

AUTORIDAD DE CARRETERAS Y TRANSPORTACION
SAN JUAN, PUERTO RICO

RE:

TALLER INFORMATIVO SOBRE EL
SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO
CAGUAS - SAN JUAN

*
*
*
*
*
*
*
*

FECHA : 8 de febrero de 2007

HORA : 6:30 p.m.

CLIENTE : Autoridad de Carreteras y Transportación

DIRECCION : Centro Gubernamental Minillas Sur
Piso 17, Oficina de Comunicaciones
Santurce, Puerto Rico

CELEBRADA EN : Centro de Bellas Artes Angel O. Berríos
Calle Padial, Esq. Ruiz Belvis
Caguas, Puerto Rico

MESA PRESIDENCIAL:

Hon. William Miranda Marín, Alcalde
Municipio Autónomo de Caguas

Ing. José Hernández Borges, Subdirector
Autoridad de Carreteras y Transportación

Arq. Norberto Guzmán, Secretario Auxiliar
para Urbanismo y Planificación

Ing. Andrés Nazario, Director Ejecutivo Auxiliar
para Transportación

Ing. José R. Dávila Soto, Coordinador y Gerente General
Interino para el Desarrollo de Transporte Masivo

CRESPO & RODRIGUEZ, INC.

Taquígrafos de Récord

TELS: (787) 758-5930 / (787) 763-8018

FAX: (787) 767-8217

A-6 Yale Street, Santa Ana
Río Piedras, Puerto Rico 00927





1 TAQUIGRAFA DE RECORD:

2 Sra. Angélica Arenado Tablada

3 TECNICO DE SONIDO:

4 Sr. Luis A. Guzmán Sánchez

5 * * *

6 Los procedimientos se desarrollaron según surgen de la
7 siguiente transcripción.

8 SR. LUIS MOLINA:

9 Buenas noches, damas y caballeros. Bienvenidos a este
10 Taller Informativo para el Sistema de Transportación
11 Colectivo de Caguas - San Juan. Hoy, 8 de febrero de 2007,
12 6:30 de la noche damos inicio a este Taller Informativo aquí
13 en la Sala Carmita Jiménez del Centro de Bellas Artes Angel
14 O. Berríos de este hermoso Municipio Autónomo de Caguas. De
15 inmediato, paso a reconocer a las distintas personalidades
16 que nos acompañan en esta noche de hoy. Primero que nada,
17 a nuestro anfitrión, el honorable William Miranda Marín,
18 Alcalde de la Ciudad Autónoma de Caguas. El arquitecto
19 Norberto Guzmán, Secretario Auxiliar para Urbanismo y
20 Planificación del Departamento de Transportación y Obras
21 Públicas. El ingeniero José Hernández Borges, Subdirector
22 Ejecutivo de la Autoridad de Carreteras y Transportación.
23 El honorable Wilfredo Puig, Vicealcalde de esta hermosa
24 ciudad. El ingeniero Andrés Nazario, Director Ejecutivo
25 Auxiliar para Transportación. El cagüeño, el ingeniero



1 José R. Dávila Soto, Coordinador y Gerente General Interino
2 para el Desarrollo de Transporte Masivo. La ingeniero
3 Madeline Muñiz Pérez, Gerente de Proyecto de la Autoridad de
4 Carreteras y Transportación. Carmen Ana Morales Mateo,
5 Gerente Ambiental del proyecto. Honorable Andrés Miranda,
6 Presidente de la Legislatura Municipal y demás compañeros de
7 la Legislatura Municipal de la Ciudad Autónoma de Caguas.
8 Honorable Sylvia Corujo, Representante por la Ciudad de
9 Caguas. Honorable Connie Varela, Representante por la
10 Ciudad de Caguas. Demás miembros del comercio, ciudadanía
11 e invitados todos de esta ciudad. De inmediato dejo ante
12 ustedes a nuestro anfitrión en esta noche, al honorable
13 William Miranda Marín, quien se habrá de dirigir a ustedes.

14 HON. WILLIAM MIRANDA MARIN:

15 Muchas gracias y buenas noches tengan todos y todas.
16 Agradezco inmensamente la presencia de tantos cagüeños y
17 algunas personas de la región, que se han dado cita aquí
18 esta noche para participar de este Taller Informativo
19 relacionado con este proyecto que tiene tanta trascendencia
20 para, no solamente los cagüeños, sino todos los residentes
21 de la región Centro-Oriental y pueblos limítrofes.

22 Me gusta siempre decir que cuando yo voy a Ponce, hay
23 personas que se me acercan y me dicen: "Willie, ¿cuándo va
24 a estar el tren hasta Caguas?" Entonces, al principio me
25 sorprendía y yo: "Bueno, ¿por qué le preocupa eso?" Y,



1 entonces, claro, después que me contestó la pregunta que
2 directamente le hice al ponceño que me lo planteó por
3 primera vez y le digo: "¿Por qué te interesa?" y me dice:
4 "Bueno, porque como yo tengo que viajar a San Juan tantas
5 veces a la semana, pues, yo lo que haría es que dejo mi
6 automóvil en Caguas porque el tapón grande lo cojo desde
7 Caguas a San Juan" y ahí está la lógica. Y le digo esto
8 también porque en cualquier estudio que se haga sobre lo que
9 llamamos 'ridership' de este sistema, obviamente, habría que
10 considerar también esos pasajeros potenciales.

11 Yo le agradezco también a toda la oficialidad del
12 Departamento de Transportación y Obras Públicas, a la
13 Autoridad de Carreteras que estén aquí celebrando este
14 Taller conjuntamente con nosotros porque la jornada, como se
15 está haciendo costumbre aquí en este país para proyectos
16 como éste, pues, son largas, azarosas, llenas de obstáculos
17 muchas veces y, lamentablemente, a veces no nos damos cuenta
18 del daño que se le hace a un país, a una región por no
19 realizarse los proyectos con la celeridad, con la eficiencia
20 y la efectividad que las circunstancias requieren.

21 Este proyecto en particular es un proyecto que nosotros
22 empezamos a plantearlo y a solicitar fuertemente que se
23 realizara desde 1998. En 1998 la administración, yo llevaba
24 dos años como alcalde, escribió solicitando que se
25 extendiera el Tren Urbano hasta Caguas. Esa era la



1 concepción que teníamos en esos momentos y el Presidente de
2 la Legislatura Municipal, aquí presente, movió a la
3 Legislatura Municipal para que aprobara una resolución
4 solicitando lo mismo, que se extendiera el Tren Urbano hasta
5 Caguas, pero no nos hicieron caso. Entonces, en el 1999,
6 siendo yo Presidente del Partido Demócrata aquí en Puerto
7 Rico y siendo el entonces Gobernador la persona de más
8 jerarquía en relación con el Partido Demócrata, pues,
9 tuvimos la reunión en Fortaleza. Quiero hacer este cuento
10 para que ustedes vean que lo que estamos hablando es algo
11 que se ha luchado muchísimo y que lo que quiero es
12 convocarlos a que se conviertan en una especie de apóstoles
13 para que este proyecto se pueda realizar rápidamente.

14 En una reunión que tuvimos allá en Fortaleza hablamos
15 sobre este proyecto y recuerdo que el entonces Gobernador le
16 dijo a Pesquera, que era Secretario de Transportación y
17 Obras Públicas, le dijo: "Oye, Carlos, ¿cuánto cuesta
18 llevarle el tren a Willie a Caguas?" y él dijo: "Como 200
19 millones". Y yo: "Pero vamos a llevarlo". Entonces, él le
20 dijo e hizo una pregunta retórica: "¿Y Willie lo quiere?"
21 Y dijo: "Hay cartas y hay resoluciones de la Legislatura
22 Municipal pidiéndolo". Pero ahí quedo todo, verdad. No
23 pasó nada. Entonces, cuando se estaban identificando los
24 proyectos que queríamos el liderato de aquí de la región con
25 la que era en ese momento candidata a la gobernación, que



1 luego fue Gobernadora, Sila María Calderón, Connie pidió
2 unas cosas, Sylvia pidió unas cosas, Dalmau pidió unas cosas
3 y Sixto pidió otras cosas y yo pedí el tren para Caguas.
4 Pero en el proceso, eso fue, llegamos al 2001, Sila empieza
5 su gobernación y, entonces, se olvidó cumplir con ese
6 compromiso porque era un compromiso costoso y, obviamente,
7 ella entró a una administración con múltiples problemas
8 financieros. Pero pasó el tiempo y yo dije: "Bueno, ya
9 pasó el tiempo razonable para que se busquen alternativas"
10 y como no se hacía nada, yo insistí. Empecé a escribir
11 cartas al entonces también Secretario de Transportación y
12 Obras Públicas, José Izquierdo Encarnación, y no me hacían
13 caso.

14 Entonces, ahí es que yo decido publicar una carta
15 abierta porque lo que vi, no me informaban qué iban a hacer,
16 pero vi que empezaron a hacer unos cuentecitos en el Expreso
17 Don Luis A. Ferré y dije: "Eso no es". Queremos un sistema
18 de transportación colectivo moderno, eficiente que una la
19 gente de nuestra región con la Región de San Juan. Y
20 escribí una carta abierta y logré la atención que quería.
21 Entonces, la Gobernadora asignó unos 15 millones para el
22 diseño, pero eso lo hizo porque antes de eso, con dinero de
23 la ciudad, nosotros hicimos un estudio de viabilidad
24 preliminar, que aquí está una de las personas que me ayudó
25 a prepararlo con la asistencia de una compañía francesa, el



1 ingeniero Raúl Gayá, que lo vi por aquí, que determinó que
2 era impostergable que tuviéramos ese sistema, que era viable
3 un sistema de tren liviano porque de otra manera lo que
4 íbamos a tener ahí era un caos y, obviamente, la región
5 necesitaba un sistema de transportación rápido que pudiera
6 mover mucha gente desde aquí hacia allá y de allá para acá.
7 Y ahí fue que vimos por primera vez que el 80 por ciento de
8 las consultas de ubicación del país, consultas de ubicación
9 de proyectos, están aquí en la región nuestra y todavía la
10 situación sigue igual. Pero antes de eso también se asignó
11 un millón de dólares, basado en ese estudio preliminar que
12 nosotros hicimos aquí, para el estudio de viabilidad, que
13 eso fue lo que dio paso a lo que le dije de los 15 millones
14 para el diseño. Pero siguieron las vicisitudes y empezaron
15 el diseño, pero complicaciones hasta que llegamos al 2004,
16 al 2004.

17 Yo insisto ese es el proyecto que queremos para la
18 región y hay unas complicaciones con el diseño, etcétera.
19 Se sustituye al grupo que estaba diseñando. Tengo que
20 escribir otra carta pública en el periódico para lograr que
21 me atendieran y funcionó. Entonces, el proyecto se reactiva
22 con fuerza, hay otro diseñador que ha adelantado muchísimo
23 el trabajo en los últimos meses y eso nos trae hasta aquí.

24 Hay distintas alternativas para construir un sistema
25 que una la gente de nuestra región con la Región



1 Metropolitana de San Juan. Los hay bien costosos, los hay
2 menos costosos y los hay baratos. Nosotros no podemos tener
3 menos que lo que tienen las grandes regiones y las grandes
4 ciudades de los países más adelantados, que es un sistema de
5 tren. No nos cerramos, estoy hablando de la administración,
6 no nos cerramos a evaluar opciones como la de BRT, que es la
7 que van a estar hablando aquí esta noche, pero nosotros no
8 descartamos que podamos tener un tren 'diesel' para
9 evitarnos la construcción de la catenaria y todo el sistema
10 eléctrico, pero que sea un tren rápido, que sea agradable la
11 travesía, que sea eficiente y que nos pueda transportar
12 desde aquí a allá en unos quince minutos, no más de quince
13 minutos.

14 He omitido algunos de los incidentes aquí por los
15 cuales hemos pasado porque no quiero cogerles mucho tiempo,
16 pero yo le quiero transmitir a ustedes ahora, que están
17 todos aquí convocados, que yo creo que estamos en el
18 preludio de que podamos realizar este proyecto y empezar a
19 desarrollarlo, a construirlo en este cuatrienio. En el
20 discurso o en el mensaje del estado del país el año pasado
21 el señor Gobernador, honorable Aníbal Acevedo Vilá, dijo que
22 estaba evaluando transferir la responsabilidad de construir
23 este proyecto a nuestro municipio y a INTECO. Y aunque yo
24 le di seguimiento a ese señalamiento de él, no hubo progreso
25 en ese sentido, pero ahora sí lo ha habido en el último mes



1 y ya tenemos un acuerdo preliminar que lo vamos a convertir
2 en algo ya formal donde nuestro municipio e INTECO, y aquí
3 está el Presidente Ejecutivo de INTECO, que es el ingeniero
4 Oscar Jiménez, pues, estamos, como dicen en inglés, 'willing
5 and able' para asumir la responsabilidad de desarrollar este
6 proyecto de tanta urgente necesidad para nuestros residentes
7 aquí en Caguas y en la región y los amigos de Ponce, de
8 Salinas, de Cayey, de Aibonito, que para su sistema de vida,
9 obviamente, tienen que viajar a San Juan a trabajar, los que
10 van a estudiar a la Universidad de Puerto Rico, a los otros
11 centros universitarios, a hacer distintas gestiones. Y
12 nosotros no nos merecemos menos que un sistema moderno de
13 transportación colectiva que esté basado en trenes.

14 Entonces, con la ayuda de ustedes, pero sobre todo con
15 la ayuda de Dios y el compromiso de estos señores que están
16 aquí y el compromiso de Oscar y el compromiso mío personal,
17 nosotros haremos lo indecible para que este proyecto esté ya
18 empezada la construcción a fines de este año o a principios
19 del año que viene. De manera que a principios del próximo
20 cuatrienio todos nosotros podamos montarnos en esos coches.
21 ¿Qué les parece a ustedes?

22 Pues ahora yo le paso la reunión a las personas que
23 tienen la encomienda de dirigirnos en este taller
24 informativo. Muchas gracias.

25



1 SR. LUIS MOLINA:

2 Muchas gracias, honorable William Miranda Marín,
3 Alcalde de esta hermosa Ciudad de Caguas. De inmediato
4 dejamos con ustedes al ingeniero José Hernández Borges,
5 quien hará la introducción del taller y hablará sobre las
6 reglas del taller. Adelante.

7 ING. JOSE HERNANDEZ:

8 Sí, muy buenas noches a todos. Me uno al saludo
9 protocolar, todos los aquí funcionarios gubernamentales,
10 Alcalde. Les agradezco la asistencia. Ha sido una
11 asistencia muy buena que tenemos para esta importante
12 actividad y quisiera, pues, explicarles cómo es que vamos a
13 conducir la actividad. Esta actividad es un Taller
14 Informativo y le llamamos así porque nosotros vamos a hacer
15 una presentación del proyecto y luego vamos a oír los
16 comentarios que ustedes tengan. Cómo podemos mejorar el
17 proyecto, sugerencias que ustedes tengan, de forma tal que
18 nosotros podamos incorporar todas sus ideas a la etapa de
19 diseño. Estamos haciendo también la etapa de estudio
20 ambiental, así que es importante esta actividad para
21 nosotros recoger todas sus sugerencias.

22 Como vamos a llevar la actividad es que vamos a
23 proceder primero a darles una presentación del proyecto por
24 funcionarios de la Autoridad de Carreteras y Transportación.
25 Luego, vamos a entrar a una etapa de ponencias donde vamos



1 a dar primeros turnos a los funcionarios gubernamentales que
2 estén aquí, al Alcalde, aunque ya él dio básicamente sus
3 comentarios al proyecto, los representantes, senadores o
4 representantes de la Asamblea Legislativa del Municipio y
5 luego, todo el público. Cualquiera de ustedes que tenga una
6 pregunta sobre el proyecto, la puede hacer aquí o también
7 puede enviar su comentario o recomendaciones por correo.
8 Así que vamos a comenzar primero leyendo el anuncio que
9 salió en el periódico convocando esta actividad, la cual
10 está siendo grabada para nosotros poder tener sus
11 comentarios y poderlo repasar más adelante. Cada vez que
12 alguno de ustedes se refiera, o sea, se dirija a nosotros,
13 por favor, diga el nombre y a quién representa, entonces,
14 pues, hace su presentación o sugerencia.

15 En estos momentos, voy a pedir a la ingeniero Carmen
16 Ana Morales, de la Oficina de Estudios Ambientales, que nos
17 lea el anuncio de la convocatoria de esta actividad.

18 ING. CARMEN ANA MORALES:

19 Sí, buenas noches. El anuncio lee como sigue: "Aviso
20 al público. Taller Informativo Sistema de Transporte Masivo
21 Caguas - San Juan, AC 500170. El Departamento de
22 Transportación y Obras Públicas, a través de la Autoridad de
23 Carreteras, anuncia bajo organizaciones privadas, agencias
24 de gobierno, entidades municipales y al público en general
25 la celebración de dos talleres informativos sobre el



1 proyecto del Sistema de Transporte Masivo entre los
2 municipios de Caguas y San Juan. El primero se celebrará en
3 el Municipio de Caguas en el lugar Centro de Bellas Artes
4 Angel O. Berríos, Calle Padial, esquina Ruiz Belvis, jueves,
5 8 de febrero de 2007 a las 6:00 de la tarde. San Juan en el
6 Distrito del Centro de Convenciones el miércoles, 21 de
7 febrero de 2007 a las 7:00 p.m. Durante estos talleres se
8 presentará al público la intención de la Autoridad de
9 proveer una alternativa de transporte colectivo entre la
10 Región de Caguas y San Juan, que ayude a los ciudadanos de
11 estas regiones a maximizar su disponibilidad de tiempo y
12 calidad de vida. El proyecto comienza en el Municipio
13 Autónomo de Caguas, en el área de Las Catalinas y discurre
14 hacia el norte hasta conectar con la intersección de las
15 carreteras PR-52, PR-1 y PR-30 continuando por la isleta
16 central de la autopista PR-52 y finaliza en el Municipio de
17 San Juan para un largo aproximado de veinte kilómetros.
18 Incluye la construcción de dos estaciones en el Municipio
19 Autónomo de Caguas, Las Catalinas y Caguas Norte, y la
20 estación final en el Municipio de San Juan. Además, incluye
21 el área de mantenimiento y cocheros. El propósito del
22 Taller Informativo es recibir y consolidar los comentarios
23 de los ciudadanos temprano en la etapa de desarrollo del
24 proyecto propuesto. Personal especializado de nuestra
25 agencia ofrecerá una explicación del proyecto y de las



1 alternativas propuestas. Se discutirán los aspectos
2 ambientales, de diseño, adquisición y construcción. Los
3 asistentes tendrán la oportunidad de presentar sus dudas y
4 comentarios tanto por escrito como durante el desarrollo del
5 Taller. Se considerarán los comentarios durante la fase de
6 diseño del proyecto. Cualquier persona, agencia pública u
7 organización privada que desee someter sus comentarios por
8 escrito, podrá escribir a la Autoridad dentro de los treinta
9 días después de la celebración del Taller. Firmado por el
10 ingeniero Gabriel Alcaraz Emmanuelli, Secretario".

11 Este anuncio se publicó en el periódico El Vocero el
12 miércoles, 24 de enero. En El Nuevo Día el jueves, 25 de
13 enero. Primera Hora, viernes, 26 de enero. Y en el
14 periódico regional La Semana el 1 de febrero de 2007. Se
15 repartieron, además, 8500 hojas sueltas y afiches que fueron
16 colocados en las oficinas públicas y de Gobierno Municipal.

17 ING. JOSE HERNANDEZ:

18 Muchas gracias, Carmen Ana. Antes de pasar a la
19 presentación técnica, quería excusar al Secretario de
20 Transportación y Obras Públicas, el doctor Gabriel Alcaraz
21 Emmanuelli, que no va a estar con nosotros, ya que le surgió
22 un problema familiar de último momento y no puede estar con
23 nosotros. El sí ha estado coordinando y dándonos
24 seguimiento con el proyecto, así que, por favor, quiero que
25 sepan que esa situación no le permitió estar con ustedes.



1 Así que vamos, entonces, a hacer la presentación de los
2 aspectos técnicos del proyecto, que va a estar a cargo del
3 ingeniero José Dávila Soto.

4 ING. JOSE DAVILA SOTO:

5 Buenas noches a todos. Como mencionaron, mi nombre es
6 José Dávila. Yo soy Coordinador de los Proyectos de Sistema
7 de Transporte Colectivo, Sistema de Transporte Masivo, en
8 particular, este proyecto entre las regiones de Caguas y San
9 Juan. Y para mí estar aquí al frente de ustedes hoy es un
10 verdadero placer y me llena de orgullo. Me llena de orgullo
11 no sólo como técnico de la Autoridad de Carreteras, sino
12 también como cagüeño, nacido a unos pasos de aquí, la
13 Clínica San Rafael. Así que sin más preámbulos comienzo con
14 la agenda de esta noche.

15 Esta noche vamos a discutir por qué nosotros
16 necesitamos un transporte colectivo entre estas regiones.
17 Vamos a hablar de cuál es el propósito de este Taller.
18 Vamos a discutir los objetivos de este proyecto. Cómo
19 nosotros nos lo planteamos. Las alternativas que hemos
20 analizado. Las alternativas de alineación que hemos
21 considerado. También vamos a hablar sobre las alternativas
22 que nosotros estamos recomendando o cuáles son nuestras
23 alternativas predilectas. Vamos a hablar sobre los sistemas
24 que hemos estudiado. Vamos a hablar un poquito sobre el
25 financiamiento y al final les voy a dar una conclusión en la



1 que todos vamos a estar de acuerdo, que los que estamos aquí
2 sentados hoy, estamos realmente haciendo historia con este
3 tipo de sistema.

4 ¿Por qué nosotros necesitamos un sistema de transporte
5 colectivo entre estas regiones? Bueno, primero tenemos que
6 descentralizar. Nos ayudan estos sistemas a descentralizar.
7 Permite viajes de una forma más ágil y vamos a ayudar y
8 vamos a tener un mejor y más efectivo control del uso de las
9 tierras. También vamos a ayudar con la movilidad.
10 Facilitamos el movimiento de las personas mientras se reduce
11 el uso del automóvil y definitivamente su impacto en el
12 medio ambiente.

13 En términos de capacidad, pues, vamos a ayudar a
14 aumentar la capacidad en la Puerto Rico 52, que actualmente
15 tiene 120 mil vehículos por día. En términos de economía,
16 todos estos factores ayudan. Nosotros aquí vamos, cuando se
17 hace un tipo de sistemas como éste, ayuda a mejorar la
18 comunicación entre comerciantes, va a haber mayor turismo y,
19 definitivamente, va a haber una revalorización de las
20 tierras. Y eso nos conviene a todos. Pero, sobre todo, y
21 lo más importante, éste es el único sistema de transporte
22 que realmente piensa en ti y en mí. Piensa en el ser humano
23 como prioridad y no piensa, definitivamente, como primero en
24 el vehículo.

25



1 Los objetivos del proyecto. Las maneras en que
2 nosotros nos hemos planteado este proyecto han sido de forma
3 fuerte, pero a su vez, se nos ha hecho sencillo entender lo
4 importante del proyecto. Necesitamos un transporte
5 colectivo entre estas dos regiones. Y estamos hablando,
6 cuando me refiero de aquí en adelante a la Región de Caguas,
7 me refiero a todos estos municipios que estamos alrededor.
8 Me refiero a Juncos, a Cayey, a Cidra, a Las Piedras, a
9 Humacao. Me refiero hasta a Ponce. Cuando me refiera a la
10 Región de San Juan, me estoy refiriendo a San Juan, me estoy
11 refiriendo a Bayamón, me estoy refiriendo a Trujillo Alto.

12 Necesitamos un sistema que sea cómodo, que sea ágil,
13 que sea rápido, que sea seguro, que sea confiable realmente
14 y que mejore la calidad de vida de los ciudadanos. Este es
15 nuestro objetivo primordial. Por eso es que nosotros
16 llevamos esto de norte para trabajar con este proyecto.

17 En adición a esto, pues, vamos a aportar
18 definitivamente al desarrollo económico de ambas regiones.
19 Importante, también, vamos a continuar con esa protección de
20 nuestro corredor ambiental en lo que es Caguas Norte y San
21 Juan Sur. Ese corredor ambiental continuando, evitando el
22 desparramamiento urbano en esas tierras. Lo que tienen aquí
23 presente es un resumen de las alineaciones que hemos
24 estudiado. A continuación se las voy a presentar. Primero
25 hay una alternativa que siempre la tenemos que utilizar en



1 este tipo de proyectos, que es la no acción. Luego vamos a
2 describirles qué es lo que nosotros entendemos o qué es lo
3 que nosotros estamos describiendo como la alineación base.
4 Alternativas locales en Caguas y las alternativas locales en
5 San Juan.

6 Primero, las alternativas de no acción se describen
7 solas. Es no hacer nada. ¿Qué sucede cuando ocurre eso?
8 Pues, definitivamente no se hace justicia a nosotros, el ser
9 humano. Tampoco vamos a tener, vamos a aumentar el tiempo
10 de recorrido entre las regiones y eventualmente se aumenta
11 el uso del combustible y los niveles de contaminantes,
12 etcétera. Así que nosotros decidimos pues, mira, vamos a
13 montar una alineación base. Y esta alineación base fue
14 escogida a lo largo de la Puerto Rico 52 y va desde lo que
15 nosotros estamos describiendo como la Estación Caguas Norte,
16 que está ubicada, aquellos que conocían el edificio de
17 Pinturas Banner, ahora American Furniture Warehouse, al lado
18 de los almacenes de autopistas de la Autoridad de
19 Carreteras. A lo largo de toda la Puerto Rico 52, esto que
20 estoy señalando aquí es el peaje de Caguas Norte. A lo
21 largo de toda la Puerto Rico 52 por la mediana y llegando
22 hasta la intersección de la Puerto Rico 177. Eso es lo que
23 nosotros estamos llamando la alineación base.

24 Ahora vamos y entramos a las alternativas locales en
25 Caguas. La primera alternativa estudiada, de nuevo, nos



1 ubicamos en la Estación Caguas Norte. Como les mencioné,
2 aquí está SIOC, aquí están los almacenes de autopista en
3 Carreteras, lo que era las Pinturas Banner. Nosotros
4 corremos a lo largo de la Puerto Rico 1, pasamos por debajo
5 del puente de la Puerto Rico 30 y seguimos. Esta es la
6 intersección con la Avenida Muñoz Marín, aquí está Western
7 Auto y seguimos completo hasta virar hacia el oeste por la
8 Avenida José Garrido y llegar a un terreno que está al lado
9 de la Farmacéutica Mova. Ahí hay aproximadamente catorce
10 cuerdas, que son lo que nosotros estamos identificando como
11 Estación Las Catalinas. La otra alternativa estudiada que
12 llamamos Alternativa 2, es a lo largo de la Puerto Rico 52
13 por el lado oeste, entremedio de Marginal Bairoa y PR-52.
14 Continuamos a lo largo de la Puerto Rico 52 por el lado
15 oeste hasta que llegamos cercano a la Estación Las Catalinas
16 y brincamos hacia el lado este para llegar a la estación.

