phase One of the proposed Urban Train serving Puerto Rico's high-population centers of Bayamon, Guaynabo, Rio Piedras, Hato Rey and Santurce offers economic development opportunities for industry and commerce, according to Transportation Secretary Carlos I. Pesquera.

In addition, the technology transfer of the project will help develop brain power and construction techniques for export, Pesquera says. A joint program of the University of Puerto Rico, Mayaguez campus, and the Massachusetts Institute of Technology is offering local and stateside engineering, and architecture, and planning for student-interns a summer seminar on transit system development and management focused on the Urban Train.

The second summer

will be spent working at the Urban Train Office, where jobs will be waiting upon graduation. About 100 bilingual experts in transit design, construction operations and management are expected to come out of this program.

The techniques used to design and build the Urban Train will be marketable in other parts of the world, especially Latin America. The project also will offer local professionals the opportunity of working in partnership with offshore specialized companies to build the train. The construction phase will create 15,000 direct jobs.

An Urban Train industry outreach seminar sponsored in San Juan by the Urban Train Office of the Department of Transportation & Public Works attracted more than 250 rail-industry professionals from several corners of the world and Puerto Rico. Requests for quali-



ifications (RFQ) will be sent out July 27, 1995.

The double-track rail system due for comple-

tion in the year 2001 will alleviate traffic congestion. Its 16 stations

— depending on loca-

tion — will become hubs for commerce, health services, employment, manufacturing, banking, education and suburban transit. All stations will comply with the Americans with Disabilities Act with intermodal transfer to other ground transport, ferries, or park-and-ride lots.

Travel time between Bayamon and Santurce will be about 30 minutes. The urban train will move more than 100,000 passengers per day, who will leave their cars at home or at a park-and-ride lot and save on gas. Puerto Ricans spend \$1 billion on gasoline per year, of which 10% — about \$100 million — is wasted in traffic jams, according to statistics provided by the Urban Train Office.

Puerto Rico's Urban Train is one of four turnkey demonstration projects supported by the Federal Transit Authority. It will be

financed with federal and local funds. \$318 million (TA new starts funding, 33%), \$392 million (DOTOP revenues, 41%), and \$254 million (Certificates of Participation (COPs)).

COPs are debt certificates leveraged by local and federal funds used to raise capital, including equity. The Puerto Rico Highway Authority will pay 20% of the debt service, and federal funds will be used to pay the other 80%.

The train will be a public/private partnership, operated and maintained by a Turnkey System Contractor. The arrangement will resemble the system used to operate the Teodoro Moscoso Bridge in Carolina, which connects the Luis Muñoz Marín International Airport and Isla Verde tourism sector to various suburban, industrial and business communities. ■

Continued from page S42

ily in the Contract With America, Marquez said. The House bill, on the other hand, includes incentives for small business, and depreciation and investment credits which are not in the Senate version. The House measure is for \$1.4 trillion over seven years, while the Senate bill is for \$985 billion over the same period. "How these differences are resolved and if those efforts leave Section 936 alone will make all of its supporters vigilant for the next three months."

JACKSON HELPED DRAFT CONTRACT

Marquez is pleased the Chamber of Commerce has succeeded in influencing House Republican Conference executive director Barry Jackson to participate in the forum on the Contract With America. "Not only is Barry close to (House Speaker Newt) Gingrich, he was involved in drafting the Contract," Marquez said. "He's very bright and wants to make a difference. His ideas are very interesting. He's presently working on the next Contract."

"The federal government does not always know what is best for everyone. This will be better for Puerto Rico because it will give us additional authority and flexibility, but only if we obtain the resources to be effective."

—JOAQUIN MARQUEZ
DRINKER, BIDDLE & REATH
WASHINGTON, D.C.

A graduate of the University of Iowa, Jackson serves the 231 Republican members of

Congress and reports to the conference chairman, Rep. John A. Boehner (R-Ohio).

Marquez, who has lived in the nation's capitol for 27 years, is a partner in the law firm of Drinker, Biddle & Reath, which was founded in 1849 and has 220 members. A full-service firm, it also has offices in Philadelphia, New York, Berwyn, Pa., and Princeton, N.J. He has been an active representative for a number of clients in the private sector in Puerto Rico.

A graduate of the Wharton School at the University of Pennsylvania, the University of Puerto Rico Law

School, and Georgetown University, Humacao native served as senior attorney for the Alliance Progress in the N and Ford administrations. He is a veteran of Vietnam and received the Bronze Star and the Joint Services Commendation Medal.