17 Otra alternativa como parte de esta visión macro de
18 transportación, una alternativa estudiada, fue la alter-
19 nativa que vamos desde la Estación Caguas Norte a lo largo
20 de la Puerto Rico 30, pero por el lado norte de la Puerto
21 Rico 30 y llegamos a la intersección de la Rafael Cordero.
22 Aquí tenemos, aquí pondríamos una estación multimodal. Aquí
23 está, todos lo conocen, Plaza Centro, el 'shopping' Plaza
24 Centro.

25



1 Vamos a saltar un momentito a San Juan para ver cuáles
2 son las alternativas, en nuestro caso, de llegada, los que
3 somos de acá. La Alternativa A, pues, recuerden, la
4 alineación base llega hasta la PR-177 y de aquí en adelante
5 es que los guío. Esta alineación va por la intersección de
6 la Puerto Rico 1, que es ésta que está aquí. Nos vamos, nos
7 trepamos a donde está la verja del Residencial Las Amapolas
8 y llegamos hasta la Penitenciaría Estatal. Estos terrenos
9 se van a utilizar para otros fines que no son de
10 penitenciaría. Cruzamos por la PR-18 y llegamos por el lado
11 oeste de la Estación de Centro Médico Tren Urbano elevado,
12 pasando por encima de la Puerto Rico 21. La otra
13 alternativa es utilizando el corredor central, el carril
14 reversible, el carril reversible y una vez estamos llegando
15 a la alineación de Tren Urbano existente, nos elevamos y
16 llegamos por el lado este de la Estación de Tren Urbano. La
17 otra alternativa, Alternativa C, nos elevamos por el borde
18 de la PR-18 hacia el lado este, como estaba mencionando,
19 cerca de la verja del Residencial Las Amapolas, elevado por
20 la estación Penitenciaría Estatal, por la línea de la
21 Penitenciaría Estatal, la que bordeamos, nos vamos paralelo
22 por la Puerto Rico 21 hasta que llegamos a la Estación de
23 Cupey de Tren Urbano. La última alternativa es a lo largo
24 de la Puerto Rico 1, entremedio de la marginal Calle Bori y
25 la PR-1 hasta llegar al segundo 'head-house' de la Estación



1 de Tren Urbano de Cupey.

2 Las alternativas de alineación recomendadas, nosotros
3 estamos recomendando una estación en Las Catalinas hasta la
4 Estación de Caguas Norte utilizando la segunda alternativa,
5 que era a lo largo de la PR-52, entremedio de la Marginal
6 Bairoa y la Puerto Rico 52. A eso le añadimos, definiti-
7 vamente, la alineación base y luego continuamos por la PR-18
8 bordeando la Penitenciaría Estatal Oso Blanco. Esta es la
9 vista completa. Comenzamos, Estación Catalinas, esto que
10 está acá es Bairoa, nos vamos por la PR-52, continuamos en
11 una sola línea continua. Esto, luego se los explicaré, son
12 talleres y cocheras. Continuamos en la misma línea por la
13 PR-52, peaje de Caguas Norte, continuamos por la PR-52 por
14 la mediana hasta que llegamos. Esto es Penitenciaría
15 Estatal, la bordeamos alrededor de ella y llegamos a la
16 Estación de Cupey.

17 Las estaciones que estamos recomendando son estaciones
18 livianas, son estaciones abiertas, son estaciones frescas,
19 son cómodas y son seguras. Son estaciones elevadas en Las
20 Catalinas, una estación elevada en Caguas Norte, que va a
21 pasar por, la Puerto Rico 1 pasa por debajo de la estación
22 en Caguas Norte y la Estación Cupey sería a nivel.

23 En términos de las estaciones, pues, aquí podemos ver
24 un poquito más de cerca la estación en Las Catalinas.
25 Tendría facilidad para estacionamiento, área para dejar



1 pasajeros, lo que nosotros llamamos 'kiss and ride'. Se
2 puede hacer estacionamientos multipisos y aquí llegaría la
3 estación. La estación en Caguas Norte, esto es la Puerto
4 Rico 1, la estación es una estación elevada. Aquí hay área
5 de estacionamiento, se puede hacer multipisos, o sea, que
6 muchos estacionamientos. La estación de Cupey es una
7 estación a nivel y estaríamos llegando a esta estación
8 bordeando la Penitenciaría Estatal. Aquí está Tren Urbano
9 y el segundo 'head-house' de Tren Urbano está aquí.

10 La alternativa del área de mantenimiento. Esta ha sido
11 una de las tareas más difíciles porque nosotros hemos
12 tratado de evitar afectar a la menor cantidad de individuos
13 posible. En este caso, pues, estamos afectando a entidades
14 gubernamentales, la Autoridad de Carreteras y,
15 definitivamente, el Municipio Autónomo de Caguas. Ahí
16 serían, están propuestos talleres, cocheras y sistema de
17 control del sistema de transporte masivo o colectivo.

18 Las alternativas de los sistemas, qué sistemas nosotros
19 hemos estudiado. En este caso vamos a comenzar con lo que
20 es el BRT. Vamos a hablar sobre el Better Rapid Transit o
21 Bus Rapid Transit. Son vehículos articulados que van a
22 estar segregados. O sea, no van a estar compartiendo con
23 los vehículos privados. Tienen capacidad de transportar
24 pasajeros sentados, parados. Hasta 120 pasajeros. Estos
25 son ejemplos. Este es el ejemplo más sencillo de ellos y se



1 los traje porque queríamos tener toda la información
2 completa. Esto es uno de los vehículos más sencillos que
3 existen. Ya, prácticamente están viendo que no hay
4 diferencia con un sistema... Sí, allá arriba lo dice, el
5 'wow feeling'. Definitivamente. Hay eléctricos. Todos
6 estos que había mencionado anteriormente son 'diesel'
7 eléctricos, son híbridos, eficientes y ahora les tengo una
8 pequeña peliculita que les quiero mostrar. Vuelvo allá.
9 Este es el BRT de Las Vegas RTC corriendo. La salida y la
10 entrada de este sistema es automática. No se usa el chofer.
11 La idea es que pueda ser compatible con la entrada de
12 personas con impedimento que usan sillas de ruedas. Aquí,
13 en este caso, este sistema está compartiendo vehículo. La
14 idea de nosotros es que sea completamente segregado, aparte.
15 Como ven, es espacioso, cómodo, limpio. Esa doble línea es
16 la magnética que ayuda a que la guagua llegue, el vehículo
17 llegue completo y se pueda estacionar cerca. No son altos,
18 son de piso bajo y no van a tener escalones para la entrada.

19 El otro tipo de sistema estudiado es el 'light rail'
20 conocido por muchos. Se impulsa por energía eléctrica o
21 'diesel'. Se opera a través de un sistema de rieles o vías
22 de acero. Es relativamente silencioso y los vagones pueden
23 llevar hasta 450 personas en configuración de tres
24 vehículos. Tenemos una tabla comparativa entre el 'light
25 rail' y el BRT. Los derechos de vías son similares, el



1 ancho que van a estar utilizando. Las velocidades de
2 operación, quiero que vean. Promedio de un 'light rail' y
3 el promedio de un BRT. Las velocidades máximas, el 'light
4 rail' de 35 a 65 típico, y el BRT de 45 a 65 típico. Las
5 estaciones son similares. Estaciones bajas, de piso bajo,
6 que no tienen escalones, es lo que quiero decir con esto, y
7 con techo definitivamente. La capacidad del vehículo, el
8 'light rail' de 110 a 250, el BRT de 40 a 120 pasajeros. La
9 frecuencia de 12 a 80 vehículos por hora, el BRT puede tener
10 un poquito más, de 60 a 90 vehículos por hora. Y la
11 capacidad en la línea, el 'light rail' va desde 6 mil a 20
12 mil personas por hora, y el BRT de 4 mil a 12 mil personas
13 por hora. Multipliquen eso por diez horas de trabajo, 120
14 a 200 mil.

15 En términos de costo voy a utilizar la alternativa
16 recomendada. El 'light rail' eléctrico, 441 millones. El
17 BRT penitenciaria 297 millones, según términos de costo.
18 'Light diesel' penitenciaria, 354; 'light rail' eléctrico,
19 428; 'light rail diesel', 344; BRT penitenciaria, 297, estoy
20 hablando en millones, y BRT PR-1, esto es por la PR-1, 288
21 millones.

22 En el 2004 el departamento, la Autoridad de Carreteras
23 realizó un estudio de patrocinio gigantesco, a nivel macro,
24 a nivel isla, que nosotros lo llamamos el 'long range
25 transportation plan' para el área de San Juan. También se



1 conoce como el 'island wide'. En este estudio, cuando sale,
2 cuando se incluye el sistema de 'light rail', salen unos
3 patrocinios de aproximadamente 6 mil usuarios para el 2030.
4 Nosotros realizamos otro estudio y confirmó estos
5 resultados. En este caso, este estudio que nosotros
6 realizamos estaba basado en una sociedad pública privada, en
7 que el financiamiento iba a ser por sociedad pública
8 privada. A todos, las razones por las que nosotros podemos
9 entender que estos números dan bajos, los 120 mil vehículos
10 por día que nosotros tenemos en la PR-52 vienen de, cada uno
11 de ellos de sitios diferentes. Los modelos de patrocinio,
12 y ahora hablando en términos técnicos exclusivamente del
13 modelo, al modelo se le hace muy difícil recoger esos viajes
14 independientes. Sabemos que hay sistemas públicos internos,
15 pero todos están desagregados en estos modelos. Agregarlos
16 nos toca a todos para poder que estos modelos de patrocinio
17 puedan incluir a estos patrocinadores, a estos usuarios y
18 podamos tener otro tipo de resultado.

19 En adición a eso, los modelos y los usuarios, nosotros
20 todos, reconocemos que estamos empezando con los sistemas
21 intermodales, en específico con el de ATI, AMA. Llevamos
22 sólo dos años. Estamos empezando. Vamos por buen camino,
23 pero sabemos, y los modelos lo reconocen, que hay una
24 dificultad en esto.

25



1 En términos de sistema, el Departamento está
2 recomendando el uso de un BRT. Les explico por qué. En
3 términos de costo, pues, podemos hablar, alrededor de 300
4 millones de dólares. Pero sobre todo el BRT es un sistema
5 flexible. ¿Qué nosotros vamos a hacer fuera de horas pico?
6 Tenemos que atraer estos usuarios. Tenemos que atraernos a
7 nosotros fuera de lo que nosotros llamamos horas pico, fuera
8 de las 5:30 de la mañana hasta las 9:00 de la mañana. ¿Qué
9 vamos a hacer después? ¿Cómo vamos a atraer a esta gente?

10 El sistema de BRT es un sistema que es flexible porque
11 no está atado a los rieles y les podría dar un ejemplo de
12 una solución, de una posible solución a este sistema.
13 Podríamos dar la vuelta, que el sistema entrara en la Rafael
14 Cordero, pasara por la PR-189, llegara a la India, bajara
15 por la 1, llegara a la Estación Catalinas y siguiera para
16 San Juan. Y lo mismo puede hacer cuando llegue a San Juan.
17 Dándole realmente una alternativa adicional a estos usuarios
18 fuera de las horas pico. Es un sistema segregado. No
19 compite por espacio. No vamos a estar compitiendo con el
20 vehículo. Las estaciones son cómodas, son seguras. Los
21 vehículos, definitivamente, son cómodos, limpios,
22 silenciosos, modernos, rápidos y confiables. La frecuencia
23 del servicio, pues, se puede ajustar según las necesidades
24 y la demanda. Las estaciones y los vehículos tienen la
25 capacidad de integrar la tarifa. La podemos cobrar adentro,



1 la pueden cobrar afuera. Son vehículos modernos.

2 El sistema tiene una capacidad de evolución real. En
3 el momento en que tengamos 120 mil usuarios y los fines de
4 semana yo, ustedes decidamos prender el carro porque se nos
5 va a dañar porque no lo hemos prendido en toda la semana
6 porque nos estamos montando en ese tren, porque nos estamos
7 montando en ese sistema de transporte colectivo y así lo
8 amerita, pues, está definitivamente cambiarlo a un 'light
9 rail'. ¿Dónde estamos? ¿Dónde está la Autoridad? Pues,
10 definitivamente, hoy estamos presentándole esto como parte
11 de la intervención temprana, como parte de esta coordinación
12 con los ciudadanos. Se espera que la evaluación ambiental,
13 que esto es parte de la evaluación ambiental, esté sometida
14 para este verano y como dijo el Alcalde, esperamos tener
15 construcción para principios del 2008.

16 En términos de financiamiento, como mencioné, el
17 sistema de BRT tiene costos aproximados de 300 millones.
18 Esto incluye el costo de vehículos y el costo de obra
19 permanente y se podría realizar una sociedad privada entre
20 el municipio, entre la Autoridad, el Departamento y un
21 consorcio privado para lograr que entre todos consigamos
22 estos proyectos.

23 En conclusión, la construcción del sistema de
24 transporte colectivo entre Caguas y San Juan constituye,
25 definitivamente, una reafirmación de la política pública de



1 dotar al país de un sistema de transporte eficiente y
2 moderno y esto, a su vez, va a redundar en un conector entre
3 las regiones Caguas y San Juan, que va a ser ágil, va a ser
4 seguro, confiable, rápido y, sobre todo, va a ser para
5 nosotros, los ciudadanos, para nosotros, el ser humano.

6 A través de esta hora, antes de continuar con el
7 protocolo, les tengo un vídeo. Dos aclaraciones sencillas,
8 el perro es un perro guía y resolvimos con un poquito de
9 imaginación el problema de tapones en la autopista con el
10 sistema. Eso es todo. Los dejo para que sigan con el
11 protocolo de la reunión.

12 ING. JOSE HERNANDEZ:

13 Bueno, espero que les haya gustado esta presentación
14 donde tuvieron, ya tienen una idea más clara de qué se trata
15 el proyecto. Ahora, pues, le vamos a dar la oportunidad a
16 las personas, primero, que se apuntaron en la lista para
17 hacer alguna exposición o recomendación y luego, vamos a
18 hacer turnos de preguntas y respuestas. Tenemos unos
19 micrófonos en dos lugares, cerca del medio del salón y uno
20 acá al frente. Les pido que cuando vayan a hablar sus
21 comentarios, se identifiquen para efectos de la grabación.
22 Los voy a estar llamando, primero, las personas que se
23 apuntaron en la lista en el orden que están en esta lista y
24 luego, cualquier persona que quiera hacer algún otro
25 comentario o alguna otra pregunta, pues, siéntase en la



1 libertad de hacerlo. Para eso es esta actividad.

2 Antes de comenzar la lista, vamos a darle la
3 oportunidad al representante Connie Varela, que nos quiere
4 dar algunos comentarios sobre el proyecto.

5 HON. CONNIE VARELA:

6 Sí, buenas noches. Muchas gracias por estar aquí ante
7 los reclamos de los cagüeños y todos los residentes de esta
8 Región Centro-Oriental. Quiero saber, al ingeniero Dávila,
9 ustedes recomiendan el sistema de guagua liviana, BRT. Pude
10 escuchar de sus comentarios que ustedes prefieren o
11 recomiendan en estos momentos el sistema de transporte de la
12 guagua, o sea, el BRT en lugar del tren liviano de 'diesel'.
13 ¿Es por costo o porque no van a mover tanta gente?

14 ING. JOSE R. DAVILA:

15 En realidad es un sistema más flexible en el término,
16 si consideramos la cantidad de usuarios que nos están dando
17 los estudios, hablando exclusivamente en términos de
18 estudio. Necesitamos, dándole la oportunidad a que los
19 estudios están correctos, dándole la oportunidad a que todos
20 estos estudios nos están diciendo que la información que
21 tenemos es la correcta porque son los estudios que tenemos.
22 El sistema de BRT es más flexible. Nos permite salir a
23 buscar esos usuarios donde no los tenemos en este momento.

24 HON. CONNIE VARELA:

25 ¿El costo?



1 ING. JOSE R. DAVILA:

2 El costo, la diferencia entre el 'diesel' y el BRT por
3 la misma ruta es aproximadamente 50 millones de dólares.

4 HON. CONNIE VARELA:

5 50 millones. Solamente 50 millones. En un proyecto de
6 300 ó 400, 50 millones no es tanto. Pero si al cabo de
7 tanto tiempo se justifica que va a haber más usuarios,
8 ustedes también dejaron la posibilidad de convertirlo,
9 entonces, a tren. ¿Correcto?

10 ING. JOSE R. DAVILA:

11 En este momento, las instrucciones son que diseñe para
12 los anchos necesarios. En este caso los anchos son iguales
13 entre el BRT y el 'light rail', que se dejen las provisiones
14 para un sistema de 'light rail' si en un futuro hace falta.
15 Las cargas con las que se van a diseñar, en este caso los
16 puentes, van a estar diseñados con cargas para el sistema de
17 trenes.

18 HON. CONNIE VARELA:

19 Okey. Mi preocupación es si al cabo de dos, tres,
20 cuatro, cinco años la realidad es que hace falta el sistema
21 de trenes, cuánto nos costará hacer ese cambio. Nos estamos
22 economizando solamente 50 millones hacerlo de primera
23 instancia. Esa es mi preocupación.

24 ING. JOSE R. DAVILA:

25 Hacer el análisis de costo de vida tendríamos que



1 | hacerlo por el largo de los 50 años con esa diferencia de 50
2 | millones y restarle lo que podríamos perder por aumentar
3 | esos costos porque también es parte del análisis que se
4 | hace. Si estamos pagando más en una obra permanente y
5 | estamos pagando más en operación, también habría que
6 | restarlo y hacer esa matemática. Todavía no la hemos hecho.

7 | HON. WILLIAM MIRANDA MARIN:

8 | A mi me gustaría decirle al Representante Connie Varela
9 | que no hay una decisión final con respecto al sistema que
10 | vamos a utilizar, el modo. Yo personalmente tengo serias
11 | reservas con los BRT. Lo que dije es que no tengo objeción
12 | a que se considerara, pero yo, mi preferencia personal desde
13 | la salida, usar el coche propulsado por 'diesel', que es un
14 | sistema híbrido porque el 'diesel' lo que hace es el
15 | arranque y luego entra a funcionar un motor eléctrico. Es
16 | un sistema económico, mucho más eficiente y te mueve mucho
17 | más gente. El lo presentó ahí, claro, no con todas las
18 | ventajas, sino porque ellos favorecen de entrada el BRT,
19 | pero yo no favorezco eso. Yo estoy en favor de la otra
20 | opción, sistema liviano 'diesel'.

21 | ING. JOSE HERNANDEZ:

22 | Bueno, pues, entonces, vamos a comenzar con las
23 | personas que se apuntaron en la lista. Tengo aquí como
24 | primer turno, si hacen un poquito de silencio para podernos
25 | oír, se los voy a agradecer, al señor Ismael Tirado.



1 SR. ISMAEL TIRADO:

2 Queremos darle, saludar al honorable señor Alcalde, a
3 los honorables señores legisladores que representan al
4 Municipio de Caguas. Mi nombre es Ismael Tirado, soy
5 Presidente de la Boagamé Taxi de Caguas y estaba, me
6 preocupó un poco cuando hablamos del BRT porque,
7 honestamente, me pareció una guagua AMA sofisticada o
8 glorificada. Y entiendo que en unos cinco o diez años
9 tendríamos los problemas que tiene la AMA hoy día
10 glorificados y sofisticados.

11 HON. WILLIAM MIRANDA MARIN:

12 De acuerdo.

13 SR. ISMAEL TIRADO:

14 Por otro lado, queremos, aun siendo transportistas y
15 sabiendo que esto realmente como transportistas públicos nos
16 va a hacer un hueco en nuestra economía personal,
17 indiscutiblemente el BRT me preocupa más todavía por lo que
18 usted acaba de expresar. Que ustedes están dispuestos a
19 salir a buscar los clientes en donde estén. Eso significa
20 que para los trescientos y pico, casi cuatrocientos
21 transportistas públicos de Caguas, ustedes entrarían a ser
22 nuestra competencia aún mayor, ya siéndolo en este tramo de
23 Caguas a San Juan. Nosotros, los taxistas, y yo estoy
24 seguro que también los compañeros que manejan las guaguas
25 públicas, estamos muy contentos con esto. Creemos que



1 Puerto Rico necesita esto. Creemos que Caguas necesita
2 esto. Ya es hora de que en Caguas se empiecen a dar este
3 tipo de cosas, este tipo de progreso. Pero el progreso no
4 necesariamente significa una mejor calidad de vida.
5 Movernos más rápido tampoco significa una mejor calidad de
6 vida. Eso simplemente son algunos comentarios en cuanto a
7 lo que he escuchado.

8 Otra cosa que me preocupa es el ver que los dos sitios
9 a donde están planificadas las paradas de este sistema son
10 dos centros comerciales. Entonces, me pregunto, ¿la
11 finalidad del sistema es comercial o es para ayudar al
12 público? Es una pregunta que dejo en las mentes de ustedes.
13 Lo otro que quisiera, para finalizar, decirle tanto al
14 honorable señor Alcalde como a los representantes de nuestro
15 pueblo en la Legislatura, es que como transportista, como
16 persona que me gano la vida transportando, quisiéramos que
17 ustedes nos recordaran cuando ya tuvieran todo el montaje.
18 No nos olviden. Nosotros somos algunos, vuelvo y le digo,
19 cuatrocientos y pico padres de familias. Esto nos hace un
20 hueco. Quisiéramos ver cómo nosotros podemos entrar y ser
21 parte de este sistema masivo de transporte. Muchas gracias.

22 HON. WILLIAM MIRANDA MARIN:

23 Con respecto al último planteamiento de él, tiene mi
24 compromiso personal que ustedes serán parte importantísima
25 del complemento que requiere este sistema y es cómo la gente



1 debe llegar a la estación y sin eso, obviamente, no tenemos
2 proyecto. Así que ya yo he hecho unas reuniones hace ya par
3 de años porque esto se detuvo, pero ahora las voy a retomar
4 y, obviamente, quiero el insumo de ustedes y cómo le
5 ayudamos a mejorar la flota y con un pensamiento regional
6 cómo establecemos un plan completo para toda la región.

7 ING. JOSE HERNANDEZ:

8 Muy bien. Muchas gracias por sus comentarios. Le toca
9 el turno, este nombre no lo entiendo muy bien. No sé si es
10 Mabel Díaz, Urbanización Villa Nueva, pero no entiendo muy
11 bien la letra. Si está aquí la persona que se apuntó.
12 ¿Está? Continúo con el otro. La otra persona también no
13 entiendo muy bien el nombre. No sé si es Santos o Amílcar.
14 Se apuntó aquí en el número 3 en la lista. No tengo la
15 dirección, así que no sé si está presente. Adelante, señor
16 Santiago.

17 SR. SANTIAGO ALEJANDRO:

18 El nombre mío es Santiago Alejandro, Vicepresidente de
19 la Asociación de Porteadores Públicos de Puerto Rico. Yo
20 secundo las palabras que dio mi compañero. Okey.
21 Muchísimas gracias.

22 ING. JOSE HERNANDEZ:

23 Muchas gracias, señor Santiago. Próximo que tengo en
24 la lista aquí, el señor Francisco Agosto.

25



1 SR. FRANCISCO AGOSTO:

2 Buenas noches a todos. Mi nombre es Francisco Agosto.
3 Presido la Federación de Porteadores Públicos de Puerto
4 Rico. Le damos la bienvenida a este proyecto. Estamos muy
5 contentos con este proyecto, pero tenemos una preocupación
6 y ya se lo habíamos comentado al señor Alcalde. Nos
7 habíamos reunido con él creo que en varias ocasiones porque
8 tenemos en esa línea de Caguas a San Juan varias rutas como
9 es la línea Palmer, que lleva aproximadamente 50 ó 60 años
10 dando ese servicio. Tenemos la ruta de Centro Médico a
11 Caguas, que también es parte de la línea Palmer. La
12 preocupación es que tenemos esos compañeros y me preguntan
13 qué va a pasar con nosotros. Ya nosotros nos habíamos
14 reunido con el Alcalde. Precisamente en esta noche hablamos
15 con el Representante Varela, quien nos atendió muy
16 respetuosamente y nos van a reunir en la semana con él.
17 Estamos contentos. No nos oponemos al proyecto, pero
18 queremos que se nos tenga en cuenta. Muchas gracias.

19 HON. WILLIAM MIRANDA MARIN:

20 Bueno, sí. Lo mismo que expresé anteriormente. Este
21 proyecto lo hemos visualizado con la participación activa de
22 los transportistas y lo que hemos pensado es, no solamente
23 en Caguas, sino en toda la región. Por eso hablamos de un
24 plan regional de transportación para la región y cómo
25 nosotros podemos, inclusive, colaborar para que se renueve



1 la flota, para que se creen nuevas rutas, de manera que la
2 actividad de los transportistas, que ha ido reduciéndose,
3 pueda incrementarse, como está el tren aquí, y no dismi-
4 nuirse. Ese es nuestro propósito estratégico.

5 ING. JOSE HERNANDEZ:

6 Muchas gracias, Alcalde. Vamos, entonces, a darle la
7 oportunidad al señor Juan Martínez, Juan Martínez Arroyo.

8 SR. JUAN MARTINEZ ARROYO:

9 Muy buenas noches. El nombre mío es Juan Martínez
10 Arroyo. Saludos al Alcalde de Caguas, honorable Willie y a
11 todos los que representan. Yo represento a la línea Palmer
12 que da servicio de Caguas a San Juan y la línea de Caguas a
13 Centro Médico. Pues, básicamente Francisco Agosto, de la
14 Federación de Porteadores Públicos dijo más o menos lo que
15 yo le quiero decir a ustedes, que estamos muy contentos con
16 el proyecto del Tren Urbano hacia Caguas, que le va a dar
17 muy buen servicio a esta gran ciudad y a pueblos limítrofes.

18 Ahora, pero nosotros tenemos una cantidad de
19 porteadores públicos, que por tantos años venimos dando este
20 servicio a Centro Médico y a San Juan y se nos quedarían en
21 la calle porque realmente no tendrían, el trabajo se le va
22 a caer con el Tren Urbano. Muy bueno porque es un proyecto
23 muy bueno, pero se nos van a quedar en la calle. Entonces,
24 le vamos a agradecer a usted, señor Alcalde, al Departamento
25 de Obras Públicas que nos tomen en consideración con toda su



1 buena fe para no dejar a estos padres de familia en la
2 calle. Muchas gracias.