Also participating in the Chamber panel on the Contract With America are Salvador Vassallo, president, Industrias Vassallo Inc.; Joaquin Viso, president, Mova Pharmaceutical Corp.; and Secretary of Economic Development & Commerce Luis Fortuño. ■

EL NUEVO DIA
Fecha _____ Pagina _____

EL VOCERO
Fecha _____ Pagina _____

THE SAN JUAN STAR
Fecha _____ Pagina _____

OTROS
Fecha 1/12/95 Pagina _____

ferreteros

VOL. XI, NO. 126

EL PERIODICO DE LA CONSTRUCCION

SAN JUAN DE PUERTO RICO

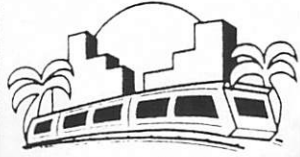


EL NUEVO DIA
Fecha ____/____/____ Página ____

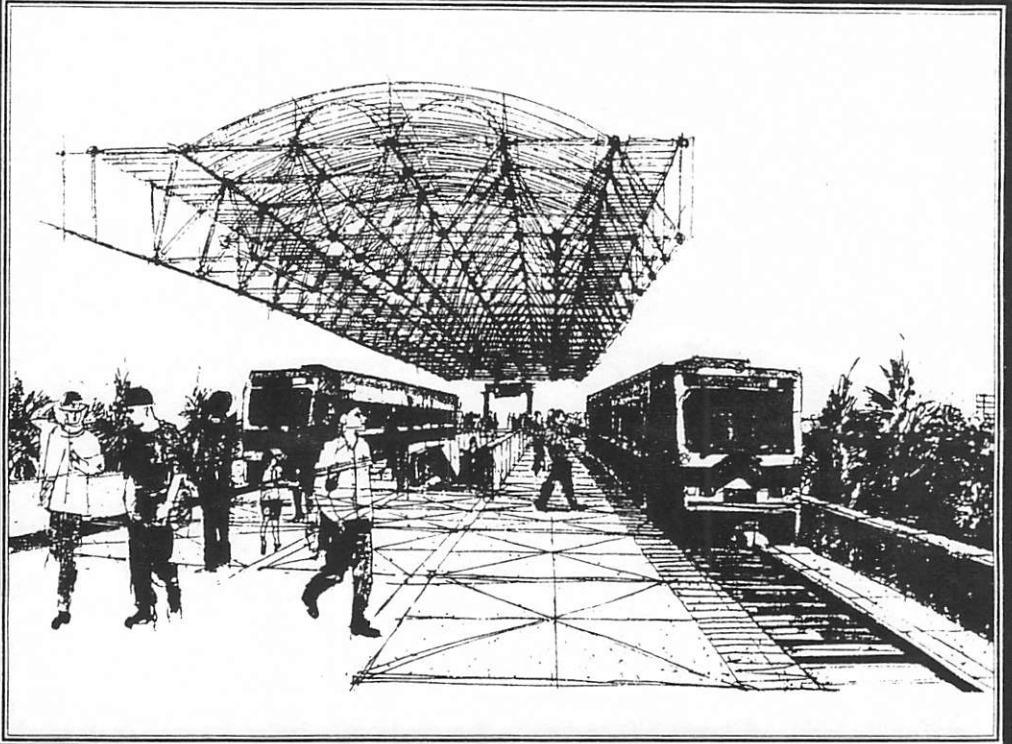
EL VOCERO
Fecha ____/____/____ Página ____

THE SAN JUAN STAR
Fecha ____/____/____ Página ____

X OTROS *funcionarios del XIN 1136*
Fecha *16/27/95* Página *67*



TREN URBANO



El mayor proyecto en P.R. en el siglo que se va

La región metropolitana de San Juan incluye 13 municipios en un área de 400 millas cuadradas, a lo largo de la costa noroeste de la Isla, siendo el municipio de San Juan el centro de toda la región. Cerca de 1.3 millones de personas viven en la misma, esto es un 37% del total de la población de P.R.

La densidad poblacional en los tres municipios centrales se encuentra entre las más pobladas en los Estados Unidos, con un promedio de densidad poblacional para el municipio de San Juan estimado en más de 8,500 personas por milla cuadrada, mientras que en otras áreas excede las 20,000 personas por milla cuadrada.

La concentración de empleo en la región urbana es aún más marcada. En 1993, San Juan contaba con el 63% del empleo en la región, concentrándose en los centros comerciales del Viejo San Juan, Santurce, Hato Rey y Río Piedras, incluyendo la Universidad de Puerto Rico y el Centro Médico, los cuales forman un corredor de



El Dr. Carlos I. Pesquera, actual Secretario del Departamento de Transportación y Obras Públicas, está encargado de la realización de este ambicioso proyecto.

norte a sur que se ha convertido en el punto central del sistema de transportación pública regional. La extremada aglomeración poblacional y de empleo es servida por un sistema relativamente disperso de calles principales, con limitadas rutas proveyendo servicios a diversos sectores residenciales o distritos empresariales. El resultado es una severa congestión y períodos extendidos de volumen vehicular a través de la región, especialmente en las zonas centrales. Esta situación ha llegado a niveles que en ocasiones resultan intolerables e incómodas para los ciudadanos, afectando negativamente la productividad en este principal centro de servicios de la Isla.

Los 1.3 millones de residentes en la región de San Juan generan alrededor de 3.2 millones de viajes diarios, ocasionando grandes ataponamientos en las principales avenidas y expresos. Este patrón de viajes se proyecta que aumente un 45% para el 2010.

Continúa.....

EL NUEVO DIA
Fecha ____/____/____ Página ____

THE SAN JUAN STAR
Fecha ____/____/____ Página ____

EL VOCERO
Fecha ____/____/____ Página ____

X OTROS *ferreteros al XI No. 12*
Fecha *del 27/95* Página *10*



TREN URBANO

Reconocido por el Departamento de Transportación de E.U. como una de las mejores propuestas en cuanto a eficiencia:
Este es un proyecto modelo de transportación colectiva

Viene de página anterior

Esta situación ha provocado la urgente necesidad de desarrollar un sistema de transportación colectiva a través de un corredor en rieles que sirva como una alternativa para resolver la congestión en nuestras carreteras.


En 1990, el 25% de las millas por carril en todo el sistema estuvieron congestionados durante las horas pico de la mañana o aproximadamente el 50% de los carriles direccionales. Estas condiciones afectan el atractivo y posición competitiva de San Juan como centro comercial y residencial, y especialmente como ápice del turismo y de la inversión empresarial.

Por otro lado, la capacidad de las principales avenidas y expresos de la región no pueden expandirse lo suficiente para satisfacer la demanda de viajes proyectados. Desafortunadamente también se limita la aportación que pueden hacer los actuales modos de transporte público para resolver la congestión vehicular.

Perfil del tren urbano

- La primera fase conectará a Bayamón con Santurce, pasando por el norte de Guaynabo, el área de Centro Medico, la Universidad de Puerto Rico y la zona bancaria de Hato Rey.
- El sistema será de doble riel por vía exclusiva o elevada.
- El 40% de la ruta correrá a nivel del terreno por una vía exclusiva desde Bayamón hasta Río Piedras, sirviendo los principales centros de actividad residencial, comercial, deportiva y médica.
- En Río Piedras la alineación gira hacia el norte y correrá de forma elevada sirviendo a la Universidad de Puerto Rico y a los principales centros del gobierno y de negocios en Hato Rey y Santurce. Se ha estudiado la posibilidad de construir una sección subterránea a través de Río Piedras.
- Contará con varias estaciones (12 a 16) para la transferencia de pasajeros a otros medios de transporte colectivo, y una estación de mantenimiento y almacenaje. Todas las facilidades serán completamente accesibles para los impedidos, conforme con el "American with Disabilities Act".
- Las estaciones contarán con áreas de estacionamiento y abordaje. Serán diseñadas para facilitar el movimiento de los autobuses, carros públicos y peatones, ambientando con jardines.
- Al menos cinco estaciones se adaptarán para usos comerciales, que permitirán la revitalización de los sectores tradicionalmente importantes en el centro urbano de la región de San Juan.

IMPERMEABILICE SU TECHO




PETROLEUM CHEMICAL CORP.
URBANIZACION INDUSTRIAL TUCHEMI
1010 Calle 14
San Juan, Puerto Rico
Tel. 787-2040

LA COMBINACION PERFECTA

PRODUCTOS ALTA CALIDAD CON UN PRECIO IDEAL

HEAVY DUTY PRIMER



Impacto tecnológico



El Tren Urbano es el proyecto de transportación colectiva más importante de esta década. Se convertirá en un modelo de innovación en sistemas de transportación para los Estados Unidos, ofreciendo una oportunidad única de mercadeo a toda la nación por lo efectivo que ha demostrado ser Puerto Rico en servir como un puente de intercambio de tecnología hacia América Latina. La posición estratégica de Puerto Rico en el Caribe nos provee el potencial de aportar significativamente en la promoción y exportación de tecnología norteamericana en el mercado latino.

Continua.....

TENEMOS DISPONIBLE Y EN EXISTENCIA ASFALTO PARA CARRETERAS