3 HON. WILLIAM MIRANDA MARIN:

4 Reitero mi compromiso que eso va a ser así. Nos vamos
5 a estar reuniendo.

6 ING. JOSE HERNANDEZ:

7 Muchas gracias, señor Martínez. Vamos a darle la
8 oportunidad al señor Herman Monefeldt.

9 SR. HERMAN MONEFELDT:

10 Muy buenas noches. Mi nombre es Herman Monefeldt y
11 vengo a hablarles como un ciudadano más de Caguas. Quiero
12 llamar la atención sobre algunos puntos que me vinieron a la
13 mente cuando me presentaron esto de transportación en masa.
14 Uno de los puntos es el sitio de estacionamiento que se va
15 a proveer para los usuarios del tren este. Es necesario que
16 esos sitios de estacionamiento o sean gratis o tengan un
17 costo mínimo para que permitan que el usuario utilice el
18 tren como medio de transportación. Estos sitios de
19 estacionamiento sería necesario que fueran vigilados para
20 que no pase como actualmente está pasando en el Tren Urbano
21 que muchas personas ya no lo utilizan porque llevaban sus
22 carros, lo dejaban en el estacionamiento donde no proveían
23 ninguna clase de seguridad y eran los carros vandalizados,
24 salían perdiendo, les salía más caro el tratar de utilizar
25 el Tren Urbano que el viajar en sus propios carros. Esa



1 vigilancia también se debe extender a los propios trenes
2 para que toda persona que se monte ahí se sienta
3 completamente segura en su viaje porque va a haber personas
4 de todos los calibres, educaciones, etcétera con tipos de
5 comportamiento y es bueno que haya una seguridad completa
6 durante la transportación.

7 El Alcalde mencionó de un compañero que le dijo que
8 venía de Ponce y le gustaría desmontarse aquí y coger para
9 San Juan. Me permito recordarles que a este usuario hay que
10 proveerle en la estación servicios sanitarios porque si se
11 llega hasta San Juan... El tren más caro del mundo en sus
12 estaciones no tiene servicios sanitarios. Y si van a venir
13 de toda la isla a crearse un problema, más vale que le
14 busquen la solución en estos momentos.

15 Sería conveniente también conseguir empresas que se
16 vuelvan copartícipes en el desarrollo del tren. Hay muchas
17 empresas que podrían invertir capital de una y otra manera
18 para reducir los costos de montar el tren y darle
19 mantenimiento. Sería conveniente también utilizar los
20 sistemas de anuncio en los trenes en su parte interior para
21 que por fuera no se dañe el aspecto de los mismos, pero
22 según se utiliza en otros transportes aquí en San Juan y
23 fuera de Puerto Rico, ese dinero de los anuncios podría
24 ayudar a abaratar los costos de esta empresa.

25



1 Sería conveniente que en los sitios donde dejara el
2 tren hubiera guagüitas o sistemas de transportación para
3 conducir a uno a donde a uno le interesa. Porque viajar de
4 aquí pa' que lo suelten en Cupey y yo no voy pa' Cupey,
5 pues, qué rayo yo he logrado. Montarme en un tren que me
6 vuelva a traer a Caguas. Eso está pasando con el Tren
7 Urbano actualmente, así que no hay nada de qué asustarse.
8 Sería conveniente que hiciera paradas en algunos sitios de
9 importancia, como Montehiedra, el Centro Médico, Las
10 Américas porque el Tren Urbano, precisamente una de las
11 cosas que se le critica es que pasa por el lado de todos
12 esos sitios y no los dejan allí. Entonces, para qué.

13 Debe regularse lo que las personas que se montan en el
14 tren van a cargar con ella. Porque puede que haya personas
15 que pretendan utilizar el tren como un medio de
16 transportación y llegan allí cargados de cajas y paquetes,
17 gallinas, etcétera y cosas, pues, eso no puede ser. Tiene
18 que ser un sitio limpio y cómodo para todo el mundo y no
19 para aprovecharse algunas personas y usarlo como un
20 transporte de sus propiedades.

21 Sugiero también que haya un horario razonable porque
22 muchas personas podrían viajar de aquí a San Juan o viajan
23 de San Juan y vienen aquí a Caguas y llegue la hora de
24 regresar y el tren ya no está en operaciones. ¿Qué va a
25 hacer si su carro está en otro lado y él en una ruta



1 completamente fuera del alcance? Tiene que haber un horario
2 razonable para que se le pueda sacar provecho a esto y sea
3 seguro cada uno hacer sus diligencias.

4 Otra cosa sería o sugeriría que periódicamente se
5 hicieran evaluaciones de cómo está la operación en todo
6 sentido, pero que estas evaluaciones fueran abiertas para el
7 público para que pueda opinar cómo está funcionando el tren.
8 Le sugiero a Willie que acelere el tren pa' ver si puedo
9 tener la oportunidad de montarme en él.

10 ING. JOSE HERNANDEZ:

11 Quiero tocar algunos puntos que el señor Monefeldt nos
12 trajo sobre, y las otras personas que hablaron antes, de los
13 carros públicos o los taxis. La política del Departamento
14 de Transportación y Obras Públicas es integrar todos estos
15 sistemas al tren. Obviamente, como ustedes saben, el tren
16 no se puede salir de la vía. Tiene que ir en una ruta de un
17 punto A a un punto B y gran parte del éxito de estos
18 sistemas es que tenga la alimentación fuerte del público
19 hacia las estaciones, hacia el punto de partida y de
20 llegada. Por lo tanto, esa alimentación es a través, ya sea
21 de sistemas públicos o privados de transportación flexible,
22 como es los carros públicos o los taxis, donde ustedes
23 puedan recoger los clientes en las urbanizaciones o los
24 otros lugares y los lleven a las estaciones. Sin eso, el
25 tren no va a tener la suficiente clientela o va a limitarse



1 a lo que quepa en el 'parking'. Una vez el 'parking' se
2 llene o las personas que los lleven y los dejen en la
3 estación, ahí va a ser el límite del tren en términos de su
4 capacidad.

5 Por lo tanto, es bien importante, y parte de lo que el
6 Departamento ahora mismo está trabajando, que ya tiene
7 acuerdos firmados con transportistas públicos,
8 específicamente en Bayamón, ya tenemos un sitio que van
9 muchos carros públicos, tenemos acuerdos firmados con los
10 transportistas públicos. Algunos municipios también están
11 montando sistemas de 'trolley' que los llevan a las
12 estaciones y ese es el éxito de este sistema, que podamos
13 tener la alimentación fuerte hacia el sistema.

14 En términos de, él habló sobre los anuncios, los
15 anuncios es una fuente de ingreso que se puede tener en este
16 sistema y pueden empezar desde las estaciones teniendo
17 también concesiones en las mismas estaciones y dentro del
18 tren es usual que se pongan anuncios. Eso genera ingresos
19 para el sistema. Y en términos del estacionamiento, es muy
20 cierto lo que dice Herman, que el éxito de esto es que usted
21 se sienta seguro en llevar su vehículo al estacionamiento y
22 lo pueda encontrar en igual estado cuando regrese.
23 Actualmente en el Tren Urbano en los estacionamientos no se
24 cobra. Hay una vigilancia, pero al no cobrar puede haber el
25 problema de usted reclamar si le robaron un tapabocinas o le



1 rompieron un cristal o le llevaron algo. Eso es algo que
2 hay que determinar qué es mejor, si cobrar una tarifa módica
3 para que tenga seguridad o un seguro que lo cubra, pero es
4 algo que se puede ir mejorando y que yo sé que nos preocupa
5 a todos cuando uno deja su vehículo allí, lo quiere
6 encontrar de regreso igual que como lo dejó. Así que le
7 agradezco mucho los comentarios al señor Herman, que vamos
8 a tomarlos todos en consideración.

9 No tengo más nadie que se haya apuntado en la lista,
10 pero eso no significa que no puedan hablar. Por favor, a
11 medida, yo los voy a ir reconociendo y van diciendo sus
12 comentarios o preguntas. Así que tengo a una señor por
13 aquí. Déjenme coger primero a la dama del abrigo rojo. Si
14 se puede identificar, dice su nombre para efectos de récord.
15 SRA. CARMEN MELENDEZ:

16 Buenas noches. La señora Carmen Meléndez y yo soy una
17 residente de la Urbanización Bairoa en Caguas. Ustedes, el
18 señor mencionó que el tren va a pasar por nuestra
19 urbanización. Me preocupa mucho eso porque nosotros somos
20 una urbanización de clase media y ahora mismo el ruido de la
21 autopista a nosotros nos afecta bastante y nosotros no
22 tenemos un muro de contrarruido porque no somos una
23 urbanización de clase alta. Pero me gustaría, no me opongo
24 al tren porque yo trabajo en la Universidad de Puerto Rico
25 y estoy loca porque llegue el tren para salirme del tapón,



1 pero lo que quiero es que ustedes nos tomen en consideración
2 nuestra calidad de vida a los residentes de Bairoa porque ya
3 nosotros tenemos bastante con el ruido de la autopista y lo
4 que queremos saber es cómo nos va a afectar eso en nuestra
5 calidad de vida cuando nosotros no tenemos un muro que nos
6 proteja de los ruidos. Gracias.

7 ING. JOSE R. DAVILA:

8 Sí, buenas noches. Gracias por el comentario y por la
9 pregunta. Actualmente se están realizando estudios de ruido
10 y vibraciones a lo largo de la ruta. En el caso de que se
11 afectara, definitivamente hay que tomar medidas al respecto.
12 Normalmente estos sistemas eliminan vehículos de la
13 autopista y normalmente hacen menos ruido que los vehículos
14 en general, pero se están haciendo estudios de vibraciones
15 y de ruido y si Bairoa se afectara, pues, definitivamente
16 habría que tomar medidas al respecto.

17 El sistema no pasa por Bairoa, pasa por la autopista.
18 Quería aclarar esto. No está dentro de la Urbanización
19 Bairoa. Está por la marginal de la autopista, cercano a lo
20 que es la marginal Bairoa.

21 ING. JOSE HERNANDEZ:

22 Okey. Voy a coger al caballero que esta cerquita del
23 micrófono. Después vengo acá y después por acá.

24 SR. JUAN ROMAN AULET:

25 Muy buenas noches. Mi nombre es Juan Román Aulet,



1 agrimensor y con residencia y mi oficina en la Urbanización
2 Jardines de Caguas. Felicito a todos ustedes por el
3 esfuerzo genuino que está haciendo tanto el honorable
4 Alcalde como los encargados del proyecto de la Autoridad de
5 Carreteras y Transportación y la firma de consultores.
6 Entiendo, por la ponencia que se ha hecho esta noche en el
7 Taller Informativo, que se descarta el sistema del 'light
8 rail train' por razones obvias, económicas y como agrimensor
9 veo que hay unas diferencias de nivel considerables en el
10 centro de la autopista que los trenes que utilizan sistemas
11 de rieles, vías, no pueden usar elevaciones que sean más
12 allá de las pendientes considerables porque no lo harían
13 funcionar mecánicamente. Al ser un sistema que funcionaría
14 de acuerdo al sistema de arte que vimos, sería un sistema de
15 ruedas que funcionaría por el centro de la isleta central.

16 Obviamente, pues, pienso como el Alcalde, nos gustaría
17 el otro tipo de tren, pero habría que verlo en su fondo cuál
18 sería la disponibilidad económica y el funcionamiento y
19 también, como dijo el honorable Representante Varela, que es
20 posible que dentro de cinco años ya no sea funcional y
21 necesitamos un tren de mayor capacidad porque si pensamos en
22 los usuarios de las regiones sur y este que vienen a dejar
23 sus autos, sus carros aquí, pues, el tren no va a ser
24 funcional en cuanto a capacidad. Tenemos que tomar eso en
25 consideración.



1 Otro aspecto que quiero dejar a la consideración de
2 ustedes en el estudio y planificación de la obra es que se
3 estudie detalladamente cómo es que se va a construir porque
4 ustedes saben que cuando ocurre un choque entre dos carros,
5 el tapón es inmenso, que uno se tarda dos horas en llegar a
6 San Juan. Cómo se contempla construir esta obra de manera
7 que se utilicen horas de la noche, si es posible, de modo
8 que pueda fluir el tránsito con normalidad porque ahí se van
9 a usar unas maquinarias y unos equipos que van a interferir
10 con el flujo normal del tránsito.

11 Nuevamente les felicito y quiero, me uno al caballero,
12 quiero usar el tren rápido.

13 ING. JOSE R. DAVILA:

14 Buenas noches. Una aclaración. El Departamento está
15 trabajando la evaluación ambiental. Estos talleres son
16 parte de esa evaluación ambiental. Nosotros no hemos
17 descartado ninguna alternativa. Las alternativas presen-
18 tadas son las que van a estar expuestas en esa evaluación
19 ambiental, pero responsablemente el Departamento tiene que
20 escoger una alternativa preferida y esa fue la que nosotros
21 quizás le dimos un poco de muestra, que es el BRT.

22 ING. JOSE HERNANDEZ:

23 Tengo a una persona por aquí, que le dije que la iba a
24 coger próxima.

25



1 ING. JOSE FORASTIERI:

2 Buenas tardes a todos. Mi nombre es ingeniero José
3 Forastieri. Tengo tres cosas que me preocupan. Una es que
4 no veo una relación de mantenimiento entre el BRT y el LRT.
5 Entiendo yo que el BRT es un tren de un mantenimiento mucho
6 más alto y una edad más corta que el otro de la vía. De
7 manera que 50 millones de dólares en un proyecto de esta
8 magnitud, cuando usted va a tener que reponerlo, como se
9 habló, si hace la necesidad, se habló de una conversión de
10 BRT al LRT y entiendo yo que una conversión de BRT a LRT hay
11 que parar el sistema en lo que se instala la vía y se pone
12 a funcionar. De manera que para mí esa es una alternativa
13 que no es posible desde el punto de vista de ingeniería, a
14 menos que no se construya por otra ruta para no interrumpir
15 el servicio. Una vez que estos servicios empiecen a
16 funcionar, esto se supone que es eterno.

17 Otro punto que no entiendo que se habló era que el BRT
18 pudiera salir de ruta y meterse por las calles de Caguas.
19 Yo no sé si usted ha transitado mucho por Caguas, pero un
20 vehículo de esa magnitud, no camina por Caguas. Se tiene
21 que quedar de estación en estación. Muchas gracias y mucho
22 éxito y espero que esté pronto funcionando.

23 HON. WILLIAM MIRANDA MARIN:

24 Estamos pensando en un transcriollo y que, obviamente,
25 por la ciudad y que lo corran los transportistas que ya



1 tenemos aquí como rutas adicionales. Digo, como Bogotá
2 tiene transmillenium, nosotros tenemos un transcriollo y los
3 transportistas nuestros los corren. ¿Qué les parece?

4 ING. JOSE HERNANDEZ:

5 Bueno, muchas gracias por sus sugerencias. Vamos a
6 coger aquí al caballero y después seguimos poco a poco.

7 SR. GUILLERMO MIRANDA:

8 Buenas noches. Mi nombre es Guillermo Miranda, soy el
9 Presidente de Condado Moderno. Soy gerente y analista
10 estratégico de una operación gubernamental y saludos al
11 Alcalde y a los senadores aquí presentes y a todo el
12 público. Gracias por darme la oportunidad de dirigirme a
13 ustedes.

14 Quiero compartir unas inquietudes. Primero, los
15 transportistas aquí presentes indicaron que ellos se iban a
16 ver afectados. Yo creo que no porque los clientes son
17 diferentes. Los clientes que ellos tienen van a seguir
18 siendo los clientes. Ellos van a tener que llevar siempre
19 a los mismos enfermos al mismo sitio porque los individuos
20 se tienen que bajar justo frente a la puerta y ellos van a
21 querer salir de su casa, de su puerta y llegar a la puerta
22 donde el médico lo va a atender. Así que esos clientes van
23 a ser siempre los mismos. Ellos no se van a montar nunca en
24 el tren. Mayormente, las personas que ellos tienen son
25 personas de edad, personas que tienen impedimentos, personas



1 que necesitan a alguien con quién conversar porque están
2 todo el día solos. Por lo tanto, van a seguir teniendo los
3 mismos clientes. Ahí no se van a afectar.

4 Ahora, sí me preocupa lo del equipo y la durabilidad
5 que mencionaron aquí. ¿Si nosotros vamos a hacer una
6 inversión, por qué no continuamos con lo que ya tenemos? ¿O
7 lo que tenemos no sirve en Caguas? Sirve en el Area
8 Metropolitana, no sirve en Caguas. Nosotros estamos pagando
9 aquello. ¿Por qué no seguimos y extendemos a pagar lo mismo
10 aquí? Nosotros, los bolsillos, las finanzas nuestras, los
11 'taxes' están pagando aquel tren. Vamos a extenderlo hasta
12 Caguas. Eso es todo lo que tenemos que hacer. No es crear
13 otro problema que a lo mejor no nos va a servir dentro de
14 diez años. Es crear una situación que nos proyecte
15 cincuenta años. Eso es lo que debemos hacer y eso yo
16 entiendo que es lo que quiere el Alcalde nuestro, pero
17 tenemos que ser valientes y tomar decisiones valientes en
18 este momento. No esperar veinticinco años, cinco años. Hay
19 que tomar las decisiones ahora para que nuestros nietos se
20 beneficien de eso. Okey.

21 La durabilidad, que bien mencionó el ingeniero aquí,
22 eso es crucial. Nosotros no podemos parar un sistema una
23 vez estemos mentalmente dirigidos, socialmente dirigidos, es
24 como es la palabra. O sea, que la sociedad ya se acostumbre
25 al Tren Urbano o se acostumbre a este tren liviano.



1 Entonces, vamos a parar eso de aquí a diez años para
2 construir un tren que sea igual que el que está en Guaynabo.
3 No. Vamos a construirlo ahora y si tenemos que cambiarlo a
4 algo más sencillo más tarde, pues, lo cambiamos, pero es
5 mejor ir de lo más difícil a lo más fácil, no de lo más
6 fácil a lo más difícil.

7 El terreno es escaso en esta isla. Somos ya cuatro
8 millones sin los dominicanos. Y tenemos que ser realistas.
9 Eso es una realidad que tenemos que vivir. Nuestros
10 compañeros dominicanos, hay muchos aquí, son muy buenas
11 personas y tenemos que vivir con ellos y otros de otros
12 países. Y esto sigue creciendo porque Puerto Rico sigue
13 dinámico. Y Caguas es el centro, como bien nos dice nuestro
14 Alcalde, es el centro de este país y se está moviendo todo
15 a través de Caguas. Toda el área este va a venir a parar a
16 Caguas, dejar sus vehículos e ir al Area Metropolitana si
17 nosotros establecemos un sistema dinámico de transporte en
18 masa. Tenemos que ser valientes en estas decisiones.

19 Ahora, tres preguntas que estuve analizando anoche.
20 ¿Cuándo y dónde y cuáles fueron los resultados del estudio
21 que usted menciona hecho para la planificación y desarrollo
22 de ese recurso comunitario? ¿Dónde podemos conseguir la
23 información todos nosotros? ¿Qué otros desarrollos
24 incidirán? O sea, por ejemplo, tenemos fábricas en Juncos,
25 por ejemplo. Esa fábrica puede tener una guagua grande, dos



1 o tres o un 'shuttle bus' que llegue hasta la Estación de
2 Plaza Centro o Caguas Centro y deje sus empleados que vivan
3 en el Area Metropolitana los deje ahí. Entonces, llegan al
4 Area Metropolitana, toman su auto y llegan a su casa. Eso
5 es lo que proyectamos que ocurra. Pues, qué cosas se van a
6 hacer para organizar todo eso.

7 No deseamos que ocurra lo que ocurrió en Bayamón, por
8 ejemplo, en Guaynabo. Esas estaciones están vacías todo el
9 tiempo. ¿Por qué? Porque no se desarrolló un pensamiento
10 social de desarrollo de la infraestructura de necesidad en
11 la comunidad para que usaran el Tren Urbano. Hay que crear
12 unas leyes a nivel central que nos obliguen a dejar los
13 carros en la casa y nos obligue a utilizar el sistema en
14 masa, como ocurrió en Buenos Aires, como ocurrió en New York
15 hace setenta años atrás. En New York las pandillas se
16 apoderaron de los trenes porque no hubo una ley social. No
17 hubo una ley que obligara al pueblo a utilizar los trenes,
18 los 'subway'. Luego, cuando se crea la ley, que la gente
19 empieza a usarlos, ya las turbas estaban hechas dueñas de
20 los trenes. Así fue que ocurrió en Nueva York hace setenta
21 años atrás después de la guerra. Y tenemos que recordar eso
22 porque esa historia puede darse aquí.

23 Segunda pregunta. ¿Las dos estaciones planificadas al
24 momento, cuál es la proyección de vida útil hasta su
25 obsolescencia? O sea, podemos decir, bueno, podemos hacer



1 una estación que dure cinco años, pero eso era importante
2 antes. Hace cincuenta años atrás cinco años era mucho.
3 Ahora no. Ahora como el poder está dado a la persona y la
4 proyección, ya nosotros nos proyectamos a cincuenta, a cien
5 años, veinticinco, treinta años y como ciudad tenemos que
6 proyectarnos por lo menos mínimo veinticinco años porque es
7 una inversión de 400 millones mínimos. Porque estamos
8 hablando de 300, pero todos empiezan en 300 y luego se
9 duplican. Ustedes saben que eso es histórico. Aquí en
10 Puerto Rico eso es histórico.

11 Por lo tanto, lo que yo recomiendo ahí es que otras
12 actividades incidan en el uso del tren y se involucren, se
13 desarrollen dentro del plan. Y cuando ustedes hagan nuestra
14 próxima presentación, digan: "Estas son las actividades que
15 hemos hablado ya". Perfecto. Entonces, ya todo el mundo
16 entiende la integración de los sistemas. ¿Y cuáles son los
17 planes de financiamiento? ¿Quién pagará el mantenimiento,
18 la deuda y el crecimiento sustentable? ¿Por qué? Porque es
19 mi nieto al que yo estoy envolviendo en estas decisiones,
20 okey, y mi hijo. Y yo quiero saber cómo se van a afectar
21 ellos porque ya tenemos bastante crédito. Tenemos
22 endeudadas más de cien años nuestras comunidades y queremos
23 que sean conscientes de hasta dónde yo voy a llevar a mi
24 nieto y al hijo de mi nieto para pagar esta deuda. Gracias.

25



1 ING. JOSE R. DAVILA:

2 Voy a tratar de contestar todas la preguntas. Si se me
3 queda alguna... Primero, Tren Urbano es un sistema
4 diferente a este sistema. Es un sistema que recoge, en Area
5 Metro hay aproximadamente dos millones de viajes. Tren
6 Urbano es un sistema con muchas estaciones. Es urbano.
7 Este sistema es un sistema, yo lo describo como un tubo, que
8 llegamos de un punto A a un punto B. El mercado es
9 diferente. De la misma manera que el mercado es diferente
10 para los públicos, para el sistema de transporte, en este
11 caso en particular, es un poco diferente.

12 En cuanto a la integración, importantísimo. Esto es
13 una tarea de todos y en este caso, como mencioné
14 anteriormente, o sea, ya esto comenzó. Esto es, vamos a
15 llamarlo el 'kick off' de esta parte de la integración. Ya
16 comenzó. Ya sabemos que tenemos que integrarnos. Si no nos
17 integramos, no hay ni para sus hijos ni para los míos ni
18 para los hijos de mis hijos. Ni para los nietos tampoco.

19 Entonces, el tamaño de las estaciones. Los tamaños de
20 las estaciones se diseñan en base al patrocinio que
21 tengamos. En este caso se usa un patrocinio extendido
22 hasta, podemos utilizar el año 2030, que es el que estamos
23 utilizando. O sea, que no es para cinco años. Es para
24 treinta años o más. ¿Se me queda alguna? No.

25



1 Mantenimiento. El mantenimiento, la información que
2 nosotros tenemos hasta el día de hoy, y admito que nos hace
3 falta más información, es que los dos mantenimientos son
4 similares. En un caso sí tenemos el mantenimiento de las
5 gomas, tenemos que utilizar a los conductores, etcétera.
6 Pero por el otro lado, hay también mantenimiento de los
7 sistemas de transportación tipo trenes. Es un mantenimiento
8 caro, es un mantenimiento costoso también. Hasta la
9 información que tenemos, es balanceado. Es el mismo para
10 ambos casos, pero necesitamos más estudios al respecto.

11 HON. WILLIAM MIRANDA MARIN:

12 Bueno, el mantenimiento es uno de los elementos que se
13 considera en la forma del precio, o sea, la tarifa, que
14 incluye el costo de la inversión, la operación y
15 mantenimiento. Todos estos sistemas de transportación
16 colectiva en el mundo entero, casi todos, no todos, pero
17 casi todos conllevan un elemento de subsidio que los pagamos
18 todos y es lógico que se pague porque esto tiene unas
19 aportaciones a un ambiente sano. O sea, en la medida en que
20 tú sacas automóviles de las carreteras, estás contribuyendo
21 a un mejor ambiente, especialmente ahora donde sabemos que
22 el planeta se va calentando aceleradamente y tenemos la
23 obligación de reducir los modos de movernos de un sitio a
24 otro que utilizan el combustible fósil en una cantidad mucho
25 mayor que la utilizaría un tren, verdad. Estamos hablando,



1 el que yo prefiero, que yo espero que cuando lo evaluemos
2 contra los BRT salga ganador, pues, es mucho menos que tener
3 20 mil automóviles ahí consumiendo gasolina, verdad. Así
4 que, nada, todo esto conlleva un costo social. Un beneficio
5 social y un costo social y todo eso se determina y se
6 concluye con una tarifa que debe ser una tarifa que permita
7 recuperar los costos de la inversión y el rendimiento que
8 tiene que tener esto, una pequeña ganancia, y donde el
9 sistema nos dé porque la tarifa sería muy alta, entonces,
10 tiene que entrar el gobierno a usar de esos fondos. El Tren
11 Urbano está costándole a la Autoridad de Carreteras 98
12 millones de dólares al año y uno de los problemas es que no
13 tiene pasajeros suficientes porque si no le llevamos los
14 pasajeros desde las regiones, desde la Región de Carolina,
15 que recogería todos los pasajeros de esa región desde
16 Fajardo, y no le llevamos los de esta región, pues, más
17 nunca va a llegar a los 80 mil pasajeros diarios o a los 100
18 mil pasajeros diarios. El sistema que tiene capacidad para
19 100 mil pasajeros, más de 100 mil pasajeros al día.
20 ¿Cuánto? 115 mil. Es interesante porque el 'transmillenium'
21 en Bogotá transporta como un millón de pasajeros diarios.
22 Un sistema de autobuses que es una evolución buena allá
23 porque allá ellos van del sistema de transportación
24 colectivo que tienen a un sistema más sofisticado de
25 autobuses. Pero aquí ya tenemos un Tren Urbano. No podemos



1 ir a un sistema de guaguas. Tenemos que ir a un sistema de
2 trenes. ¿Qué ustedes creen? ¿Eso tiene que ser así,
3 verdad? Bueno, pues, nada. No sé si aclaré un poquito la
4 pregunta tuya en cuanto al costo de mantenimiento, pero es
5 parte de los elementos de costo que hay que considerar para
6 tarifa y para el subsidio.

7 ING. JOSE HERNANDEZ:

8 Okey. Voy a darle chance primero al caballero que
9 tengo aquí, luego viene la señora y después me muevo a la
10 parte de atrás. Va a haber la oportunidad para todo el
11 mundo. No hay problema. O sea, estamos aquí para oírlos a
12 ustedes.

13 LCDO. JOSE A. RODRIGUEZ:

14 Buenas noches. El licenciado José Antonio Rodríguez,
15 Legislatura Municipal de Caguas. Mi pregunta va encaminada
16 o enfocada en el costo porque esa figura que se puede ver un
17 poco más grande o un poco más pequeña es un elemento
18 sumamente importante para tomar una decisión entre salir por
19 lo correcto desde el día uno o tomar una decisión que se
20 torne un problema en diez años. Y pregunto, como ustedes
21 han señalado, hay una gran cantidad de vehículos que van a
22 salir de circulación entre Caguas y San Juan al entrar con
23 uno de estos sistemas. Les pregunto a ustedes si dentro del
24 costo total del proyecto han considerado la reducción en el
25 mantenimiento de las carreteras existentes y la no necesidad



1 de expandir esas carreteras adicionando carriles
2 adicionales, adicionando carriles como parte de la reducción
3 del costo total del proyecto, si me hice entender bien.

4 ING. JOSE R. DAVILA:

5 No lo hemos hecho y lo tenemos que hacer.

6 LCDO. JOSE A. RODRIGUEZ:

7 Sería bueno.

8 ING. JOSE R. DAVILA:

9 Es parte del análisis. Muchas gracias.

10 LCDO. JOSE A. RODRIGUEZ:

11 Porque podría ser la inclinación de la balanza a la
12 solución final del problema.

13 ING. JOSE HERNANDEZ:

14 Muy bien. Aquí a la señora que tengo por aquí.

15 SRA. ALICIA LOPEZ FONSECA:

16 Buenas noches a todos. Soy Alicia López Fonseca,
17 ciudadana de mi querida Caguas. Tengo tres observaciones,
18 dos de ellas han sido planteadas, pero quiero abundar un
19 poquito más. Número uno es el costo que implica el
20 estacionamiento. Actualmente, muchas personas usan la
21 carretera vieja, como nosotros conocemos, por no pagar el
22 peaje, ya que sus sueldos no son lo suficientemente altos
23 para estos costos. Número dos, quiero indicarles a mis
24 queridos amigos de la línea Palmer que su clientela
25 mayormente son personas que no tienen automóvil. O sea, que



1 esas personas seguirán siendo sus clientes. Y en tercer
2 lugar, quiero sugerirles que en estas estaciones hayan
3 cafeterías con comida nutritiva para evitar esta obesidad
4 que nos está matando este país porque tendremos gente que
5 vivimos corriendo, que salimos bien temprano, no podemos
6 desayunar y quizás en lo que esperamos el tren podemos
7 desayunar o podemos comer dependiendo de la hora que nos
8 coja la tomada del tren. Muchas gracias y buenas noches.

9 ING. JOSE HERNANDEZ:

10 Sí, señora Elvira.

11 SRA. ELVIRA MARTINEZ Vda. DE PORTELA:

12 Buenas noches. Mi nombre es Elvira Martínez Vda. De
13 Portela y soy Legisladora Municipal. Me llamó mucho la
14 atención la exposición inicial que hizo nuestro Alcalde con
15 relación al atractivo que va a tener este medio de
16 transporte colectivo saliendo de Caguas hacia el Area
17 Metropolitana. Tiene mucha razón. Yo creo que va a
18 ocurrir, tanto la gente del área este, del suroeste, del
19 área sur se van a interesar en llegar a Caguas y usar ese
20 método de transporte colectivo para llegar a San Juan.
21 ¿Quiénes son? Los obreros, los hombres y las mujeres de
22 oficio que trabajan en el Area Metropolitana, los
23 estudiantes, los ejecutivos, los empresarios. Gente de
24 todos los niveles sociales y económicos que sirven a nuestro
25 país en diferentes aspectos. Eso es bien, bien importante.



1 Caguas se va a beneficiar porque la intercomunicación de
2 esta gente con San Juan se detiene en Caguas y el comercio
3 de Caguas se va a beneficiar porque se detienen a tomarse el
4 refresco, la merienda, la comida, comprar un artículo que
5 necesitan y que en esa interrupción de su viaje de Ponce a
6 San Juan, se detienen en Caguas y la adquieren. Va a tener
7 unos beneficios económicos para nosotros. ¿Pero ustedes han
8 hecho un estudio y ya tienen sus resultados de cuánto
9 estacionamiento se necesita para ubicar todos estos
10 automóviles de toda esa gente, que como bien dice nuestro
11 Alcalde, se va a detener en San Juan, en Caguas, mejor
12 dicho, para usar el servicio de transportación, bien sea BRT
13 o LRT, coche, 'diesel, cómo sea? ¿Han hecho ese estudio?
14 ¿Cuántos automóviles se van a detener aquí, se van a
15 estacionar aquí en Caguas, que es centro de Puerto Rico,
16 como dice el señor Alcalde, para luego tener acceso en el
17 medio de transporte, bien sea en el más económico o en el
18 más costoso a San Juan? Esa es una preocupación que tengo,
19 que me parece razonable. ¿Cuántos vehículos van a estar en
20 Caguas estacionados por varias horas hasta que la persona
21 que llegó a San Juan opte por regresar a Caguas a recoger su
22 vehículo y regresar al pueblo de donde procedió
23 originalmente? Esa preocupación se la traigo porque me
24 parece importante.

25



1 El otro punto, y es el último que voy a señalar, yo me
2 alegre estar aquí como Legisladora Municipal frente al señor
3 Alcalde, frente a ustedes que representan al ejecutivo
4 estatal en materia de transportación y al señor Alcalde, que
5 le tiene que preocupar también la transportación local de
6 Caguas. Y me da muchísimo placer saber que aquí está el
7 Presidente de la Asociación de Transportistas y de
8 Portadores Públicos porque aquí en Caguas hay un problema
9 que no se puede sustraer del transporte colectivo porque el
10 transporte colectivo, amigos míos, incluye a todas las
11 clases sociales y económicas del casco urbano, de las
12 urbanizaciones, pero también de los barrios de Caguas.

13 Los que trabajamos en Caguas tenemos contacto diario
14 con los hombres y las mujeres de los campos de Caguas.
15 Conocemos el serio problema de transportación que tienen
16 esos hombres y esas mujeres de los barrios porque tienen que
17 regresar de sus trabajos o de sus compras o de donde ellos
18 estén en la ciudad de Caguas al campo antes de las 4:00 de
19 la tarde porque no hay transportación pública del pueblo de
20 Caguas a los barrios después de las 4:00 de la tarde. Hay
21 quienes dicen que es porque no hay demanda, pero tampoco hay
22 el servicio. La gente que trabaja le pide a sus patronos
23 reducción de horario o entrar más temprano para poder
24 regresar a sus hogares. Y si están en las tiendas haciendo
25 compra o en el médico, en el abogado, en los hospitales



1 están de prisa porque no hay servicio de transportación
2 pública.

3 Ahora, ¿esos ciudadanos deben incorporarse o no al
4 transporte colectivo que los incluye a ellos? Porque ellos
5 también tienen derecho a abordar un tren liviano o urbano,
6 como sea y también a regresar a Caguas y también regresar a
7 sus barrios. Asuman que un campesino opte por usar ese
8 servicio y cuando regrese a Caguas de San Juan, de hacer una
9 gestión cómo va a regresar a su barrio si no hay
10 transportación pública.

11 Yo les digo, amigos míos del poder ejecutivo estatal,
12 a ustedes, los del Departamento de Transportación y Obras
13 Públicas de Puerto Rico, al amigo Gabriel Alcaraz, que hay
14 que preocuparse. No sé si estopándole los botones al
15 Comisionado de Servicio Público. ¿Verdad que sí, Alcalde?
16 Perdóneme, Alcalde, a lo mejor don Andrés me hubiera dicho
17 en la asamblea que estoy fuera de orden, pero es que quiero
18 justificar de que es pertinente de que cuando se habla de
19 transporte colectivo, hay que incluir a todo el mundo, al
20 pueblo y al campo, sea en el tren o en el carro público.
21 Por lo tanto, mi petición es que hagan algo para que se
22 incorpore la gente de nuestros barrios de Caguas al sistema
23 y a los planes de transporte colectivo. Gracias.

24 HON. WILLIAM MIRANDA MARIN:

25 Yo quisiera, respecto al segundo punto, respecto al



1 segundo punto de la Legisladora Municipal, doña Elvira,
2 licenciada Elvira Portela, quiero decirle que la posición de
3 este Alcalde es que la Comisión de Servicio Público no
4 debería tener que ver nada con la forma en que nosotros
5 resolvemos los problemas de transportación de nuestra gente
6 de los barrios. Eso debería ser un asunto de la competencia
7 exclusiva del Gobierno Municipal y que si de mí dependiera,
8 si yo tuviera esa competencia, ya hubiéramos buscado la
9 manera de que los transportistas que siguen esta ruta
10 tuvieran vehículos más modernos con la ayuda municipal y que
11 a la misma vez, aquellas rutas que no le generan suficiente
12 ingreso, que el municipio pueda compensar a ese
13 transportista para que sirva la ruta durante todas las horas
14 que sea necesaria. Pero como esto está en la competencia de
15 ellos, pues, tenemos que buscar las maneras, y usted me va
16 a ayudar, para que nos pase esa competencia y vamos a
17 resolver esa situación.

18 ING. JOSE HERNANDEZ:

19 Bueno, muchas gracias por sus comentarios. Déjame
20 coger de la parte de atrás. Uno de ustedes dos que está...
21 Adelante.

22 SR. JOSE A. MUÑOZ LOPEZ:

23 Mi nombre es José Antonio Muñoz López, colaborador
24 voluntario en el Municipio Autónomo de Caguas en el área de
25 desarrollo social y quiero decir para recordarle a Willie



1 que en el 95 hablamos del tren para Caguas. O sea, que es
2 algo, un sueño que ha tenido el señor Alcalde ya de hace
3 doce años. Pero yo no voy a hablar, aunque soy cagüeño puro
4 de aquí, no voy a hablar necesariamente de Caguas, sino que
5 como está la representación del gobierno central y a
6 nosotros nos está preocupando de que Puerto Rico empiece a
7 planificar para un desarrollo sustentable por los próximos
8 cuarenta o cincuenta años. Lo que no he visto es que para
9 mí Caguas va a ser el centro de transportación entre Caguas,
10 San Juan, pero entre Caguas y Humacao eso tiene que venir
11 pronto porque la 30 en cinco años va a ser insoportable, y
12 entre Caguas, inclusive, Ponce. Es que tenemos que estar
13 viendo que esto tiene que ser parte de un plan del tren
14 hacia toda la isla. No puede ser aislado.

15 La única preocupación que tengo, yo no soy ingeniero,
16 verdad, ni conozco de terrenos ni disponibilidad, pero me
17 preocupa el que qué espacio, si alguno, va a haber si se va
18 a adicionar luego un espacio para el tren que venga de
19 Humacao a Caguas. Me preocupa eso. Y un espacio para el
20 tren que salga de Caguas a Ponce. Yo sé que estoy viendo
21 ahí, lo que he visto son espacios bien limitados, bien
22 pequeños, pero hay que ir pensando en eso porque eso se nos
23 va a caer encima ya mismo, verdad. Ya próximamente.

24 HON. WILLIAM MIRANDA MARIN:

25 Bueno, se ha pensado ya en que la evolución del sistema



1 es esas dos direcciones y si te fijas, ya hay un eje que va
2 por el lado de la 30 y la evolución lógica es hacia Humacao.
3 Lo que pasa es que tenemos que dejar que el futuro pague por
4 la cosas. Ahora mismo no podemos pagar ni por las cosas
5 presentes.

6 SR. JOSE A. MUÑOZ LOPEZ:

7 Lo que estoy pensando es la cuestión de espacio para
8 que luego, cuando se vaya a hacer, se pueda hacer y no haya
9 que costar tanto dinero sacando un montón de construcciones
10 como en San Juan, que ahora estamos atrapados en San Juan,
11 verdad, prácticamente. Claro, el sueño grande es que
12 podamos eventualmente tener ese centro de transportación
13 regional grande que sea como una pequeña ciudad en la
14 ciudad, dentro de la ciudad. O sea, que tenga viviendas,
15 que tenga agencias del gobierno regional, que tenga un
16 hotel, inclusive, hasta cerca, accesible un aeropuerto
17 municipal, que nos va a hacer falta. Todo. O sea, es en
18 grande. Yo no sé, pero es que estamos pensando, en Caguas
19 usualmente tendemos a pensar en grande y para el futuro,
20 pero la pregunta es esa, si ya se está pensando en el plan
21 grande, macro, de transportación por tren a la isla y si,
22 entonces, Caguas cómo va a estar ahí y eso que se está
23 viendo si se está viendo como parte de algo que se va a
24 ampliar. Esa es la pregunta.

25



1 ING. JOSE R. DAVILA:

2 Bueno, lo que el Departamento actualmente está
3 estudiando, tenemos el sistema actualmente en San Juan, el
4 cual ya tenemos en estudio la extensión hacia el Viejo San
5 Juan porque actualmente donde termina es en Sagrado Corazón.
6 No es un punto muy lógico para terminar. También tenemos la
7 extensión hacia Carolina y ésta que estamos aquí
8 presentando, que es la de Caguas. Eso va a recoger
9 bastante, donde está más del cincuenta por ciento de la
10 población de Puerto Rico.

11 En este sistema de Caguas, pues, tiene también la otra
12 línea, que se presentó brevemente, que tenía la estación en
13 Plaza Centro, Caguas Centro, que es la que corre por la 30.
14 Ya ahí estaría preparado para en un futuro correrlo por la
15 30 hacia Humacao, pero tenemos suficientes extensiones a lo
16 que tenemos para, obviamente, pensar todavía más lejos hacia
17 la isla porque todos estos sistemas son sumamente costosos
18 y, como dijo el Alcalde, hay que dejar que los del futuro
19 paguen por lo que van a ir necesitando en el futuro. No se
20 puede proveer ahora una infraestructura que se tenga que
21 pagar ahora que verdaderamente no sea necesaria hasta que
22 llegue ese momento.

23 SR. JOSE A. MUÑOZ LOPEZ:

24 Mi preocupación era esa. O sea, ya se está viendo en
25 Humacao que sí va a poder ser parte y que está



1 considerándose también la cuestión hacia el sur, hacia
2 Ponce, verdad, que se esté considerando de alguna forma.
3 No, es porque dentro de eso, pues, en quince años se va a
4 hacer algo en algo que puede ser la ruta hacia Ponce, pues,
5 se puede dar la alternativa, verdad, y a la larga, entonces,
6 quizás cuesta menos a la larga. Esa es toda la pregunta que
7 tenía.

8 ING. JOSE HERNANDEZ:

9 Voy a dejar a un caballero que está en la parte
10 posterior, camisa verde. Usted, el que levantó el papel y
11 perdone, no sé los nombres.

12 SR. ESTEBAN RODRIGUEZ:

13 Buenas noches. Mi nombre es Esteban Rodríguez,
14 Presidente de Villa Blanca. Yo tengo una preocupación.
15 Nosotros tenemos en Villa Blanca una situación peculiar y es
16 que a nosotros nos cerraron una calle, es la Calle Aserina,
17 en un momento dado, que daba acceso a la número 1 y tenemos
18 ahora, solamente salimos de Villa Blanca por dos calles, que
19 es la Garrido y la Muñoz Marín. Ambas calles están
20 atestadas continuamente de vehículos. Si ustedes hacen una
21 construcción frente al semáforo de la Calle Garrido, de la
22 Avenida Garrido, la salida a Villa Blanca va a ser peor. No
23 sé si es conveniente en este programa que ustedes tienen
24 ahora mismo que nos abran la salida nuevamente, por lo menos
25 para salir de Villa Blanca por la Calle Aserina. Eso es



1 posible allá en San Juan ustedes no lo conocen, pero ahora
2 mismo es un dolor de cabeza que nos tiene vehículos
3 moviéndose contra el tránsito y causando el ataponamiento
4 peor o violando la ley y pasando el semáforo porque el
5 semáforo, pues, también tiene un período muy corto. Así que
6 si esta construcción que ustedes van a hacer frente a la
7 Garrido cuando comience el proyecto, que va a comenzar ahí
8 donde están los 'dealers' de automóviles, lo que va a
9 ocurrir en esa avenida va a ser desastroso para Villa
10 Blanca. No tenemos manera de salir de Villa Blanca hacia
11 San Juan. Así es que yo quisiera que tomaran eso en
12 consideración si acaso ustedes desconocían esto allá en San
13 Juan.

14 Quiero añadir algo. Cuando un sistema no es confiable,
15 quiere decir que el ciudadano común sale de la casa, toma
16 dos cuadras y va a encontrar un vehículo y lo va a llevar al
17 Tren Urbano o va a llegar al Tren Urbano. Eso es a
18 cualquier hora y, obviamente, tiene que ser económicamente
19 viable, que lo que yo me estoy gastando ahora mismo en ir a
20 San Juan sea menos o igual a lo que yo me esté, me vaya a
21 gastar en el Tren Urbano o en los pasos que yo tengo que
22 seguir, los transportes colectivos que yo tenga que tomar
23 para llegar a mi trabajo en San Juan. No puede ser más
24 costoso porque tenemos que hablar de qué es lo que sale del
25 bolsillo. Mientras yo esté en el tapón maldiciendo u oyendo



1 las tonterías que dicen en la radio, no estoy gastando
2 dinero. Yo sí estoy gastando gasolina, pero no puede
3 costarme el Tren Urbano o el transporte éste que estamos
4 ideando más de lo que me cuesta ahora mismo porque de lo
5 contrario, seguimos en lo mismo. Y si yo salgo de mi casa
6 y no encuentro el transporte que me va a llevar al Tren
7 Urbano ni voy a encontrar al Tren Urbano que esté trabajando
8 a esa hora, vuelvo y compro un carro. No hacemos nada.
9 Buenas noches.

10 ING. JOSE HERNANDEZ:

11 Okey. El caballero que está de pie, por favor.

12 SR. MIGUEL QUIÑONES:

13 Buenas tardes a todos. Mi nombre es Miguel Quiñones.
14 Yo tengo en experiencia en área de transportación 25 años en
15 el gobierno. Si una persona puede hablar de transportación
16 en Puerto Rico, soy yo. El mantenimiento de vehículos
17 convencionales para el pueblo de Puerto Rico, por ejemplo,
18 en el año 85-86, a la Autoridad de Puertos le costaba
19 ponerle una inyección a una goma 50 dólares. Ese informe lo
20 hice yo como Director del Negociado de Transportación de la
21 Autoridad de los Puertos. Estuve involucrado en el asunto
22 de los catamaranes. Hay que tener cuidado con lo que se va
23 a comprar en un inicio. Tuvimos unos catamaranes que, aun
24 con las recomendaciones de este servidor, se compraron.
25 Resultaron una adquisición equívoca.



1 Tenemos también la adquisición, control, uso, mante-
2 nimiento y disposición. Ese curso debe tomar este tipo de
3 proyecto. ¿Por qué? Porque, como les dije al principio,
4 tenemos que saber qué vamos a comprar. No es comprar lo
5 más moderno, lo que menos mantenimiento requiera porque hay
6 lo que se llama el deterioro por fatiga de metales. Estamos
7 hablando horas de trabajo de un vehículo. Los costos de
8 mantenimiento de los vehículos de motor en Puerto Rico al
9 gobierno están saliendo sumamente costosos. Esto va a
10 aumentar, lógicamente, tratar de alcanzar los costos del
11 uso de los mismos. Mi recomendación es que se inicie con el
12 pie derecho a comprar lo mejor, lo que tenga más vida útil.
13 Es mi recomendación.

14 HON. WILLIAM MIRANDA MARIN:

15 Muchas gracias.

16 ING. JOSE HERNANDEZ:

17 Muy bien. Muy buena recomendación.

18 SR. RAFAEL SANCHEZ MEDINA:

19 Dios los bendiga a todos primeramente. Quiero
20 identificarme. Mi nombre es Rafael Sánchez Medina. Yo soy
21 presidente de la ruta Caguas a Villa Blanca. Quiero traer
22 nuestros puntos. Primeramente, la antepenúltima persona que
23 conversó, que habló, habló de la situación en Villa Blanca.
24 Yo llevo ocho años como porteador de esa ruta y como decía
25 él, la ruta nuestra era saliendo por Aserina y voy a tomar



1 ese ejemplo. Voy a tomar el ejemplo actual de lo que está
2 sucediendo en el Terminal Pancho Pereira donde se está
3 llevando a cabo una construcción bastante grande y que va a
4 tener finalización posiblemente dentro de ocho meses. O
5 sea, que ocho meses yo como porteador público que vengo de
6 Villa Blanca y siete rutas más, barrios La Mesa, La Changa,
7 San Antonio, Bairoa y otra líneas que venimos de esa zona,
8 las guaguas de Río Piedras, las guaguas de San Juan. Esas
9 líneas que venimos estamos teniendo unos problemas muy
10 serios. Los pasajeros nuestros, de Villa Blanca, tenemos un
11 grupo de pasajeros de personas mayores. Nosotros
12 transportamos los pasajeros del Fondo del Seguro del Estado,
13 que cuando los llevamos, ellos van a coger las terapias y
14 cuando esa gente sale de las terapias, quizás alguno aquí
15 tenga experiencia, que ha pasado por eso, salen adoloridos
16 en una forma terrible. Y hay una situación de querellas de
17 ellos y esa persona que nosotros transportamos, la cual
18 nosotros y los que van a trabajar, nuestro horario de
19 trabajo es desde las 6:00 de la mañana hasta las 5:00 de la
20 tarde, 4:50 ó 5:00 de la tarde es que sale el último turno.
21 La gente de la comunidad sabe que la guagua nuestra empieza
22 en ese horario y salen, y la última sale del terminal a ese
23 horario. Ellos saben. Y hay la situación de Aserina nos
24 causó a nosotros, esa reparación, la restauración de la
25 carretera número 1, que fue colocado los solos para entrar



1 a Bairoa, ahí no se tomó en cuenta.

2 Yo lo que quiero traer en esta noche es lo siguiente.
3 Los porteadores públicos, yo llevo quince años como
4 porteador público, hay compañeros que llevan cincuenta años,
5 cuarenta años, y nosotros somos las personas que estamos en
6 la calle desde las 5:00 de la mañana. Yo desde mi barrio en
7 Las Carolinas de Caguas, donde yo vivo y que trabajé cinco
8 años como porteador público, sale ya, el primer turno salía
9 a las 4:30 de la mañana. Es decir, que nosotros estamos en
10 la carretera aproximadamente entre diez y doce horas
11 diarias. Usted trabaja en una oficina de gobierno en San
12 Juan o en Caguas y usted llega en la mañana, estacionó su
13 carro y usted regresa por la tarde. Usted solamente estuvo
14 en la carretera quizás una hora o dos horas. Nosotros que
15 estamos ocho o diez horas en la carretera, nosotros
16 conocemos todo lo que está pasando en nuestras carreteras.
17 Y nosotros somos a las menos personas que se le consultan.
18 O sea, Obras Públicas busca consultores. Gente que
19 estudiaron en universidades. Pero nosotros, los que estamos
20 ahí en la práctica, que conocemos quién es el que está en
21 las horas de la mañana, las escuelas, la gente con la prisa,
22 con el corre y corre y los tapones y la gente 'parqueándose'
23 como a ellos le da la gana, no hay consideración. A
24 nosotros no se nos tiene en nada. A nosotros no se nos
25 pregunta nada.



1 Aquí la licenciada mencionó que la gente de nuestros
2 campos y en nuestras urbanizaciones ya a las 4:00 de la
3 tarde no hay un vehículo que los lleve. Pero se han
4 preguntado ustedes por qué, cuál es la razón cuando en
5 Puerto Rico había un cien por ciento que movía todos los
6 trabajadores de nuestro país, cuando habían las fábricas que
7 habían cientos y cientos de mujeres y los transportistas
8 eran los que movían a esa familia. Usted oye decir a un
9 universitario, a un ingeniero decir: "Yo me transporté
10 durante todos mis estudios en la transportación pública."
11 Usted oye abogados decir: "Yo era usuario de la
12 transportación pública". Usted oye decir cuánta historia
13 hay de gente que abordaba la transportación pública. Pero
14 quién le dio la espalda al porteador público. El gobierno
15 le dio la espalda al porteador público.

16 Y el Alcalde ahorita mencionó sobre que él reconoce a
17 los transportistas públicos y que el transportista público
18 se le pudiera dar una ayuda, que no hay que decirnos que nos
19 den un dinero para echarnos al bolsillo. Un 'ticket' o un
20 vale para echar gasolina, 10 dólares o 15 dólares para por
21 lo menos minimizar ese último viaje. Ese viaje de las 4:00
22 de la tarde, que nosotros llevamos de Villa Blanca, del
23 terminal en el viaje de las 4:50, nosotros hemos ido a
24 llevar a los pasajeros a Santa Juana, uno solo por 70
25 centavos cuando yo me gasto \$2.50 ida y vuelta. Porque es



1 fácil decir: "Los choferes se van a las 4:00. Ya no hay
2 transportación a las 3:00 de la tarde." Es fácil decir
3 muchas cosas. Antes una goma se conseguía hasta regate'a en
4 10 dólares. Ahora a mí me cuesta una goma de diez lornas,
5 16, 125 dólares, que son 250 dos y 500 las cuatro. Una
6 bomba de gasolina de cualquier guagüita, de esas que hay por
7 ahí, de 82, que vale 18 pesos, la guagua mía por ser 'fuel
8 injection' tiene dos bombas, una en el tanque y otra en el
9 chasis y me sale casi 200 dólares. Y eso es lo que no se
10 dice del porteador público.

11 Había un cien por ciento. Vaya por la ruta. San Juan
12 tenía cuarenticinco guaguas. Vaya, cuántas hay, quince,
13 diez. Cuántas hay en las urbanizaciones donde habían
14 veinticinco guaguas. Caguax tenía veinticinco carros y
15 Caguax tiene cuatro vehículos dando transportación
16 actualmente. Y por qué en cierta ocasión en una reunión en
17 la Comisión de Servicio Público la que estaba dirigiendo la
18 vista pública miró a cuarenticinco que habíamos allí y dijo:
19 "¿Y dónde están los jóvenes? ¿Dónde están los jóvenes?" No
20 habían jóvenes porque qué joven se va a montar en una guagua
21 pública pa' ganarse 30 dólares o 40 dólares y gastar 20 en
22 gasolina y llevarse 20 dólares para su casa. O sea, se ha
23 abandonado al porteador público.

24 Lamentablemente ese padre y esa madre que transportó
25 los que hoy son líderes, ingenieros, doctores y que fueron



1 de tanta bendición a la familia, hoy ese porteador público
2 está pasando su peor momento. Ahí tenemos el ejemplo, el
3 proyecto que están haciendo aquí.

4 ING. JOSE HERNANDEZ:

5 Con el permiso. Por favor, es que se me está yendo
6 mucho turno. Si puede resumir.

7 SR. RAFAEL SANCHEZ MEDINA:

8 Sí. Bien. Resumen.

9 ING. JOSE HERNANDEZ:

10 Se me está yendo la gente y quiero darle más
11 oportunidad.

12 SR. RAFAEL SANCHEZ MEDINA:

13 Muchas gracias. Resumen, número uno, lo que yo quiero
14 decirle a ustedes es que cuando hablamos de integración, de
15 integrar, de integrar a los porteadores públicos al proyecto
16 del Tren Urbano de Caguas para llevar pasajeros del terminal
17 a los terminales que van a hacer, lo que yo quiero decir es
18 que se integre. Una cosa es integrar y otra es crear un
19 comité. Un comité de porteadores públicos integrados al
20 grupo de trabajo que va a bregar con esto. O sea, que son,
21 el porteador público que usted va a buscar para llevar los
22 pasajeros del terminal y urbanizaciones a su punto.
23 Integrarlo, es crear comité. Crear un comité para bregar
24 con esa situación. Lo que yo quise traer primero, yo sé lo
25 que es tiempo porque yo soy un pastor de una iglesia



1 evangélica y yo sé el valor del tiempo. Yo lo conozco, pero
2 es que verdaderamente cuando uno ve que se ha abandonado al
3 porteador público... Mire, en ese terminal ahora mismo
4 actual con ese proyecto, usted sale pa' una ruta, la calle
5 está cerrá', vuelve por allá, la otra está cerrada y quién
6 ha ido a preguntarle a los que están en el terminal. Mire,
7 ese polvorín que tenemos. Cuando usted ve, la constructora
8 debe por la mañana, dos veces al día tirar un poco de agua
9 en esa calle y nosotros estamos en el terminal cogiendo ese
10 polvorín. A quién le interesa eso. Muchas gracias.

11 ING. JOSE HERNANDEZ:

12 Bueno, yo creo que el mensaje llegó y ya el Alcalde se
13 ha expresado en varias ocasiones que va a haber una
14 integración total de los transportistas públicos al sistema
15 y eso es parte del éxito. Vamos a adelantar porque estamos
16 un poquito, verdad, atrasados y se me está yendo mucha
17 gente. Vamos a tratar de ser lo más cortos posibles e ir al
18 grano en la pregunta o el comentario para poder ir
19 completando. Adelante.

20 ING. ANGEL O. BERRIOS SILVESTRE:

21 Buenas noches. Mi nombre es el ingeniero Angel O.
22 Berríos Silvestre. Estoy aquí como ciudadano de la ciudad
23 de Caguas. Hace unas dos semanas hablé con el Alcalde
24 Willie Miranda Marín sobre el proyecto del tren para Caguas
25 y yo creo que estamos más de veinte años tarde. Viví en la



1 ciudad de Atlanta varios años. Tienen un sistema parecido,
2 un sistema de tren pesado parecido al que tienen en el área
3 de Guaynabo, Bayamón y yo creo que Caguas no se merece, se
4 merece algo igual o mejor de lo que hay allá. Tenemos que
5 pensar no en diez, no en quince. Tenemos que pensar en el
6 futuro de nuestra gran ciudad. Nuestra gran ciudad es
7 centro de Puerto Rico. Aquí es donde va a llegar todo el
8 mundo a moverse hacia el área de San Juan.

9 Yo tuve la experiencia, como dijo el señor, de viajar
10 en carro público. Viajé a Mayagüez en la Motor Coach. Nos
11 tomaba de seis a ocho horas el llegar allá, pero dis-
12 frutábamos un montón. Conocíamos a mucha gente y esto es lo
13 que va a suceder en el tren. Vamos a estar viajando,
14 conociendo gente de diferentes lugares. La ciudad va a
15 vibrar porque con eso trae desarrollo económico.

16 Ahora, hay que tener en consideración el desarrollo
17 sustentable del país. No es que vamos a hacer un tren en
18 Caguas y de aquí a diez años nos vamos a olvidar como pasó
19 con la AMA. Esto, todo esto hay que verlo en conjunto con
20 los porteadores públicos, la ciudadanía y el costo es lo más
21 importante. No vamos a hacer un tren como el de San Juan,
22 que tiene un déficit. Un déficit que se paga cuándo. No se
23 sabe todavía, veinte, treinta años. Si hacemos un tren en
24 Caguas, cuánto va a tardar en pagarlo. Veinte o treinta
25 años más. Hay que hacerlo accesible a todo el mundo. Que



1 todo el mundo se pueda montar.

2 Y lo otro. Mi gran preocupación, yo vivo en Bairoa.
3 El lugar donde va la estación por las mañanas hay un tapón
4 increíble. Cuando se estén moviendo, están hablando de seis
5 mil por hora, dónde los van a estacionar, dónde los van a
6 llevar, de dónde los van a traer. Es bueno que tomen eso en
7 consideración. Y lo otro es los costos del proyecto. No
8 podemos hacer un proyecto que al final del día no lo podamos
9 pagar y que empiece en 300 millones, como comenzó uno en San
10 Juan, y terminamos gastando mil millones. Así que con eso
11 los dejo, buenas noches y gracias por la oportunidad.

12 ING. JOSE HERNANDEZ:

13 Muchas gracias, ingeniero. Vamos a dejar aquí al
14 caballero.

15 SR. MANOLIN FERNANDEZ:

16 Voy a ser corto, preciso y conciso. Todos aquí
17 escuchamos cuando estaba el Tren Urbano en desarrollo. Se
18 le dijo a la ciudadanía que eso iba a descongestionar el
19 Area Metropolitana. Mi nombre es Manolín Fernández, soy
20 cagüeño de pura cepa. Mis abuelos nacieron aquí y me
21 criaron aquí. Entonces, dijeron que iba a descongestionar
22 el Area Metropolitana, lo cual no ha sido así. Sabemos
23 todos que aquí mi sugerencia personal, que la Legisladora lo
24 mencionó muy claro y quiero abundar en eso y el caballero,
25 el último caballero, el ingeniero lo mencionó, el



1 estacionamiento. Cómo vamos a manejar a esa gente que llega
2 aquí a Caguas y sale de Caguas. Esa es la parte que yo
3 entiendo que se le debe dar más pensamiento y más prioridad.
4 Eso es todo. Muchas gracias.

5 ING. JOSE HERNANDEZ:

6 ¿Alguien más tiene algún comentario?

7 ING. SIXTO PEREZ:

8 Muy buenas noches. Les habla el ingeniero Sixto Pérez.
9 Primero, he oído los comentarios de, la preocupación con las
10 carreteras. Es lamentable que muchos compañeros ingenieros,
11 no, y planificadores piensan que el problema de los tapones
12 es de las carreteras. El problema de los tapones es única
13 y exclusivamente de los carros. El problema de las ciudades
14 son las carreteras, que están quitando terreno de las
15 ciudades pa' hacerlos cemento, carreteras. Pero vamos al
16 tren.

17 Primero, estoy totalmente de acuerdo con empezar por el
18 tren. Los porteadores se han expresado en unas cuantas
19 ocasiones pensando en transportar la gente de Caguas hacia
20 el Area Metropolitana. El tren viene de allá para acá
21 también y con lo que está sucediendo en Caguas, son muchos.
22 Mire, de Vieques llegué yo aquí y ahora vivo en este país.
23 De allá para acá va a venir gente. O sea, que esa
24 transportación también la van a tener que suplir ellos de
25 las estaciones aquí hacia los barrios y hacia las



1 comunidades que fueran. O sea, esto es en dos direcciones.

2 Mi mayor preocupación realmente son los
3 estacionamientos. No por el espacio, sino por la
4 idiosincrasia de nosotros ya. Aquí la gente, y ustedes que
5 están en Carreteras saben que con la AMA la gente pretendía
6 al principio una parada frente a cada casa. Por lo tanto,
7 a su inicio, ahora mismo en el Tren Urbano, por carecer de
8 los estacionamientos o de la seguridad en los mismos, como
9 dijo uno de los compañeros que habló aquí primero, el
10 usuario quiere ir primero en su carro allí. Dejarlo allí y
11 tenerlo y le da una cierta seguridad eso en lo que allí él
12 se da cuenta de la alternativa que tiene con la
13 transportación colectiva que está emanando de esas
14 estaciones. Eso es lo que va a hacer cambiar a uno. Por lo
15 tanto, la primera etapa, aparte de la etapa de diseño, la
16 primera etapa sería empezar a coordinar esa transportación
17 masiva local saliendo y llegando a las estaciones porque las
18 facilidades que se construyen de estacionamiento, el área
19 que se construye de estacionamiento, al principio será
20 grande, pero eventualmente, al darse cuenta el usuario que
21 tiene la alternativa de la otra transportación, ya va a
22 dejar su carro en su casa y va a haber disponibilidad de
23 espacio en el estacionamiento que eventualmente se convierte
24 en el área de construcción de las estaciones de trasbordo o
25 de conexión a los trenes a Humacao, a Ponce y a lo mejor



1 hasta a mi país, a Vieques. Es el estacionamiento. Pensaba
2 en él por el problema social, el problema, o sea, ya
3 nosotros estamos aquí atados a eso del carro y romper eso va
4 a dar trabajo. El primero es el estacionamiento, pero ir
5 trabajando la transportación colectiva.

6 Y otra cosita. Esto es un municipio autónomo. En la
7 forma es que eso se pueda traer para acá, yo creo que va a
8 funcionar mucho mejor.

9 HON. WILLIAM MIRANDA MARIN:

10 Oye, yo que pensaba que Henry Ford había hecho un gran
11 invento cuando inventó el automóvil. Qué muchos problemas
12 nos está creando. Estamos gordos porque no caminamos.
13 Preferimos el automóvil. Si nos dejan, estacionamos el
14 automóvil dentro de la habitación nuestra pa' no tener que
15 caminar. Tenemos que crear espacios de estacionamiento para
16 automóvil. Dejamos a los transportistas sin pasajeros
17 debido al automóvil. Y a veces nos divorciamos por razón
18 del automóvil. Buenas noches.

19 ING. JOSE HERNANDEZ:

20 Vamos, entonces, a cerrar aquí con el caballero que
21 está en el micrófono actualmente.

22 SR. ANDERSON GONZALEZ:

23 Muy buenas noches. Mi nombre es Anderson González.
24 Trabajo aquí en Caguas hace varios años. Me preocupa la
25 situación en términos de cómo aquí se ha invertido mucho



1 dinero en la transportación. En el Acuaexpreso, que ha sido
2 un fracaso. Actualmente el Tren Urbano va en decadencia y
3 yo digo dos cosas. El pueblo de Puerto Rico o no está
4 educado para hacer la transportación colectiva o no se ha
5 motivado y se ha orientado.

6 Por ejemplo, usted tiene un caso en el Tren Urbano.
7 Primero que nada, yo creo que aquí tenían que hacer un
8 estudio de las estaciones una pegada al otro. Usted camina
9 y la guagua está, a menos de cincuenta metros está la otra
10 estación. Yo creo que si esa transportación colectiva se
11 logra hacer un estudio eliminando paradas y haciendo
12 prácticamente una transportación colectiva, una vez usted se
13 baja de esa estación, usted va directo hasta dónde, hasta
14 Plaza Las Américas, hasta allá va a llegar. Expreso.
15 Bajándose del tren. Pero no podemos seguir sin garantizarle
16 una transportación directa hasta donde usted va. Yo puedo
17 llegar, pero mi interés es llegar al Centro Médico o llegar
18 al Cuartel General, llegar a una actividad en el coliseo y
19 tenemos una cosa muy importante. Los que fueron aquí que
20 tuvieron o los que vieron la cuestión de Ednita Nazario,
21 miren, la fila era interminable. La gente no te vuelve a
22 usar el tren porque no se prepararon para esa actividad,
23 sacar un tren detrás del otro en la dirección porque usted
24 no puede correr hacia la otra estación que está allí. La
25 gente quiere salir del coliseo hacia la zona este o norte,



1 verdad. Pero quiere salir directo y ahí hubo un tapón
2 descomunal en ese 'show'.

3 Quiere decir que la gente que estuvo allí usando la
4 transportación colectiva, no le dio motivo para volver a
5 usarla. Mejor se va en un carro, en el auto. Ahora,
6 nosotros tenemos dos alternativas. Si llegamos hasta Cupey
7 o podemos llegar hasta el Centro Médico, hasta el Centro
8 Médico, ahí se puede hacer un 'switchero' hasta la
9 universidad, hasta la zona bancaria, pero entonces,
10 necesitamos allí una guagua que nos lleve hasta el
11 aeropuerto, por lo menos en eso, y que esté allí disponible.

12 O sea, el tren llegó cada quince minutos, una guagua
13 que salga allí, ya sea de transporte en gran masa o de
14 quince pasajeros. Y el que va pa'l centro de Plaza Las
15 Américas, pues, mire, llegó cada quince minutos una guagua
16 sale para Plaza Las Américas o pa' donde sea y ahí se motiva
17 y con una garantía de lo que pasó en la Estación de Martínez
18 Nadal, que empezaron a desbaratar los carros. Pues, nadie
19 se motiva. Esa planificación tenemos que tener cuenta.

20 Claro, si nosotros logramos aumentar los 'parking' en
21 San Juan, naturalmente la gente se ve obliga' a usar la
22 transportación colectiva y vamos a tener una economía más,
23 vamos a tener una reducción en gastos hacia el ciudadano
24 como yo. Si yo tengo un tren que me garantiza a mí salir de
25 Caguas y llegar hasta el casco de San Juan, mire, yo me voy



1 porque yo me voy. Sabe cómo yo hago, cuando yo salgo de mi
2 casa, me voy por Cataño y llego a San Juan y no estoy dos
3 horas en una actividad. Me voy por Cataño en la lancha y me
4 tardé quince minutos y esa es la situación que uno tiene que
5 aprovechar. Si a mí el tren me lleva a mí, no a Cupey,
6 llévame hasta Centro Médico que yo me encargo cómo llegar a
7 la zona bancaria o cómo llegar a Río Piedras si voy pa' la
8 universidad. Pero tenemos que buscar puntos estratégicos y
9 evitar las paradas extras que nos tienen cada cien metros y
10 hacer un estudio porque cada cien metros tú puedes caminar
11 a pie. No necesitas una estación cada cien metros de una
12 guagua que se pare. Y, entonces, si esa guagua llega ahí,
13 pues, mire, usted va pa' Plaza Las Américas, ahí tiene una
14 guagua expreso que lo está esperando cada vez que usted se
15 bajó cada quince minutos, cada veinte minutos.

16 Esa es mi exposición. Que se tome en consideración la
17 situación de cómo se está gastando el dinero en la
18 transportación colectiva y que ha sido, en el Acuaexpreso ha
19 sido un fracaso quizás por falta de motivación o
20 garantizarle a la persona que usted llegó allí y tiene el
21 carro seguro y que va a llegar a San Juan y va a regresar
22 seguro también de que va a encontrar su auto. Eso es todo.
23 Gracias.

24 ING. JOSE HERNANDEZ:

25 Muchas gracias. Con esto vamos a terminar. Sé que



1 pueden quedar preguntas y sugerencias. Nosotros, cualquier
2 persona que quiera enviarnos alguna sugerencia o pregunta,
3 también tenemos vía correo. Nos la pueden enviar la semana
4 próxima. El 21 hay otro taller similar a éste en el Centro
5 de Convenciones en San Juan. Así que yo creo que ésta no va
6 a ser la última vez que nos vamos a ver sobre este proyecto,
7 así que los exhorto que cualquier persona que tenga alguna
8 sugerencia o comentario, puede acercarse a nosotros o
9 enviarla por correo.

10 Nuestro personal a cargo de este proyecto está ubicado
11 en el Edificio del Tren Urbano en la Avenida Piñeiro, cerca
12 del Expreso Las Américas. Ahí están las personas que están
13 trabajando con el proyecto con la Autoridad de Carreteras.
14 Cualquiera de ustedes que esté en la zona y quiere más
15 información, pues, con gusto puede pasar por esa oficina y
16 se le da toda la información que ustedes deseen.

17 Agradezco la participación y todas las sugerencias y
18 les deseo que pasen muy buenas noches.

19 * * *

20 --SE DIO POR TERMINADO EL TALLER INFORMATIVO--

21 * * *

22

23

24

25



1 FECHA : 8 de febrero de 2007
2 HORA : 6:30 p.m.
3 RE : Taller Informativo sobre el Sistema de
4 Transporte Colectivo Caguas - San Juan
5

6 CERTIFICACION DE TAQUIGRAFA
7

8 CERTIFICO que la que antecede es la transcripción fiel
9 y correcta del récord tomado por la suscribiente de los
10 procedimientos habidos durante este taller.

11 En San Juan, Puerto Rico, a 22 de febrero de 2007.
12

13 
14 Angélica Arenado Tablada

15 Taquígrafa
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25



AUTORIDAD DE CARRETERAS Y TRANSPORTACION
SAN JUAN, PUERTO RICO

RE:

TALLER INFORMATIVO SOBRE EL
SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO
CAGUAS - SAN JUAN

*
*
*
*
*
*
*
*

FECHA : 21 de febrero de 2007

HORA : 7:00 p.m.

CLIENTE : Autoridad de Carreteras y Transportación

DIRECCION : Centro Gubernamental Minillas Sur
Piso 17, Oficina de Comunicaciones
Santurce, Puerto Rico

CELEBRADA EN : Distrito del Centro de Convenciones
San Juan, Puerto Rico

MESA PRESIDENCIAL:

Dr. Hermenegildo Ortiz, Ex-Secretario
Departamento de Transportación y Obras Públicas

Ing. José Hernández Borges, Subdirector
Autoridad de Carreteras y Transportación

Arq. Norberto Guzmán, Secretario Auxiliar
para Urbanismo y Planificación

Ing. Andrés Nazario, Director Ejecutivo Auxiliar
para Transportación

Ing. José R. Dávila Soto, Coordinador y Gerente General
Interino para el Desarrollo de Transporte Masivo

Ing. Madeline Muñoz Pérez, Gerente de Proyecto
Autoridad de Carreteras y Transportación

CRESPO & RODRIGUEZ, INC.

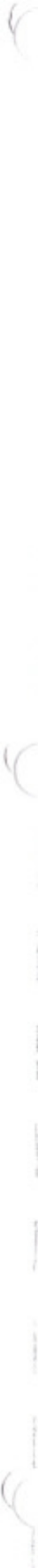
Taquígrafos de Récord

TELS: (787) 758-5930 / (787) 763-8018

FAX: (787) 767-8217

A-6 Yale Street, Santa Ana
Río Piedras, Puerto Rico 00927





1 TAQUIGRAFA DE RECORD:

2 Sra. Angélica Arenado Tablada

3 TECNICO DE SONIDO:

4 Sr. Yamil Borges Rodríguez

5 * * *

6 Los procedimientos se desarrollaron según surgen de la
7 siguiente transcripción.

8 SR. LUIS MOLINA:

9 Muy buenas noches, damas y caballeros. Bienvenidos a
10 este Taller Informativo sobre el Sistema de Transporte
11 Colectivo Caguas - San Juan, hoy, 21 de febrero de 2007,
12 aquí en el Distrito del Centro de Convenciones de San Juan,
13 Puerto Rico a las 7:00 de la noche.

14 Antes de iniciar formalmente este taller, queremos
15 reconocer la presencia de varias personalidades. Entre
16 ellas, el doctor Hermenegildo Ortiz, quien ha sido Ex-
17 secretario de Transportación y Obras Públicas, que está aquí
18 con nosotros. Muchas gracias, doctor, por estar aquí con
19 nosotros. Al ingeniero José Hernández Borges, Subdirector
20 de la Autoridad de Carreteras y Transportación, que está
21 aquí con nosotros también. Norberto Guzmán, Secretario
22 Auxiliar de Urbanismo, que también está con nosotros. El
23 ingeniero Andrés Nazario, Director Ejecutivo Auxiliar para
24 Transporte. El ingeniero José R. Dávila, Coordinador y
25 Gerente General Interino para el Desarrollo de Transporte



1 Masivo. La ingeniera Madeline Muñiz Pérez, Gerente de
2 Proyecto de la Autoridad de Carreteras. De inmediato vamos
3 a dejar con ustedes al ingeniero José Hernández Borges, que
4 hará la introducción al taller y les hablará sobre las
5 reglas del mismo.

6 ING. JOSE HERNANDEZ:

7 Muy buenas noches a todos y bienvenidos a este Taller
8 Informativo del Proyecto del Sistema Colectivo San Juan -
9 Caguas o Caguas - San Juan. Para nosotros es un placer
10 estar aquí y presentarles este importante proyecto para la
11 zona de Caguas y para la zona metropolitana de San Juan. En
12 nombre del Secretario de Transportación y Obras Públicas,
13 doctor Gabriel Alcaraz, y la Autoridad de Carreteras le
14 damos la cordial bienvenida.

15 Este taller es el segundo que celebramos como parte del
16 proceso de planificación y ambiental de este proyecto.
17 Celebramos uno hace varias semanas en Caguas y allá, pues,
18 hubo mucha participación y aquí, pues, tenemos un grupo,
19 pues, bastante también bueno. El formato que tenemos para
20 estos talleres es que vamos a hacer una presentación técnica
21 del proyecto y luego, pues, vamos a darle oportunidad a las
22 personas que se hayan apuntado o no se hayan apuntado para
23 hacer algún comentario o recomendaciones para el proyecto y
24 al final, pues, vamos a hacer un período de preguntas y
25 respuestas.



1 El diseño del proyecto está a cargo de la firma Behan
2 Ibarra y Asociados y la gerencia del proyecto es con
3 personal de la Autoridad de Carreteras y Transportación,
4 ubicados en el edificio de la Avenida Piñeiro o conocido
5 como el edificio del Tren Urbano. Como dije, estamos en la
6 etapa de planificación. Vamos a enseñarles los detalles de
7 la ruta, las posibles estaciones, los conceptos que tenemos
8 para las estaciones y los tipos de vehículos que estamos
9 estudiando para este sistema.

10 Importante, estamos grabando esta actividad. Por lo
11 tanto, tenemos unos micrófonos aquí en el salón. Cada vez
12 que alguna persona se quiera dirigir, pues, por favor, me
13 levanta la mano y, entonces, vamos en orden dándole la
14 oportunidad y se identifica en el área del micrófono y hace
15 sus recomendaciones o sus preguntas. Estamos precisamente
16 oyendo todos los comentarios que ustedes tengan. Nuestro
17 propósito es tomar todo esto en consideración en la etapa de
18 planificación y ambiental en que estamos e ir mejorando
19 nuestro proyecto. Así que vamos a comenzar primero con la
20 ingeniera Madeline Muñoz Pérez, que nos va a leer el anuncio
21 que salió sobre esta actividad.

22 ING. MADELINE MUÑOZ PEREZ:

23 Buenas noches a todos. El aviso público se notificó en
24 los primeros medios de prensa, en El Vocero, en El Nuevo Día
25 y en Primera Hora y el aviso lee como sigue. "Estado Libre



1 Asociado de Puerto Rico. Departamento de Transportación y
2 Obras Públicas. Autoridad de Carreteras y Transportación.
3 Aviso al público. Taller Informativo Sistema de Transporte
4 Masivo Caguas - San Juan, AC 500170. El Departamento de
5 Transportación y Obras Públicas, a través de su Autoridad de
6 Carreteras y Transportación, anuncia a las organizaciones
7 privadas, agencias de gobierno, entidades municipales y al
8 público en general la celebración de dos talleres
9 informativos sobre el proyecto del Sistema de Transporte
10 Masivo entre los municipios de Caguas y San Juan. Se
11 llevarán a cabo dos. Uno en el Municipio de Caguas, lugar,
12 Centro de Bellas Artes Angel O. Berríos, Calle Padial,
13 esquina Ruiz Belvis, jueves, 8 de febrero de 2007 a las 6:00
14 de la tarde. El segundo, en San Juan, Distrito del Centro
15 de Convenciones el miércoles, 21 de febrero de 2007 a las
16 7:00 p.m. Durante estos talleres se presentará al público
17 la intención de la Autoridad de proveer una alternativa de
18 transporte colectivo entre la Región de Caguas y San Juan,
19 que ayude a los ciudadanos de estas regiones a maximizar su
20 disponibilidad de tiempo y calidad de vida. El proyecto
21 comienza en el Municipio Autónomo de Caguas, en el área de
22 Las Catalinas y discurre hacia el norte hasta conectar con
23 la intersección de las carreteras PR-52, PR-1 y PR-30
24 continuando por la isleta central de la autopista PR-52 y
25 finaliza en el Municipio de San Juan para un largo



1 aproximado de veinte kilómetros. Incluye la construcción de
2 dos estaciones en el Municipio Autónomo de Caguas, Las
3 Catalinas y Caguas Norte, y la estación final en el
4 Municipio de San Juan. Además, incluye el área de
5 mantenimiento y cocheras. El propósito del Taller
6 Informativo es recibir y considerar los comentarios de los
7 ciudadanos, temprano en la etapa de desarrollo del proyecto
8 propuesto. Personal especializado de nuestra agencia
9 ofrecerá una explicación del proyecto y de las alternativas
10 propuestas. Se discutirán los aspectos ambientales, de
11 diseño, adquisición y construcción. Los asistentes tendrán
12 la oportunidad de presentar sus dudas y comentarios tanto
13 por escrito como durante el desarrollo del taller. Se
14 considerarán los comentarios durante la fase de diseño del
15 proyecto. Cualquier persona, agencia pública u organización
16 privada que desee someter sus comentarios por escrito, podrá
17 escribir a la Autoridad dentro de treinta días después de la
18 celebración del taller. Firma, Gabriel Alcaraz Emmanuelli,
19 Secretario".

20 ING. JOSE HERNANDEZ:

21 Muchas gracias, Madeline. Vamos, entonces, a comenzar
22 la presentación técnica del proyecto a cargo del ingeniero
23 José R. Dávila Soto.

24 ING. JOSE R. DAVILA:

25 Buenas noches. Buenas noches a todos. Muchas gracias



1 por su asistencia. Gracias por estar aquí con nosotros
2 compartiendo en este Taller Informativo sobre el Sistema de
3 Transporte Colectivo de Caguas a San Juan. Mi nombre es
4 José Dávila, como se mencionó. Yo soy coordinador de los
5 proyectos de transportación colectiva, en especial uno de
6 los que vamos a hablar hoy, que es el de transporte
7 colectivo Caguas - San Juan.

8 La agenda para la noche de hoy, vamos a hablar primero,
9 una introducción de por qué necesitamos el sistema de
10 transporte colectivo. Vamos a discutir un poco sobre los
11 objetivos del proyecto, las alternativas que hemos
12 analizado, que hemos estudiado, las alternativas de
13 alineación que hemos considerado, las alternativas que
14 estamos recomendando, o como nosotros preferimos llamarlas,
15 nuestras alternativas preferidas, análisis del sistema que
16 estamos proponiendo. Vamos a hablar un poco sobre el
17 financiamiento y al fin y al cabo, vamos a hablar sobre la
18 construcción, de por qué este proyecto es importante.

19 ¿Por qué nosotros necesitamos un sistema de
20 transportación colectiva? Vamos a empezar hablando sobre la
21 descentralización. Vamos a permitir viajes que van a ser
22 más ágiles y más cómodos desde la Región Sureste hacia la
23 Zona Metropolitana y vamos a ayudar a un mejor y más
24 efectivo control del uso de sus tierras. Vamos a ayudar en
25 la movilidad, vamos a facilitar el movimiento de las



1 personas mientras vamos a reducir el uso del automóvil.

2 En términos de capacidad, pues, definitivamente, vamos
3 a ayudar a mejorar la capacidad de la Puerto Rico 52, que
4 actualmente es utilizada por 120 mil vehículos por día. En
5 cuanto a la economía, todos estos factores ayudan. Ayudan
6 al desarrollo económico de la región permitiendo una mejor
7 comunicación entre los comerciantes, mayor turismo y,
8 definitivamente, una revalorización de las tierras. Pero de
9 todas, la razón más importante es que el sistema de
10 transporte colectivo es el único sistema que se desarrolla
11 pensando única y exclusivamente en el ser humano y no en el
12 vehículo.

13 En cuanto a los objetivos del proyecto, nosotros
14 teníamos objetivos específicos y objetivos que fuimos
15 encontrando a lo largo del desarrollo del mismo. Primero,
16 vamos a proveer una alternativa de transporte colectivo
17 entre las regiones de Caguas y San Juan, que sea rápida,
18 segura, confiable y tiene que ser cómoda. Que se maximice
19 el tiempo y mejore la calidad de vida de los ciudadanos.
20 También vamos a ayudar a aportar en el desarrollo económico
21 de las regiones y nos encontramos con un objetivo importante
22 en este desarrollo. Vamos a continuar ayudando con esa
23 protección del corredor ambiental, que existe entre la zona
24 de Caguas Norte y San Juan Sur evitando el desparramamiento
25 urbano en el desarrollo de las tierras.



1 En cuanto a las alineaciones estudiadas, vamos a
2 discutir la no acción. Es una alternativa que siempre se
3 pone en la mesa de trabajo. Vamos a hablar lo que nosotros
4 entendemos, lo que nosotros queremos que ustedes entiendan
5 que es la alineación base, que va desde lo que nosotros
6 vamos a llamar Estación Caguas Norte hasta la PR-177, a lo
7 largo de la PR-52. Las alternativas locales en Caguas y las
8 alternativas locales estudiadas en San Juan.

9 En cuanto a la alternativa de no acción, pues,
10 definitivamente, no se hace nada. Mantenemos los sistemas
11 de transportación en su condición actual. El vehículo
12 privado va a seguir utilizándose de forma primordial.
13 Algunos sistemas públicos existentes, unas rutas existentes
14 de público. En cuanto a aspectos negativos, pues,
15 definitivamente, no se hace justicia al ciudadano.
16 Eventualmente va a seguir aumentando el tiempo de viaje y el
17 consumo de combustible a causa de la congestión vehicular,
18 en adición a los niveles de contaminantes atmosféricos.

19 En cuanto a la alineación base. La alineación base va
20 desde la estación, lo que nosotros estamos llamando Estación
21 de Caguas Norte, que está ubicada cercana a los talleres de
22 la Autoridad de Carreteras, de autopistas y discurre a lo
23 largo de la Puerto Rico 52. Esto que está aquí señalado es
24 el peaje de Caguas Norte. Discurre a lo largo de la PR-52
25 hasta llegar a la intersección de la Puerto Rico 177. Esa



1 es la alineación base que nosotros hemos identificado como
2 alineación fija en este estudio.

3 En cuanto a las alternativas locales estudiadas en
4 Caguas, siempre nos vamos a referir a la Estación de Caguas
5 Norte como la estación que está al lado de los almacenes de
6 la Autoridad de Carreteras, de autopistas, al lado también
7 de los almacenes de Obras Públicas Municipal en Caguas.
8 Esta Estación de Caguas Norte, la primera alternativa dis-
9 curre a lo largo de la Puerto Rico 1, pasamos por debajo
10 de la PR-30, por el puente existente, por debajo. Aquí,
11 ésta es la Avenida Muñoz Marín, para los que sean de Caguas,
12 aquí está el Western Auto, y nos vamos, doblamos hacia el
13 oeste en la Avenida Garrido hasta llegar a un lote de
14 terreno al lado de la Farmacéutica Mova. Para esta zona
15 está el 'mall' Las Catalinas. En este predio de terreno es
16 que estaremos trabajando la Estación de Las Catalinas.

17 La otra alternativa estudiada es la Alternativa número
18 2. De nuevo, desde la Estación Caguas Norte, continuamos a
19 lo largo de la Puerto Rico 52. Esto es Bairoa y esto, aquí
20 hay una marginal entre la Urbanización Bairoa y la Puerto
21 Rico 52. Hay un área verde que es parte del 'right of way'
22 de la autopista. Continuamos a lo largo de la PR-52 hasta
23 que cruzamos de nuevo hacia el terreno al lado de la
24 Farmacéutica Mova.

25



1 La Alternativa 3 en Caguas es una alternativa que va
2 paralela a la Puerto Rico 30, hacia el lado norte de la
3 PR-30 desde, de nuevo, la Estación Caguas Norte a lo largo
4 de la Puerto Rico 30 y llegamos hasta la intersección con la
5 Avenida Rafael Cordero, que queda cercana al otro centro
6 comercial, Plaza Centro.

7 Las alternativas locales estudiadas en San Juan. Aquí
8 nos referimos, el punto de referencia es la intersección con
9 la PR-177 y vamos a pasar por el lado del sistema de puentes
10 que hay con la intersección de la Puerto Rico 1 y vamos por
11 la colindancia del Residencial Las Amapolas hasta llegar a
12 la Penitenciaría Estatal. De ahí brincamos a la Puerto Rico
13 18 y utilizamos parte de la rampa de salida de la PR-21
14 hacia la PR-18, por el lado de la rampa. Entonces, llegamos
15 a la Estación del Centro Médico por el lado oeste, cercano
16 a donde está el Hospital Psiquiátrico.

17 La otra alternativa en San Juan, la Alternativa B. De
18 nuevo, desde la 177, en este caso por debajo de los puentes
19 de la 1. Nos vamos por el centro del carril reversible, nos
20 vamos por el carril reversible y llegamos paralelo a la
21 alineación del Tren Urbano existente. En esta ocasión
22 llegamos por el lado este de la Estación del Tren Urbano de
23 Centro Médico.

24 La Alternativa C. Esta alternativa va hacia la
25 Estación de Cupey. Vamos por el lado, por la colindancia



1 del Residencial Las Amapolas, bordeamos la Penitenciaría
2 Estatal, nos vamos paralelos por la Puerto Rico 1 hasta que
3 llegamos a un predio de terreno que había sido identificado
4 como una zona intermodal en la Estación de Cupey.

5 La Alternativa D es, de nuevo, desde la PR-177 a lo
6 largo de la Puerto Rico 1, entremedio de la Calle Bori y la
7 PR-1 y llegamos al segundo 'head house' que es la Estación
8 de Tren Urbano de Cupey.

9 La alternativa recomendada de alineación, pues, desde
10 la Estación de Las Catalinas hasta la Estación Caguas Norte
11 por la ruta de la PR-52. Cercano a la Urbanización Bairoa.
12 A eso se le añade la alineación base que es desde la
13 Estación Caguas Norte hasta la Puerto Rico 177 y desde la
14 Puerto Rico 177 hasta la Estación de Cupey bordeando la
15 Penitenciaría Estatal Oso Blanco. Esa es la alternativa de
16 alineación recomendada. De nuevo, repito, desde la Estación
17 de Las Catalinas a lo largo de la PR-52, llegamos a la
18 Estación Caguas Norte y continuamos a lo largo de la PR-52,
19 continuamos hasta bordear la Penitenciaría Estatal y llegar
20 a la Estación de Cupey de Tren Urbano.

21 En cuanto a las estaciones, son estaciones, las
22 estaciones en Caguas son elevadas. La estación en Cupey se
23 está pensando en una estación a nivel. En la Estación de
24 Caguas Norte, vamos a verla acá. La Estación de Las
25 Catalinas, primero. Disculpen. La Estación de Las



1 Catalinas va a estar ubicada en un predio de terreno de 20.4
2 cuerdas al lado de la Farmacéutica Mova. Va a tener
3 estacionamiento, da la oportunidad para el 'pick and ride',
4 para el sistema intermodal. La Estación de Caguas Norte la
5 estamos ubicando por encima de la PR-1, elevada y estamos
6 utilizando los terrenos de autopistas, de la Autoridad de
7 Carreteras más unos terrenos que tendríamos que adquirir,
8 que están en esta zona. Ahora mismo está la Mueblería
9 American Furniture Warehouse en esa zona. La Estación de
10 Cupey en el predio de terreno que había sido identificado
11 para la zona intermodal. Esas son las tres estaciones
12 propuestas para este proyecto.

13 En cuanto al área de mantenimiento y cocheras las
14 estamos ubicando sobre terreno gubernamental en su gran
15 mayoría. La Autoridad de Carreteras, de nuevo, parte del
16 terreno de la Autoridad de Carreteras y parte del terreno de
17 SIOC, que es la Secretaría de Infraestructura y Ornato del
18 Municipio de Caguas. Estamos utilizando un poco de terreno
19 de la Autoridad de Desperdicios Sólidos y alrededor de una
20 cuerda, una cuerda de terreno privada. Estamos tratando de
21 buscar la menor afectación a las entidades privadas
22 limitando esto en terrenos públicos.

23 En cuanto a las alternativas de los sistemas
24 estudiados, vamos a hablar un poco sobre el BRT o como
25 prefieren llamarlo ahora el 'Better Rapid Transit' o 'Bus



1 Rapid Transit'. Son vehículos articulados de alta velocidad
2 en carril segregado. Son similares a los trenes. No
3 discuten, no pelean con los vehículos privados. Usan un
4 carril exclusivo y se puede trabajar la frecuencia de los
5 mismos según sea necesario. La capacidad para transportar,
6 entre 30 y 60 pasajeros sentados. Puede llegar hasta 120
7 pasajeros por vehículo aproximadamente. Aquí tenemos uno de
8 los ejemplos más clásicos. Este es un tipo de BRT clásico.
9 Van siendo cada vez más estilizados, más grandes hasta que
10 llegamos a uno de los últimos tipos, que es el RTV de Las
11 Vegas. Son, definitivamente, la descripción lo dice, da un
12 cierto 'wow feeling' cuando uno lo ve. Es un sistema muy
13 eficiente en términos de energía.

14 Hay sistemas que son eléctricos y este sistema es
15 'diesel'. Tengo una película. Este sistema del RTV de Las
16 Vegas el chofer para la salida y la entrada no es utilizado.
17 Esa doble línea que vieron es la doble línea magnética que
18 ayuda a la entrada y a la salida del vehículo. Esto es para
19 cumplir con los espacios requeridos por ADA para las
20 personas que tienen dificultad al caminar. Como ven ahí,
21 esa doble línea va llevando al vehículo lo más cercano
22 posible a la estación. Son vehículos de pisos bajos y
23 llegan a la estación para limitar el espacio que hay entre
24 el vehículo y la estación y que no hay escalones entre
25 ambos.



1 El otro sistema estudiado es una 'light rail'. Pueden
2 ser impulsados por energía eléctrica o 'diesel'. Se opera
3 a través de un sistema de rieles y vías de acero. Es
4 relativamente silencioso y los vagones pueden llevar hasta
5 450 pasajeros en una configuración de tres vehículos.

6 Una tabla comparativa. Los derechos de vías de ambos
7 sistemas son similares, alrededor de 25 pies mínimo. Las
8 velocidades de operación, similares también. De 12 a 28
9 millas por hora promedio o de 12 a 25, y de 35 a 65 millas
10 por hora, velocidades máximas en un 'light rail' eléctrico,
11 y de 45 a 55 máximas para un BRT. Las estaciones son
12 similares. Son estaciones de piso bajo con techo. La
13 capacidad del vehículo es de 110 a 150 pasajeros o de 40 a
14 120 pasajeros con el BRT. La frecuencia se puede manejar de
15 12 a 80 vehículos es lo típico por hora para un 'light
16 rail', y de 60 a 90 vehículos por hora con el BRT. La
17 capacidad en la línea. El 'light rail' puede mover de 6 mil
18 a 20 mil pasajeros por hora, y el BRT de 4 mil a 12 mil
19 pasajeros por hora. En un trabajo de diez horas eso serían
20 120 mil pasajeros por día en un BRT.

21 En términos de costos. El 'light rail' eléctrico
22 nosotros lo hemos identificado por la zona de los proyectos,
23 de las alternativas estudiadas. En cuanto al 'light rail'
24 eléctrico y el 'light rail diesel' alrededor de los 400
25 millones, y el BRT alrededor de los 300 millones. Son los



1 costos de obra capital más los vehículos.

2 En el 2004 el Departamento de Transportación y Obras
3 Públicas realizó un estudio de patrocinio a un estudio de
4 transporte. Vamos a llamarlo el 'island wide'. Se esperaba
5 en ese estudio, se obtuvo una información que el sistema de
6 'light rail' de Caguas a San Juan podía tener alrededor de
7 6 mil usuarios para el año 2030. Este estudio fue
8 reafirmado por un estudio de patrocinio que hemos hecho en
9 esta fase de planificación. En el mismo se utilizaron los
10 modelos con un 'light rail' y un BRT, pero en este caso
11 hicimos un enfoque financiero público privado.

12 ¿Por qué estos números de patrocinio se identifican o se
13 perciben que son bajos? En realidad estos 120 mil vehículos
14 por día que utilizan la PR-52 provienen todos de sitios
15 diferentes. No existe un sistema, en este caso eficiente
16 que los pueda recolectar y los modelos de patrocinio que
17 tenemos identifican esta dificultad. No existe todavía un
18 sistema de distribución de pasajeros intermodal efectivo.
19 Este proceso está entre ATI y AMA, está en desarrollo.

20 Por esto, en cuanto al análisis de sistema recomendado,
21 estamos recomendando el BRT, que tiene un costo de obras
22 capitales y vehículos, como mencioné, alrededor de 297
23 millones. Es un sistema flexible que no está atado a
24 rieles. Por ejemplo, fuera de horas pico, podríamos ir a
25 buscar a esos pasajeros que necesitamos. Podríamos llegar



1 más cerca de donde el sistema intermodal existente nos lo
2 requiera. Las estaciones son cómodas, van a ser seguras.
3 Los vehículos son cómodos, limpios, silenciosos, modernos y,
4 definitivamente, rápidos. La frecuencia del servicio se
5 puede ajustar según la necesidad y la demanda. Las
6 estaciones y los vehículos tienen la capacidad de integrar
7 la tarifa con tarjeta inteligente y podrá ser recolectada de
8 forma rápida y eficiente. Es un sistema que tiene capacidad
9 de evolución real. El mismo, en caso de que sea necesario,
10 puede ser convertido en 'light rail' si la operación entre
11 el volumen y la demanda así lo requieren. Y,
12 definitivamente, y algo que no puse aquí, es que la
13 construcción es mucho más rápida también para este tipo de
14 sistema. Es una construcción más ágil.

15 ¿Dónde estamos? Pues, la Autoridad de Carreteras está
16 realizando estos talleres como parte de intervención
17 temprana con los ciudadanos, con todos ustedes para que nos
18 den su apoyo, para que nos den sus comentarios o sus
19 preguntas. Se espera que la evaluación ambiental sea
20 sometida para este verano. El proyecto se va a diseñar
21 hasta un treinticinco por ciento. Es lo que nosotros
22 llamamos un proyecto de diseño en la fase preliminar, y se
23 sacará a subasta para un diseño de construcción que podrá
24 comenzar a principios de 2008.

25



1 En cuanto a financiamiento, como mencionamos, el BRT
2 tiene costos aproximados de 300 millones. Esto incluye
3 aproximadamente 75 millones de vehículos, y de costos de
4 obra permanente por 325 millones. Lo que hemos estado
5 pensando es una sociedad pública privada entre el
6 Departamento, la Autoridad de Carreteras, Municipio Autónomo
7 de Caguas y consorcios privados para desarrollar todo este
8 sistema.

9 En conclusión, la construcción del sistema de
10 transporte colectivo entre Caguas y San Juan constituye la
11 reafirmación de política pública de dotar al país de un
12 sistema de transporte eficiente y moderno. Este, a su vez,
13 redundará en un conector entre las regiones de Caguas y San
14 Juan, que va a ser ágil, seguro, confiable y rápido
15 ofreciendo una verdadera alternativa al ser humano.

16 Ahora los voy a dejar con un pequeño vídeo, una
17 interpretación artística de cómo podría ser el sistema.
18 Quiero hacer una pequeña aclaración. El perro es un perro
19 guía y no ven vehículos en la autopista porque con un poco
20 de imaginación sacamos el tapón de la Puerto Rico 52.
21 Muchas gracias.

22 ING. JOSE HERNANDEZ:

23 Pues, muchas gracias, Dávila, por la presentación del
24 proyecto. A continuación, pues, vamos a darle oportunidad
25 a las personas que están apuntadas para hacer alguna



1 deposición y toda otra persona que quiera dar sus
2 recomendaciones y, luego, pues, vamos a pasar a un período
3 de preguntas y respuestas.

4 Se había pasado una lista o teníamos una lista para que
5 las personas se apuntaran. Aquí la primera persona que
6 tenemos es el señor Edwin Santiago de la Urbanización Villas
7 de Rey en Caguas.

8 SR. EDWIN SANTIAGO:

9 Sí, buenas noches. Mi nombre es Edwin Santiago. Soy
10 natural de Caguas donde también tengo un negocio de, soy
11 dueño de un jardín especializado en la venta de árboles
12 frutales, nativos y exóticos. Estuve en el taller de Caguas
13 hace dos o tres semanas atrás. En aquel momento a ver el
14 taller y la presentación que ustedes hicieron porque no
15 estaba al tanto de todo lo que habían hecho. Me gustó
16 mucho. Creo que fue muy profesional en los diseños de los
17 modelos de trenes que presentaron, al igual que el, el hecho
18 de que van a haber dos estaciones en Caguas, pues, también
19 me gustó porque creo que, pensaba que solamente iba a haber
20 una y sobre todo la que está en Caguas Centro que va
21 dirigida en un futuro, pues, posiblemente a la extensión del
22 tren hasta Humacao.

23 En ese momento, pues, decidí no opinar, sino, pues,
24 llevar y meditar sobre, porque noté algunas cositas que me
25 preocuparon del proyecto, pero que quería también traer



1 sugerentes, ideas. Quería analizarlas para ver si podía
2 traer alguna que pudiera ayudar a garantizar el éxito
3 económico de este proyecto. Así que brevemente voy a traer
4 las tres cosas que más me preocuparon. Primero, número uno,
5 la condición actual del sistema de trasbordo del tren de
6 Bayamón a San Juan. Segundo, la forma que se está
7 planificando integrar la Región Centro Oriental de Puerto
8 Rico con el tren en Caguas. Y, tercero, pues, me preocupa
9 que un proyecto como éste, porque según dijo Willie allí,
10 pues, pensaba quizás comenzar, darle comienzo a principios
11 de año, a finales de este año, a principios del que viene,
12 pues, me preocupa saber de dónde se va a sacar el dinero
13 para financiar un proyecto tan costoso como éste.

14 Vamos a comenzar con la primera condición que señalé
15 sobre el sistema de trasbordo de Bayamón a San Juan, que me
16 preocupa. ¿Por qué? Porque yo considero que esta es la
17 piedra angular de todo este proyecto. De acuerdo a cómo
18 funcione el sistema de trasbordo de San Juan, pues, va a
19 determinar el éxito o el fracaso económico de este proyecto,
20 que es bastante costoso. ¿Por qué lo digo? Porque este es
21 un tren realmente que es un tren de una sola vía. O sea, no
22 es un tren tipo 'subway' como los que yo he conocido en
23 Nueva York, en Madrid, en París, etcétera, donde hay una
24 serie de trenes que se entrecruzan unos con otros y tú
25 puedes viajar a cualquier punto de la ciudad de un momento



1 a otro, sino que es una sola vía y que va a depender
2 grandemente del sistema de trasbordo y de la eficacia del
3 sistema para que funcione.

4 O sea, que queremos convertir esto en un tipo de
5 sistema de trenes 'subway' a un costo económico que sea
6 viable para nosotros porque es muy costoso hacerlo a nivel
7 de 'subway' completo. Es demasiado costoso. Pero si se
8 planifica bien, pues, se puede crear un sistema de trasbordo
9 bastante eficiente que más o menos imite la calidad de lo
10 que sería un tipo de tren de pasar de una estación a la otra
11 de trasbordo.

12 El sistema, como dije, pues, el de trasbordo se va a
13 usar el de terrestre. O sea, que va a depender de las
14 guaguas, de las minibuses, del sistema de la AMA, etcétera
15 para poder lograr que este sistema funcione. Y en el caso
16 de Puerto Rico, pues, también se está considerando lo del
17 Acuaexpreso, que actualmente creo que está paralizado. Si
18 el sistema fracasa, la gente no va a coger tren. ¿Por qué?
19 Porque no va a confiar en él. El sistema de trasbordo tiene
20 que ser confiable porque las personas que mayormente lo van
21 a utilizar son gente que trabajan, que no van de turistas,
22 que tienen que llegar rápidamente a su trabajo y, por
23 ejemplo, de nada me valdría a mí coger el tren de Caguas a
24 San Juan en quince minutos si después tengo que esperar tres
25 horas para llegar a mi trabajo porque el sistema de



1 | trasbordo que está allí no es eficiente. O sea, yo lo hago
2 | una vez y no lo cojo más porque yo no voy a perder mi
3 | trabajo por culpa de un sistema que no está funcionando.

4 | Bayamón ya tiene un tren parecido a lo que queremos
5 | hacer en Caguas, pero los trabajadores de Bayamón no lo
6 | están usando y sigue el tapón en el Expreso 22. Y si uno se
7 | va ahora a ver cómo está el tapón ahí de Bayamón a San Juan
8 | a como estaba antes del tren, pues, el tapón está igual o
9 | peor. O sea, no ha mejorado. La gente que usa carro no
10 | está usando el tren. ¿Por qué? Porque no confía en el
11 | sistema de trasbordo que hay en San Juan. No es que el tren
12 | no sea bueno. El tren es buenísimo, pero el sistema de
13 | trasbordo no está completo.

14 | Por lo tanto, la gente no confía en que va a llegar a
15 | tiempo a su trabajo porque no va a encontrar un trasbordo
16 | eficiente que lo lleve enseguida a su trabajo. Según tengo
17 | entendido y según explicaron allá en Caguas, este sistema ya
18 | está teniendo pérdidas en alrededor de 80, 85 millones de
19 | dólares al año debido a este problema. Y me temo que dentro
20 | de cinco o seis años, cuando yo espero que pudiera estar
21 | terminado el tren de Caguas, seguimos con esta pérdida
22 | anual, pues, habremos perdido alrededor de 500 a 700
23 | millones de dólares cuando venga a comenzar el tren de
24 | Caguas a San Juan, que yo creo que sería suficiente dinero
25 | como para hacer no sólo el tren de Caguas a San Juan, sino



1 costear el tren de San Juan a Carolina. Así que hay que
2 corregir esto antes, porque no podemos heredar el problema
3 que ahora tiene Bayamón con este tren.

4 En Caguas va a pasar lo mismo, no van a coger el tren.
5 En el caso de mi esposa, por ejemplo, ella trabaja en el
6 Centro Médico, pues, no hay problema porque ella coge el
7 tren en la Estación de Cupey y en cinco minutos se mueve a
8 la Estación de Centro Médico, trasborda como si fuera un
9 'subway' y ya está ahí en un momentito y sin problema.
10 Siempre va a ser así y yo estoy seguro que ella va a ser una
11 de las que lo va a utilizar y estoy seguro de que muchos de
12 los que lo están utilizando ahora son los que, por ejemplo,
13 si vienen de Bayamón, los que da la casualidad que el tren
14 se para en una estación donde ellos trabajan cerca ya, son
15 los únicos que quizás podrían confiar para cogerlo, pero
16 fuera de ahí, no creo. Primero, porque la gran mayoría, si
17 hacen un estudio de las personas que utilizan el tren, tanto
18 de Bayamón como de Caguas, no trabajan cerca de ninguna de
19 esas estaciones. Sus trabajos están a una milla, dos millas
20 o tres de distancia. Por lo tanto, tienen que trasbordar
21 para llegar allá y para colmo, yo creo que el único sistema
22 que realmente se planificó pensando integrarlo al tren desde
23 un principio fue el Acuaexpreso. Es lo único que yo creo
24 que se pensó en eso y se gastó una millonada de dinero
25 haciendo ese canal, pero no se sacó el dinero que se



1 necesita para, o sea, tener, comprar todo lo, las lanchas
2 que hacían falta para llevar a las personas a sus trabajos
3 y esto con dos o tres lanchas no es suficiente tampoco.
4 Porque si las personas están en la hora del 'rush', tienen
5 que llegar a sus trabajos rápidamente, vamos a suponer, yo
6 vengo de Caguas, cojo el tren y llego allí en quince minutos
7 o en veinte en lo que llego a la Estación de Hato Rey y
8 después me bajo allí y no ha llegado la lancha y tengo que
9 esperar una hora o dos, pa' eso me voy en el carro. No
10 vuelvo a coger el tren. Yo cogí esa lancha dos o tres veces
11 como turista. La primera vez que lo cogí del Viejo San Juan
12 a Hato Rey me tomó una hora esperar por la lancha y cuando
13 regresé, de Hato Rey hacia San Juan, tuve que esperar dos
14 horas porque una de las lanchas se dañó y tuve que esperar
15 a que llegara la otra. Estaba de turista y, por lo tanto,
16 no me afectó, pero si hubiera sido en horas de trabajo, yo
17 no volvía a coger la lancha. No confiaba en ella.

18 En esto, pues, es triste que se haya gastado millones
19 de dólares en algo que no está funcionando. Y ahora mismo
20 con 80 millones de dólares al año que se están gastando,
21 pues, cuántas lanchas no se podrían comprar para poner a
22 trabajar ese sistema. Porque por las mañanas tiene que ser
23 un sistema que cuando tú llegues allí hayan tres o cuatro
24 lanchas esperando para salir inmediatamente cada cinco o
25 diez minutos, llegar al Viejo San Juan y que allá haya un



1 sistema de minibuses que te lleven al trabajo
2 inmediatamente, porque tampoco vas a caminar una o dos
3 millas del Viejo San Juan a tu área de trabajo porque tú vas
4 a trabajar, tú no vas a sudar. Y si tú tienes qué hacer, te
5 pasa eso una vez, tú no vuelves a coger el tren. Así que
6 eso tiene que estar integrado en ambas partes. Y si no se
7 corrige este grave problema de trasbordo terrestre en San
8 Juan, que es la raíz de este sistema, o sea, ahí es donde
9 tiene que realmente funcionar, y se le da prioridad
10 corrigiendo esto pronto, pues, el sistema de Caguas, lo digo
11 desde ahora, va a fracasar. No lo van a coger y va a
12 suceder lo mismo que está pasando con el sistema de Bayamón.

13 Para que este tren trabaje, todas su partes tienen que
14 estar íntimamente unidas, tanto el tren como el sistema
15 terrestre, porque este es un sistema que es integral. Una
16 de las partes que falle, colapsa el sistema y sobre todo, la
17 de San Juan es la clave de todo esto. Es la clave. Si lo
18 de San Juan funciona, todo lo demás que haga va a funcionar.
19 Y hay que buscar la forma de ponerlo a funcionar pronto
20 porque al paso que vamos, pues, estamos perdiendo ya
21 muchísimo dinero. Bueno, esa era la preocupación que tenía
22 sobre, pero no quería hablar, por eso no hablé en Caguas,
23 porque quería traer alguna opciones, algunas ideas que
24 pudieran ayudar a resolver este problema.

25



1 Primero, personalmente yo creo que lo primero que hay
2 que parar urgentemente es la sangría de este dinero que se
3 está perdiendo, porque no podemos seguir perdiendo tanto
4 dinero y mucho menos con una crisis fiscal que tiene el país
5 en este momento. Yo recomiendo, no sé si se pueda, pero,
6 porque yo creo que lo primero fue que fue un error haber
7 abierto el tren sin haber terminado el sistema de trasbordo.
8 Un grave error, pero ya que se empezó...

9 Temporeramente recomiendo reducir drásticamente,
10 reducir las horas de servicio. Pa' empezar por ahí. O sea,
11 que lo dejaría, lo utilizaría solamente en las horas pico de
12 la mañana y de la tarde, dos o tres horas, las horas que ya
13 ustedes saben que salen más personas. Eliminaría los
14 servicios de los fines de semana y las noches. Esto, como
15 vuelvo y repito, sería temporeramente en lo que se va
16 habilitando un buen sistema de trasbordo que funcione y con
17 la excepción, quizás, posible de las noches o fines de
18 semana donde hay eventos o festivales especiales importantes
19 que ya sabemos que se mueve bastante gente. Por la
20 experiencia que ustedes han tenido, pues, ahí podrían tener
21 una idea clara de cuáles podrían ser esos fines de semana y
22 cuáles serían esos eventos. Pero como no podemos seguir
23 arriesgándonos a perder dinero, pues, yo recomiendo que sea
24 un servicio condicionado. O sea, que haya un promotor o un
25 alcalde, el de Bayamón o el de San Juan, que quiera utilizar



1 el tren, porque esa noche hay un concierto o porque hay un
2 festival en San Juan, pues, yo recomiendo rentar el tren a
3 ese servicio para que no hayan pérdidas. O sea, que el
4 promotor tiene que llegar a un acuerdo, bueno, si el sistema
5 esa noche o las noches que se utilice el tren para ese
6 concierto hay ganancia porque se movieron suficientes
7 personas y no hubo pérdidas, pues, el promotor no paga.
8 Pero si hubo menos gente de la que esperaba y se perdió
9 dinero, pues, el promotor debe pagar o el alcalde que haya
10 pedido el servicio debe pagar por la diferencia y por lo
11 menos algo más para que haya una pequeña ganancia que
12 permita crear como unos ahorros que puedan ser utilizados
13 por si acaso el tren durante el día, pues, tiene algunas
14 pérdidas, pues, que se pueda reponer ese dinero. Lo
15 importante es que no podemos seguir perdiendo en todo esto.

16 Recomiendo también, yo sé que han hecho unos estudios,
17 pero un censo que sea más completo antes de comenzar esa
18 distancia de trasbordo. O sea, un censo que permita saber
19 exactamente de dónde viene la gente que trabaja en Bayamón
20 hacia San Juan y los que vienen de Caguas hacia San Juan en
21 el futuro tren. O sea, saber exactamente de dónde vienen,
22 en qué área de trabajo, en qué área de San Juan trabajan,
23 cuál es el horario de entrada, de salida, el tiempo que le
24 toma llegar hasta allá, los gastos que tienen de peaje,
25 gasolina, estacionamiento, etcétera.



1 Toda esa información es bien importante y para esto es
2 bien sencillo, hacer algo bien sencillo. Se pueden
3 repartir, inclusive en las mismas estaciones de peaje.
4 Aprovechar porque por ahí es que van a fluir la gran
5 cantidad de personas que son a los que queremos llegar. Y
6 como está la cuestión del peaje, pues, es muy fácil. Es
7 cuestión de poner un número de personas en cada estación una
8 mañana completa desde las 4:00 de la mañana quizás, cuando
9 comienza la gente a moverse hacia San Juan y hasta por la
10 tarde ir entregándole unos formularios rápidamente a las
11 personas que pasan para que se los lleven y los llenen con
12 esa información. Esto, pues, se va a anunciar antes por la
13 prensa y en la televisión, etcétera para que la gente esté
14 al tanto de lo que esté sucediendo y luego, como alrededor
15 de una semana, pues, se pueden poner como unas canastas
16 donde las personas que vayan hacia San Juan, al pasar echen
17 los sobres con el formulario que va a dar una información
18 que es bien esencial. ¿Por qué? Porque con esto vamos a
19 poder determinar cuáles son las estaciones realmente más
20 importantes. Las que van a mover más gente. Porque eso es
21 lo que queremos, esta gente que va moviéndose en sus
22 vehículos hacia allá. Entonces, crear esas estaciones bien
23 eficientes para que estas personas de momento se den cuenta
24 de que el sistema es confiable y pueden confiar en él para
25 ir a esos lugares.



1 Me imagino que algunos de ellos, pues, se podrán
2 deducir, como las zonas industriales. Yo calculo que el
3 Amelia Industrial Park que hay en Guaynabo, pues, es uno de
4 ellos porque ahí está el Primera Hora, El Nuevo Día y muchas
5 fábricas. Hay cientos y quizás miles de empleados en esa
6 zona. La de Plaza Las Américas. Es una estación que sería
7 muy efectiva. Quizás saliendo de Centro Médico. Pero hay
8 que hacerla de tal forma que tenga un carril exclusivo
9 también porque no va a meterse, uno no va a salir de allí en
10 una guagüita que llegue enseguida y después esté una hora en
11 el tapón. Y no sería tan costoso porque podría, quizás,
12 utilizar el mismo método que están utilizando ahora para
13 separar los carriles y separar uno especialmente para estas
14 guagüitas minibuses que van a estar transitando por ahí en
15 horas 'rush' por la mañana y que después lo puedas mover
16 hacia quizás al otro lado del otro carril cuando suban. De
17 esa forma saldría más económico y unas rampas que entren
18 rápidamente a la zona, quizás, de Plaza Las Américas y luego
19 bordeando por el área del Hiram Bithorn, el coliseo, todos
20 esos lugares que son bien atractivos y atraerían bastantes
21 personas.

22 Recomiendo que sean rutas cortas, que no sean más de
23 treinta minutos. Desde la estación del tren hasta llegar
24 hasta el último lugar más lejos del área de trabajo no debe
25 tardar más de treinta minutos. Y los carriles exclusivos,



1 los que van a mover más personas son clave que estén ahí
2 también. Eso es bien importante.

3 Y también, como ustedes mencionaban ahorita, es
4 importantísimo recabar la ayuda y la cooperación de las
5 empresas privadas que se beneficien de esto. Por ejemplo,
6 si en esa estación que va de, pienso en Centro Médico, yo
7 creo que es la más rápida hasta Plaza Las Américas, se
8 beneficia grandemente Plaza Las Américas, pues, Plaza Las
9 Américas, podría hacer acercamientos para que coopere
10 económicamente a suplir varias de estas minibuses, que las
11 apadrinen porque ellos se benefician de esto también. Van
12 a recibir más clientela, etcétera y sus empleados, muchos de
13 sus miles de empleados que trabajan ahí, pues, pueden
14 también beneficiarse y aportarían a este sistema. Porque
15 esto es algo muy costoso y no podemos depender nada más de
16 ustedes, de la Autoridad ni del Gobierno Estatal. Aquí
17 tiene que moverse todo el mundo. Los alcaldes también. En
18 una reunión como esta debería estar aquí el alcalde de
19 Caguas. No está. Yo pensé que iba a estar. Santini
20 debería estar aquí. El alcalde de Bayamón, el de Carolina,
21 todos. Porque es que aquí todos tenemos que cooperar. Cada
22 uno de ellos van a tener que económicamente suplir de alguna
23 forma los costos de esto.

24 Quiero ahora pasar a la otra inquietud que tengo y es
25 con relación al sistema, pero en Caguas. O sea, cómo se



1 pretende integrar este sistema a Caguas y a la región porque
2 según está presentado en la propuesta, yo creo que va a
3 crear unos graves problemas que quizás van a ser peores que
4 los que queremos resolver. Me explico. En este momento en
5 Caguas, los que viajamos de Caguas a San Juan, los que
6 vienen de la zona de la región, sabemos que el tapón que se
7 forma en el peaje de Caguas Norte muchas veces, mi hermana
8 que vive en Juncos, yo le he preguntado y me dice que a
9 veces llega a Gurabo y tengo otra persona que me dice que
10 está llegando últimamente a Juncos y si esto sigue así,
11 pronto va a llegar a Humacao. O sea, que son miles y miles
12 de autos. Entonces, qué pasa. Estamos pensando poner dos
13 estaciones. Pero nada más de imaginarse uno que en una de
14 estas estaciones tratar de recoger estos miles y miles de
15 autos que vienen de toda la región, de Yabucoa, Humacao,
16 Juncos, Las Piedras, San Lorenzo, etcétera, Gurabo, en la
17 hora del 'rush', cuando todo el mundo está ajorado para su
18 trabajo, tratando todo el mundo de entrar a esa estación, a
19 ese estacionamiento, a ese tren en Caguas, creo que el tapón
20 que se va a formar ahí en esa entrada va a ser peor que el
21 que se está formando ahora mismo del peaje de Caguas hasta
22 Juncos. Yo creo que va a llegar ahora, a Humacao va a
23 llegar porque es demasiada gente a la vez. Entonces, qué
24 pasa. Se supone que la entrada a ese estacionamiento sea
25 rápida, porque tú vienes, tú vienes rápido pa' trabajar y no



1 puedes estar una hora esperando para entrar al
2 estacionamiento. Tiene que ser una cuestión de como máximo,
3 quince minutos y rápido montarte en el tren y salir. Qué
4 pasa. Que la forma en que está, pues, va a desanimar a
5 muchos de utilizar el tren. Nada más cuando vean la fila de
6 gente tratando de entrar, no van a coger el tren, se van a
7 ir por el expreso.

8 Lo otro es que habría que construir un estacionamiento
9 tan enorme que costaría millones de dólares para poder
10 estacionar a toda esa gente que vendrían de toda la región
11 porque también estamos hablando de Cayey, de Aguas Buenas,
12 estamos hablando de Cidra y vamos a convertir a Caguas en un
13 enorme estacionamiento. El estacionamiento de toda la
14 región. Y para hacerlo peor, pues, vamos a tener gente
15 hasta viniendo de Ponce que van a usar a Caguas como
16 'parking'. Lo cual no me hace mucha gracia como cagüeño.
17 Por lo tanto, no creo que eso así como está va a funcionar.
18 Va a descorazonar a mucha gente a usar el tren y no lo van
19 a usar. Y Caguas también, hay que bregar con el sistema de
20 transporte colectivo en Caguas, que en estos momentos, pues,
21 no está muy bueno.

22 Caguas ha mejorado muchísimo en muchas áreas en los
23 últimos diez años, pero el sistema de transporte colectivo
24 en Caguas está peor que hace quince años atrás. Antes
25 teníamos las guaguas grandes, como la AMA, no eran tan



1 modernas, pero funcionaban, daban un servicio. Ya no las
2 tenemos. No hay servicios los domingos, colectivo en Caguas
3 ni nada. Después de las 4:00 de la tarde no hay transporte
4 colectivo tampoco, público y la cosa está peor. Como dije,
5 más que hace diez o quince años atrás.

6 Por lo tanto, porque el sistema, inclusive, colectivo
7 de Caguas va a haber que integrarlo al tren también. Por
8 cierto, que no queremos tampoco que la gente de Caguas tener
9 que estar usando los carros pa' venir a la estación. Si hay
10 un buen sistema colectivo, pues, mira, sales de tu casa y
11 coges unas minibuses que pasen por ahí cada cinco o diez
12 minutos en la hora del 'rush' y que baje el minibus hasta la
13 estación del tren y dejamos el carro en la casa. Porque
14 cuál es la idea, estamos hablando de aumentar la calidad de
15 vida, estamos construyendo enormes estacionamientos y
16 trayendo a toda la gente, acumular todos estos carros,
17 contaminantes en una sola área. O sea, estamos sacando el
18 tapón del expreso y lo estamos metiendo en unos
19 estacionamientos. No es la idea.

20 En el caso, mi sugerencia, por ejemplo, para la región
21 y que a la misma vez va a ir preparando el futuro para un
22 futuro tren de Caguas a Humacao, yo lo que recomiendo es,
23 primero, reunirse con todos los alcaldes de la región
24 tomando en cuenta la posible dirección que pueda tener ese
25 tren que vaya a ir de Caguas a Humacao en un futuro, dónde



1 podrían estar esas estaciones para que ellos dispongan un
2 estacionamiento en cada uno de esos pueblos. Juncos,
3 Humacao, va a tener sus áreas de estacionamiento cerca lo
4 más posible, por ejemplo, de la 30, que es la más difícil de
5 todas. Ahí, los vehículos de cada uno de esos pueblos van
6 a dejar sus carros en ese estacionamiento, se va a proveer
7 un sistema rápido de 'trolleys' o de minibuses que cada
8 cinco o diez minutos van a estar saliendo inmediatamente de
9 cada uno de esos pueblos. La gente va a dejar los carros
10 allá y es unos minibuses que tengan capacidad como de 30 ó
11 50 pasajeros y van a venir por ahí pa' abajo, si es posible,
12 en un carril exclusivo para avanzar porque tiene que ser un
13 sistema rápido. Cada treinta o cuarenta personas que vengan
14 en esos minibuses van a ser treinta o cincuenta carros menos
15 que vamos a estar trayendo hacia el área de Caguas y no va
16 a ser, no va a haber tanta necesidad de construir un
17 estacionamiento tan enorme. Ahorrarse unos dineros ahí.

18 También recomiendo que cuando vengan por ese carril
19 exclusivo, cuando lleguen a Caguas, que haya una rampa que
20 sea exclusiva para los minibuses. Me explico. Los
21 minibuses no van a entrar al estacionamiento porque ellos lo
22 que van es a dejar los pasajeros. Por lo tanto, debe ser
23 una rampa que los lleve directamente a la estación, paralela
24 a la estación, que la persona se baje y si el tren está
25 saliendo en ese momento, se monta y se va. No pierdes ni



1 treinta segundos. Eso es bien importante. Y que se mueva
2 rápidamente, que se mueva rápido. Tiene que ser algo que
3 sea efectivo porque no podemos perder tiempo. Tiene que ser
4 un sistema que se parezca mucho al tipo del tren 'subway'.
5 Por eso los carriles exclusivos son tan esenciales, sobre
6 todo en estas avenidas que son tan congestionadas de tráfico
7 para asegurar el éxito de que la gente lo use.

8 Claro, lo ideal sería un carril exclusivo que sea
9 paralelo a la 30, pero yo sé que eso sería muy costoso y no
10 práctico porque si van en un futuro a construir un tren de
11 Caguas a Humacao, pues, no tiene sentido hacer un carril
12 paralelo a la 30 si luego, en el futuro va a venir un tren,
13 pues, no tiene sentido. Y esos estacionamientos que van a
14 haber en esos pueblos tienen que estar ubicados, sobre todo,
15 en las áreas donde posiblemente en un futuro va a haber una
16 estación del tren, cuando surja de Caguas a Humacao porque
17 así, pues, ya va a estar, cuando venga ese tren a funcionar,
18 pues, ya están las estaciones hechas, ya están establecidas.

19 Lo más económico, yo creo, sería cerrar uno de los
20 carriles existentes de la 30, en el caso de la mañana serían
21 de los carriles que vienen de Caguas a Humacao por la
22 mañana, que hay menos tráfico. Quizás, si no llegara hasta
23 Humacao, por lo menos empezar cerca de Juncos, que es donde
24 se empieza a llegar el tapón. Porque ya cuando llega al
25 Expreso Chayanne, ya ahí se convierten en tres carriles, que



1 sería más fácil y después cuando llega al área de Caguas se
2 convierte en cuatro. Entrando ya de Gurabo a Caguas ya ahí
3 sería mucho más fácil separar eso y podrían utilizar el
4 mismo sistema que utilizan en el Expreso Las Américas. Algo
5 que sea movable, que se pueda mover por la mañana de un lado
6 y del otro lado por las tardes cuando el tráfico sea al
7 revés. Y esto, pues, lo haría más económico. Y si es
8 necesario, quizás, utilizar el carril de emergencia en
9 algunas áreas, pues, usarlo temporeramente por tres o cuatro
10 horas y después moverlo.

11 La rampa de concreto movable, pues, sería, bueno,
12 entonces, esto también va a ayudar a motivar a las personas
13 a usar más el tren porque tú estás en el tapón, de momento
14 tú ves estas guagüitas pasando a las millas por ese carril
15 exclusivo. Lo vas a pensar dos veces antes de volver a
16 montarte en el carro. Vas a decir: "Concho, la próxima vez
17 dejo el carro allá y me vengo en esos carriles. Mira qué
18 rápido van y mira qué rápido van a llegar". Y eso es bien
19 importante. Y va a estimular a que la gente use más el tren
20 cuando llegue a Caguas.

21 Y a esto, pues, como ya señalé anteriormente, pues, es
22 importante que se integre también el sistema de
23 transportación pública de Caguas, que eso, pues, tengo unas
24 sugerencias que hacerle luego al alcalde de Caguas, que se
25 las haré llegar en otro momento porque es otro tema de otra



1 ocasión que ya eso, pues, es tema pa' otro taller. En esto,
2 vuelvo y repito, es imprescindible hacer lo del censo para
3 saber de dónde vienen estas personas.

4 Hay que tener unos mapas de rutas del tren y los
5 trasbordos. Bien importante. O sea, para saber cuando tú
6 llegas para dónde vas a coger, cuál es el trasbordo que te
7 va a llevar al área tuya, cómo conectar el tren. Porque
8 puede ser que haya que coger dos trasbordos. Te bajas en un
9 área y tienes que subir a otro y en cada una tiene que haber
10 unos mapas que tú puedas guiarte y saber.

11 Lo otro bueno de hacer el censo es que vamos a conocer
12 de dónde vienen esas personas y cuando se haga este sistema,
13 se le puede enviar ya promoción por correo para indicarle
14 todas las cosas que le van a facilitar a ellos y lo que se
15 van a ahorrar. Porque si sabemos cuánto cuesta, cuánto
16 están gastando ahora mismo, pues, tenemos que crear un
17 sistema que si ellos se gastan 10 dólares, por ejemplo, cada
18 día en gasolina, en gastos de peaje, en lo que pagan allá en
19 los estacionamientos, pues, vamos a decirle: "Mira, ahora
20 te vas a gastar solamente cinco o seis dólares". La persona
21 ve unos ahorros y se va a estimular a usar el tren porque
22 es algo práctico que, "Caramba, sí. Me estoy ahorrando este
23 dinero o no sabía que estaba gastando tanto".

24 También considero y recomendaría la posibilidad de
25 extender este tren hasta la Universidad del Turabo, que es



1 otro lugar donde se está, se congestiona bastante el tráfico
2 por las mañanas y por las tardes. En este caso, pues, crear
3 una estación especial en los predios de la universidad y
4 quizás la universidad podría usar esos predios y pienso que
5 el costo de esa estación podría estar financiado parcial o
6 totalmente por la misma universidad. ¿Por qué? Me explico.
7 ¿Y cómo esto es posible? Bueno, creo que económicamente
8 sería ventajoso con la universidad. Ahora mismo los que han
9 ido a esa universidad se van a dar cuenta de que la cantidad
10 de espacio que le están dedicando ahora a los
11 estacionamientos de los carros es bastante grande y eso va
12 a permitir que la universidad pueda desocupar valiosos
13 terrenos que ahora mismo están utilizándolos los carros.
14 Son miles y miles de autos y por las noches eso se llena,
15 eso es increíble y cada vez están creando, buscando más
16 terreno para estacionar. Esto le permitiría a la
17 universidad, pues, crear en esos espacios que ahora están
18 utilizando de estacionamiento, pues, mira, otras facultades,
19 ampliar las ya existentes y eso económicamente para la
20 universidad representaría mucho porque podrían quizás
21 duplicar y triplicar la matrícula. Lo otro es que aumentar
22 la capacidad de la universidad y, además, pues, sin tener
23 que invertir más dinero en nuevos terrenos.

24 Así que quizás la universidad, pues, estaría dispuesta
25 a invertir en esa estación y eso sería algo adicional que



1 atraería beneficios también no sólo para Caguas, sino para
2 Gurabo porque El Turabo queda ahí en el mismo límite de
3 Caguas a Gurabo, en la frontera y, además, ayudaría, sería
4 su aportación al pueblo, no, al de Caguas y de Gurabo.
5 Además, al no tener que estar usando tanto terreno pa'
6 estacionamiento, pues, no van a deteriorar la calidad de
7 vida del recinto. Lo otro es que muchos más estudiantes
8 vendrían en tren del Area Metropolitana, de Bayamón y en el
9 futuro, de Carolina. Eso es cuanto a la inquietud que tenía
10 sobre el tren en Caguas. Entonces, la tercera, que tiene
11 que ver más con la...

12 ING. JOSE HERNANDEZ:

13 Con el permiso. Solamente, si nos puede resumir y nos
14 puede dar la ponencia por escrito porque es que, verdad, se
15 está extendiendo.

16 SR. EDWIN SANTIAGO:

17 No, lo último sería nada más que tiene que ver con la
18 construcción del tren, de cómo se puede financiar. Es una
19 idea que traía sobre, porque yo creo que esto, el
20 financiamiento, pues, tiene que también incluir a la empresa
21 privada, la alcaldía, los municipios, que ahora tienen
22 'check in', dependencia fiscal también, generan unos fondos.
23 Sacar parte de ese fondo que están generando a través del
24 'tax' municipal. En el caso de Caguas, son alrededor de 8
25 ó 10 millones de dólares al año. O sea, si sacaran 5



1 millones de dólares al año de ese 'tax', podrían financiar,
2 quizás, hacer un préstamo que en treinta años serían
3 alrededor de 50 ó 100, 80 millones de dólares al año, que
4 serían para cubrir por lo menos la mitad de lo que sería el
5 costo y eso liquidaría un poco de peso económico a nivel
6 estatal e incluir todo lo que se pueda en cuanto a las
7 empresas privadas que se beneficiarían, que apadrinen muchos
8 de estos 'trolleys' y minibuses que van a ser necesarios
9 para que todo esto, porque esto tiene que ser un proyecto
10 para todo el mundo.

11 Aquí nos afectamos todos los partidos políticos,
12 populares, penepés, independentistas, pobres, ricos, todos
13 cogemos el tapón, las compañías. Todos nos perjudicamos y
14 todos nos vamos a beneficiar de todo esto. O sea, que tiene
15 que ser algo donde todos trabajemos unidos porque esto es
16 algo grave que hay que dejar, pues, las diferencias
17 políticas a un lado en este caso y trabajar unidos por
18 Puerto Rico y en especial, para garantizar un mejor futuro
19 y mejor calidad de vida a nuestros hijos. Es todo.
20 Gracias.

21 ING. JOSE HERNANDEZ:

22 Muchas gracias, señor Santiago. Verdaderamente, pues,
23 usted evaluó bien el proyecto y ha hecho su asignación. O
24 sea, que ha dado muchas recomendaciones muy importantes, las
25 cuales tomamos nota y también están grabadas. Si tiene



1 alguna carta o algo donde tenga esas recomendaciones,
2 agradeceremos que nos la haga llegar para poder estudiarlas
3 luego más detenidamente.

4 SR. EDWIN SANTIAGO:

5 Yo estaba preparando, poner todo por escrito. Lo
6 empecé a trabajar. Pensaba entregárselo hoy a usted y al
7 Alcalde si estaba aquí, pero se lo voy a hacer llegar por
8 correo todo este informe y algunos detalles más.

9 ING. JOSE HERNANDEZ:

10 Okey. Pues, muy bien. Muchas gracias. Vamos a pasar
11 al segundo deponente, que es el ingeniero Francisco J. Buxó.

12 ING. FRANCISCO J. BUXO:

13 Buenas noches. Yo creo que la persona que me anticipó
14 aquí prácticamente cubrió todos los problemas que podemos
15 anticipar, que debiéramos de tener en cuenta para poder
16 tener un sistema confiable y exitoso. Voy a tratar de ser
17 lo más breve posible.

18 El sistema debe ser un sistema confiable, duradero y
19 flexible. Las estaciones en el área de Caguas deben de
20 tomar en consideración la alimentación desde el sur porque
21 van a venir gente de Guayama, van a venir gente de Salinas,
22 Ponce, quien sabe si hasta de Peñuelas, etcétera y se debe
23 de tomar en consideración que en lugar de que la estación
24 sea allí al lado de Las Catalinas, sea al lado del peaje
25 sur, que comience allí en el peaje sur para evitar que todos



1 esos automóviles lleguen hasta el pueblo y hasta el centro.
2 Y por el lado este, pues, tenemos un problema, como dijo el
3 caballero que me antecedió, que gente de Yabucoa, Maunabo,
4 Naguabo, Humacao, Palmas del Mar, etcétera y todos esos
5 otros grandes y siguen haciendo urbanizaciones por todo ese
6 sector, van a trabajar en San Juan, Caguas, etcétera,
7 etcétera y yo creo que, entonces, en lugar, se debe de tomar
8 en consideración ya en esta primera fase una estación o,
9 como estaban hablando, cerca de Plaza Centro o llegar hasta
10 cerca de la Universidad del Turabo, como estaba diciendo el
11 caballero, y allí buscar terreno para tener un buen
12 estacionamiento y que la gente de allí, entonces, se
13 trasborde para seguir para San Juan y así evitar el
14 congestionamiento dentro de la ciudad de Caguas.

15 Es indispensable tomar en consideración también desde
16 el comienzo de todo esto, yo me imagino que lo deben de
17 haber tomado en los estudios que han hecho, etcétera, los
18 transportistas del área de Caguas y del área también de
19 Humacao y del sur. Todo esto tomando en consideración una
20 extensión del sistema en el futuro posible hasta Humacao.
21 Lamentablemente, sabemos que hacia el sur es prácticamente
22 imposible, pero hacia Humacao sí.

23 Tenemos que también, quizás, aprender un poco sobre el
24 sistema que ahora está en San Juan. O sea, el sistema de
25 San Juan, lo que está ahora en operación, no es ni la mitad



1 de lo que se había anticipado y se había estudiado en su
2 capacidad. O sea, por ejemplo, ahora mismo tiene un, que
3 llega hasta la Parada 26, allí en la Universidad del Sagrado
4 Corazón, cuando la mayoría de las personas van a ir o a
5 Santurce o a San Juan y Puerta de Tierra. Eso todavía no se
6 sabe ni cuándo va a realizarse esa... Lo mismo estamos
7 hablando de Caguas, pero también, pero tenemos que pensar
8 que Carolina tiene su problema también y la integración de
9 este sistema al sistema de San Juan también que tiene que
10 tomar en consideración el futuro de Carolina, que va a estar
11 supliendo usuarios al Tren Urbano de San Juan.

12 Inclusive, yo pienso que, por ejemplo, ahora mismo no
13 sé cuáles son los, qué es lo que está en mente, no, en
14 cuanto al sistema en Bayamón de si va a proseguir hacia
15 algún otro lugar, pero yo sugeriría, aunque no estamos
16 hablando aquí del sistema de San Juan en particular, estamos
17 hablando sobre el transporte colectivo entre Caguas y San
18 Juan, pero yo creo que una idea sería llevarlo hasta
19 Levittown el de Bayamón. Realmente allí sí hay mucha gente
20 que podríamos aliviar las carreteras, especialmente la 22.

21 Yo he estado, he viajado bastante por el mundo y he
22 estado en ciudades como Nueva York, Atlanta, la Ciudad de
23 México, la capital, en Caracas, en Madrid, en París, en
24 Londres y en muchos sitios de estos. Claro, son ciudades y
25 son lugares donde estos sistemas de transportación colectiva



1 hace muchos años que están operando, ¿no?, pero nosotros
2 tenemos que buscar la forma de tratar de completar lo más
3 pronto posible la red. Quizás buscando algunas maneras de
4 financiamiento, inventando algunas maneras de
5 financiamiento, pero hacerlo porque, qué pasa, lo que está
6 pasando con el Tren Urbano en San Juan, que está teniendo
7 pérdidas. Eso sucede, la gente se entera y dice: "Pues, no
8 voy a usar más el tren" en lugar de pensar lo contrario, "Lo
9 debo de usar para que no tenga pérdidas", pero dicen: "No,
10 porque no voy a depender tanto del Tren Urbano por esta
11 razón" y, entonces, cuando viene a ver, pues, trabaja en
12 contra.

13 Hay que tomar en cuenta en estos estudios, me imagino
14 que sí porque lo están haciendo puertorriqueños, no, la
15 idiosincrasia nuestra. No podemos decir: "Ah, mira, que si
16 el sistema de París, que si el sistema de Nueva York, que si
17 el sistema de Ciudad de México, que si el sistema de
18 Caracas", no. Este va a ser el sistema de Puerto Rico y hay
19 que tomar en cuenta la idiosincrasia nuestra, del
20 puertorriqueño. Yo viví en los Estados Unidos. En los
21 Estados Unidos, los cuatro años que yo estuve viviendo allí,
22 cogía, tenía cuatro personas más que cogíamos y utilizábamos
23 un carro todos los días entre nosotros cinco y hacíamos lo
24 que se llama 'car pulling'.

25



1 Aquí, el puertorriqueño no es así. El puertorriqueño
2 todos los días usted, mire, póngase atento, todo el que le
3 pasa por el lado a 75 y a 90 millas por hora, va solo en el
4 carro. No lleva a nadie. Va solo. Y esa es la
5 idiosincrasia nuestra. Eso también tenemos que bregar con
6 esa situación. ¿Cómo? Eso se hace educando poco a poco.
7 Educando y obligando, obligando. Sin dar mucho fuate, pero
8 educando.

9 Eso es más o menos la idea que yo tenía. Como le dije,
10 en el caso específico de Caguas, del sistema de Caguas a San
11 Juan yo recomiendo que se tome en consideración la
12 localización de una, desde ya, de una estación cerca del
13 peaje sur y hacia Humacao, cerca de Plaza Centro o que
14 llegue hasta la Universidad del Turabo. Es todo.

15 ING. JOSE HERNANDEZ:

16 Sí, muchas gracias, ingeniero Buxó. Para información,
17 la Autoridad de Carreteras y Transportación está ya
18 estudiando unas extensiones del Tren Urbano hacia Carolina
19 y hacia el Viejo San Juan, o sea, hacia San Juan. Hacia
20 Carolina, pues, ya está en etapa de diseño y está
21 coordinándose también con el Municipio de Carolina un
22 sistema de transportación de 'trolleys' dentro del municipio
23 para ir a los lugares donde no puede llegar el tren y
24 también estamos coordinando ya con el Municipio de San Juan
25 para ver si se hace en conjunto el desarrollo del tren hacia



1 San Juan y quiero aprovechar que tenemos un representante
2 del Municipio de San Juan aquí presente, el arquitecto
3 Roberto Alsina, así que el proyecto, pues, se está ya
4 moviendo. El auspicio del tren está aumentando.
5 Obviamente, como ustedes saben, los pronósticos eran mucho
6 más altos, cerca de 80 mil diarios. Está en 32 mil
7 actualmente. O sea, que a medida que se puedan ir
8 integrando sistemas que alimenten el tren, como por ejemplo,
9 en Bayamón se está ya, ya se coordinó con un grupo de
10 transportistas públicos que van a alimentar la Estación de
11 Bayamón y sigamos coordinando mejor con la AMA, que vaya
12 cambiando sus rutas para alimentar más las estaciones en vez
13 de hacer competencia con el tren, pues, va a ir aumentando
14 porque, definitivamente, las carreteras se van a seguir
15 congestionando cada vez más. La población sigue subiendo.
16 Se están mudando a lugares más lejanos del Area
17 Metropolitana y llegar a San Juan, pues, cada vez es más
18 difícil, que es donde están la mayoría de los lugares de
19 trabajo.

20 Así que agradezco los comentarios que ustedes han
21 hecho. Han sido muy buenos y vamos a tomarlos en
22 consideración. Tengo aquí que se apuntó para hablar la
23 señora Haydeé Colón.

24 SRA. HAYDEE COLON:

25 Muy buenas noches a todos. Mi nombre es Haydeé Colón



1 de la Comisión de Ciudadanos al Rescate de Caimito. Creo
2 que estamos desde el 1999 hablando de dotar de
3 transportación colectiva todo el urbanismo que nos llevó la
4 Junta de Planificación. Y es porque la gente no es la que
5 se está mudando. Es que la planificación en el país está
6 empujando a la gente a dirigirse a los sitios menos
7 adecuados, más lejos de la red vial. No sé por qué queremos
8 que llegue el tren o que llegue la gente. Yo creo que son
9 dos enfoques totalmente diferentes. Aquí se está hablando
10 de que llegue el tren, que llegue la guagua, que llegue el
11 sistema. No, no, no. Creo que ahí hay que darle un poquito
12 de énfasis humano. Aquí hay un sistema de transportación,
13 en lugar de estarse hablando del sistema de transportación,
14 debe hablarse del acceso a la gente que vive en este país
15 para que tenga educación, para que llegue a las escuelas,
16 para que llegue a los centros de salud, para que llegue a
17 sus empleos, porque básicamente el tren es sinónimo de
18 universidad y de empleo. Y no necesariamente es así.
19 Acceso a la recreación, al desarrollo humano y económico.
20 Aquí el énfasis económico puede estarse tragando el análisis
21 social de para quién queremos hacer un tren. ¿Para que
22 corra vacío por las noches o para que la gente tenga
23 espacio, tenga las facilidades para llegar a unos lugares y
24 tenga espacio para reconocerse, conocerse y lidiar con el
25 problema de la criminalidad que tenemos en el país? Pues,



1 estos son componentes del espacio público.

2 Necesitamos conocer más de demografía. Estamos
3 poniendo a los que trabajan y estamos dejando a los ancianos
4 que están solos en sus casas, que no tienen acceso a
5 vehículo, no tienen las destrezas, a veces, ni pa' echar
6 gasolina y los estamos forzando a que tengan carro y que se
7 estén muriendo en las carreteras. Y a los jóvenes que
8 tengan motoras pa' que se maten también en la carretera, que
9 por cierto, son los hijos de todos nosotros.

10 Hay que hacer una reflexión en la planificación y qué
11 queremos lograr con todo este sistema, con toda esta
12 inversión millonaria. Tenemos que hablar de empezar a
13 reconstruir. Y la razón por la cual nosotros estamos aquí,
14 estoy yo haciéndole esta exhortación, es porque queremos que
15 nos den un espacio de participación en todos los análisis
16 del tren, de Caguas a San Juan y de San Juan a Caguas.

17 Nosotros en el área de Caimito éramos apenas 16 mil
18 personas. Ya somos más de 26 mil. Se nos ha dejado fuera
19 de todas las opciones y la única manera de nosotros lograr
20 un mejor desarrollo económico allí, desarrollo humano es
21 dotándonos de transportación. Transportación para llevar
22 los niños a que estudien porque allí no hay escuela
23 superior. Y como mi comunidad hay muchas comunidades, pero
24 como se habla del tren y no se habla de la gente, dejamos la
25 gente atrás y después nos preguntamos cómo es que el tren



1 está vacío. Pues, si es que no se considera a la gente.

2 Posiblemente haya el intento, pero mi llamado es a que
3 se haga, se haga un poquito más de énfasis en a cuántos
4 seres humanos se pueden beneficiar. De todos los colores,
5 de todas las edades, de todas las gorduras porque hasta los
6 problemas de obesidad y diabetes que hay en el país es por
7 este modelo de desarrollo, dizque desarrollo urbano que
8 tenemos, del cual el sistema de transportación colectivo,
9 señores, es vital. No es un aspecto de otros países. Es
10 que se nos va la vida en los vehículos. Se nos va la sangre
11 en las carreteras. Aquí cuando hay un accidente en el
12 sistema de transporte colectivo hay como seis o siete
13 investigaciones. Aquí se muere la gente en los accidentes
14 de tránsito y hay una investigación. Y no pasa nada hasta
15 el próximo muerto. Y no pasa nada. Y ya es hora que
16 empecemos a transformarnos todos en qué significa movernos
17 en colectivo.

18 Recomendamos que todo este análisis sea más radial y
19 menos lineal. Del punto A al punto B. Así estamos
20 caminando en el país, del punto A al punto B. No. Hay que
21 recoger toda esa periferia que ya, de tanto ser excluida, se
22 autoexcluye y se automargina. Integrar más expertos en
23 conducta humana. Yo estoy segura que hay demógrafos que
24 pueden ayudarlos a ustedes a hacer un análisis que contenga
25 esas preocupaciones de nuestra gente, que ya a fuerza de



1 nadie preguntarles, ya ni hablan.

2 Así que esa es nuestra observación y una petición, que
3 no nos excluyan ni de la vía ni del análisis. Nosotros
4 vamos a estar luchando porque nuestra gente en un radio de
5 más, mire, esas 6 mil personas las puede conseguir en
6 Caimito todas las mañanas si hacemos las cosas bien. Okey.
7 Pero si seguimos impulsando las mismas medidas que siempre
8 fracasan, vamos a tener el país como lo tenemos, fracasado.

9 Así que, se los digo aquí, pero les reitero, la
10 disposición de todos nuestros recursos a favor de que esto
11 funcione porque si nuestros niños van a la escuela y se
12 educan, van a haber menos jóvenes con armas. Si nuestros
13 ancianos tienen acceso a Centro Médico, va a haber menos
14 tragedia en los hogares y si nuestra gente puede tener
15 acceso a trabajar, vamos a tener un mejor desarrollo
16 económico y no tenemos que ir a la China a buscar a nadie.
17 Gracias.

18 ING. JOSE HERNANDEZ:

19 Muchas gracias, señora Colón. Vamos, estamos
20 dispuestos, pues, a dialogar con usted sobre esas
21 recomendaciones que nos da y para eso es que estamos aquí.
22 Así que contamos con su ayuda.

23 Tengo aquí, que está interesada en hacer una
24 deposición, la ingeniera Cristina Hermida.

25



1 ING. CRISTINA HERMIDA:

2 Buenas noches. Se supone que yo venga a hablar de
3 parte del Colegio de Ingenieros, pero en verdad les voy a
4 decir más unas aclaraciones que vi de la presentación.
5 Nada, cogí la presentación a mitad, pero entre las cosas que
6 vi es que se mencionó que el costo capital es más bajo, que
7 eso es cierto, pero no mencionaron que el costo operacional
8 de un BRT es más alto que un 'light rail' y, pues, ese es
9 uno de los factores que pienso que deberían considerar con
10 su estudio.

11 Otra cosa es que sí, que mencionaron que el costo
12 capital es más bajo, pero las estaciones que vi que ustedes
13 presentaron en su presentación, valga la redundancia, son,
14 eran bien majestuosas y, pues, uno de los beneficios que
15 trae el BRT es que son estaciones mucho más sencillas porque
16 en realidad es un sistema de guaguas y no necesita unas
17 estaciones tan majestuosas como las que se presentan. Ese
18 es otro de los factores que deberían considerar cuando están
19 diseñando. Quizás usar estaciones un poco más pequeñas y
20 así se bajan los costos capitales.

21 Otro factor ahí que mencionaron era que, o no sé si fue
22 que escuché mal, que había una mayor oportunidad de tener
23 ganancia o de tener ganancia del sistema. No sé si yo
24 escuché bien, pero si eso fue lo que se mencionó, pues, los
25 sistemas de transporte público no están diseñados para



1 crearle ganancias ni al gobierno ni a nadie. Simplemente se
2 supone que dan un servicio a la comunidad. Y hasta, por lo
3 menos, hasta la última vez que hice 'research' no había
4 ningún sistema de transporte público en el mundo que tuviese
5 ganancias, pero no sé si eso ha cambiado en los últimos
6 años.

7 Nada, unas pequeñas recomendaciones como ingeniera de
8 trenes. Cuando estén considerando dónde localizar las
9 estaciones, no se olviden de los centros comerciales. No sé
10 si han pasado por la parada de la AMA de Plaza Las Américas.
11 Esa es la única parada de la AMA que está llena siempre a
12 capacidad. La gente no cabe en la parada. Otra cosa, pues,
13 ya que están enfocados en usar un BRT, pues, mira, vamos a
14 aprovechar que es un sistema de guaguas. Tenemos
15 flexibilidad de la ruta. No tenemos que enfocarnos en que
16 tenemos que tener una vía exclusiva. Ya no tenemos que
17 pensar tanto en trenes y, pues, vamos a buscar otras
18 alternativas de ofrecerle más acceso, como mencionaron aquí,
19 más acceso a las personas pa' que vengan a usar el sistema.

20 Otra cosa, y esto sí que es bien importante. El BRT
21 para los efectos es una guagua y el puertorriqueño tiene,
22 desafortunadamente, una muy mala imagen de la AMA y de la
23 guagua, que es importante que, pues, en este proceso crear
24 talleres así o métodos de educación a la gente de explicarle
25 los beneficios, no. El BRT que tiene vía exclusiva y de



1 que, pues, no coges los tapones. Los beneficios que ustedes
2 hayan enumerado y que se los hagan saber al pueblo. Porque
3 quizás eso sea un factor que quizás pueda determinar el
4 éxito. Porque si dicen: "Ah, otro sistema de guaguas más.
5 Otro público más", quizás la gente va a estar un poco reacia
6 a usar ese sistema. Ah, y que no piensen en las super
7 estaciones y que traten de usar estaciones un poco más
8 sencillas porque si esto va a ser pa' 'commuters', no sé
9 cómo se dice 'commuters' en español, pero la gente lo que
10 está en las estaciones son cinco o diez minutos. Se monta
11 en el tren y se va, que no hay necesidad de tener una
12 estación gigante y con todas estas 'ammanities' cuando en
13 realidad, pues, lo que ellos van es ahí a sentarse, coger el
14 tren e irse. Es todo.

15 ING. JOSE HERNANDEZ:

16 Vamos a dejar al ingeniero Dávila si quiere hacer algún
17 comentario sobre lo que ella indicó.

18 ING. JOSE R. DAVILA:

19 Sí, sí. Las estaciones se vieron bonitas, pero son
20 estaciones de cuarenta pies de largo con un techo. No tiene
21 nada más lo presentado. En cuanto a los costos de operación
22 de un 'light rail' y un BRT, todavía nosotros estamos
23 haciendo investigación y la información que tenemos hasta
24 ahora, que se nos está dando, es que son similares. En
25 algunas cosas uno gasta un poco más en un sistema y en



1 otras, uno gasta un poco más en el otro sistema. Quizás el
2 largo de vida de los vehículos sería una gran diferencia.

3 La localización de las estaciones, no recuerdo. Ah,
4 una de ellas está al lado de Las Catalinas Mall y la otra
5 estamos tratando de conseguir la opción de coger todo el
6 público de la PR-30. Se estudió en Plaza Centro, la
7 escogida en este momento, la preferida es un poquito más
8 alante. Un poquito más alante, pero hay posibilidades de
9 que Plaza Centro en un futuro pueda ser. Muchas gracias.

10 ING. JOSE HERNANDEZ:

11 No tengo ninguna otra persona aquí apuntada, pero eso
12 no significa que nadie más pueda hablar. Así que si alguien
13 tiene algún comentario o pregunta que quiera aprovechar,
14 esta es la oportunidad.

15 SR. JORGE HERNANDEZ:

16 Buenas noches. Jorge Hernández, planificador
17 profesional licenciado y estoy hablando en mi aspecto
18 personal. Además, no trabajo para ninguna empresa pública.
19 La recomendación a los compañeros. Lo que uno asume que uno
20 va a escuchar en un taller informativo, lo primero es la
21 justificación de la necesidad del servicio y me parece que
22 es un hazme reír hablar de 6 mil pasajeros. Pa' eso usted
23 le mejora el servicio colectivo existente. Me parece que
24 los compañeros deberían plantearse seriamente estudios que
25 analicen la demanda del transporte colectivo, no solamente



1 de Caguas, que además no es una región, además del sur del
2 país. Yo creo que eso a partir de la experiencia del Tren
3 Urbano, que usted mismo acaba de indicar que solamente está
4 teniendo el cuarenta por ciento de la demanda proyectada, es
5 obvio que debería hacerse al principio.

6 Lo segundo, y es una crítica que quizás no le incumbe
7 tanto a los compañeros, pero es una crítica que como
8 planificador tengo que hacerle a mi campo profesional. Esto
9 es una vista pública que debe estar acompañada por la visión
10 del crecimiento del país que debe tener la Junta de
11 Planificación. O sea, una cosa es lo que usted pueda tener,
12 un poco como decía Haydeé. En términos del 'ridership'
13 usted puede esperar, y otra cosa es lo que la autoridad de
14 planificación de los usos del suelo pueda estar considerando
15 y esas cosas deben estar atemperadas. Después de todo, no
16 se nos olvide que cualquier alternativa de transporte en
17 este país debe formar parte de un plan de transporte que a
18 su vez, debe formar parte de un plan de uso de terreno y
19 debe ser autorizado por la Junta de Planificación.

20 Así que al compañero que hace la presentación, la
21 recomendación fundamental es justifique la presentación
22 primero. Aparte de estar hablando de lo que usted quiere,
23 primero justifíquelo en términos de demanda. Segundo, no es
24 un taller informativo la alternativa. Usted nos habló de lo
25 que usted quisiera o lo que el grupo de trabajo que usted



1 dirige o coordina quisiera. Por ejemplo, a mí me encantaría
2 saber si el setenticinco por ciento del costo del sistema de
3 autobuses que usted está hablando en esa infraestructura,
4 cuánto de eso vamos a aprovechar eventualmente para un
5 sistema de rieles porque, obviamente, asumimos que esto
6 podría ser una primera etapa que después se sustituye por un
7 sistema de rieles. Así que hace falta muchísima más
8 información, no solamente en demanda, sino además también de
9 que de verdad me enseñe una tabla comparativa, no lo que
10 usted enseñó.

11 Coincido totalmente con los planteamientos de que hace
12 falta 'feeders' y un poco, explicarse un poco más la
13 localización de las estaciones para efectos de evitar,
14 obviamente, ataponamiento. Coincido también en que hay que
15 hablar mucho más de los costos de operación y de
16 mantenimiento. Como decía un compañero en la parte de
17 atrás, un poco de eso para no extenderme mucho. Gracias.

18 ING. JOSE HERNANDEZ:

19 Bien. Muchas gracias por sus comentarios. ¿Alguna
20 otra persona quiere hacer algún tipo de comentario o tiene
21 alguna pregunta?

22 SRA. LIZBETH ORTIZ:

23 Buenas noches. Mi nombre es Lizbeth Ortiz y estoy
24 estudiando planificación. Yo soy, bueno, era usuaria del
25 Tren Urbano. Pues, dado lo del estacionamiento, verdad,



pues es un poquito complicado y también la integración de las guaguas es difícil. Pero yo quería saber por qué las estaciones están alejadas y no están orientadas al peatón. O sea, en ningún momento hay un acceso peatonal porque, por lo menos en Las Catalinas no hay urbanizaciones cerca así que uno pueda llegar caminando o no se fomenta. Simplemente el uso de guaguas y si el sistema no funciona, como está pasando en Bayamón y en San Juan, pues, el sistema va a colapsar y entiendo, pues, que el acceso peatonal es importante ponerlo y, además, tengo una pregunta de por qué a través del expreso, si no se toma en cuenta estaciones futuras o algo así, pues, a través del expreso tal vez es difícil establecer estaciones futuras. Esa era mi pregunta.

ING. JOSE HERNANDEZ:

Muchas gracias.

ING. JOSE R. DAVILA:

El sistema que se está visualizando es un sistema, la traducción es, en inglés es 'commuters', es difícil la traducción. Definitivamente esa integración que tiene que haber con el peatón, con el ser humano, como he mencionado varias veces, esa integración que tiene que ver con los 'buses', que tiene que ver con los públicos, es un trabajo que comienza a partir de hoy. Este es un taller informativo que estamos tratando de conseguir todas estas informaciones.

1 Sí presenté, en la alineación base se están dejando las
2 provisiones para unas posibles estaciones futuras en lo que
3 es Montehiedra, en lo que es la intersección con
4 Montehiedra, la intersección con la 177, posiblemente con el
5 desarrollo de la finca de Oso Blanco. Son estaciones
6 futuras que se podrían, se deben dejar esas provisiones
7 estudiadas para este proyecto. Y sí, la integración es
8 completamente importante. Cómo llegar. En el único sitio
9 donde hay 120 mil estacionamientos es en la casa de cada
10 uno. No existe otro sitio que podamos conseguir esos 120
11 mil estacionamientos en esta zona y, pues, tenemos que
12 integrar los sistemas existentes. Hay que trabajar con
13 ellos. Son bien importantes.

14 ING. JOSE HERNANDEZ:

15 ¿Alguna otra persona? Adelante.

16 ARQ. JOSE MATOS:

17 Muy buenas noches. Les habla el arquitecto José Matos.
18 Estoy en calidad de asesor de la Comisión de Ciudadanos al
19 Rescate de Caimito. Ya Haydeé se expresó en realidad como
20 la líder comunitaria que es y yo creo que aquí estamos
21 hablando, estamos usando anglicismos, verdad, el
22 'accountability', quién se va a hacer responsable del
23 fracaso o del éxito de un programa como éste.

24 Yo los voy a invitar a ustedes, porque definitivamente
25 hacer este tipo de reunión en el Centro de Convenciones de



1 por sí es excluyente. Okey. Que vayan a Caimito, que se
2 atrevan ir a Caimito. Yo me comprometo en ser el
3 facilitador de esta misma presentación y oigan al usuario o
4 al potencial usuario. Aquí está todo este proyecto ausente
5 de un perfil de un usuario. Seis mil pasajeros por día es
6 algo que yo encuentro absurdo, ridículo que se atrevan
7 justificar una inversión de trescientos y pico millones de
8 dólares. De verdad que como arquitecto me ofende el oír un
9 desperdicio de dinero tan grande para servir 6 mil pasajeros
10 diarios.

11 Yo los invito a ustedes. Mire, Montehiedra, que usted
12 lo menciona, recoge 26 mil habitantes de Caimito, más de 22
13 mil de Cupey, parte de Trujillo Alto, parte de Guaynabo,
14 parte de Aguas Buenas. Ahí nada más ustedes están hablando
15 de una población de 60 mil habitantes, comparable con las
16 ciudades mayores de Puerto Rico. Inclusive, comparable con
17 Caguas.

18 Si Haydeé dice que les justifica 6 mil, es porque les
19 justifica 6 mil más. Estamos hablando, entonces, de 12 mil.
20 Okey, porque hay una parada de tres minutos o cuatro minutos
21 que podría retrasar la llegada al Cinco o en la otra
22 dirección. Yo creo que todavía tenemos que darle un poco
23 más de pensamiento a esto desde el punto de vista de
24 eficiencia económica, capacidad de repago aunque sea
25 minimizar el subsidio que tenga que darse, integración



1 real, intermodal.

2 Ese punto en Las Catalinas, yo no veo en ninguna de
3 estas estaciones un uso mixto. En ninguna. Son piezas
4 trofeos, escultorios, 'stand alone'. ¿Cómo se integra?
5 ¿Cómo yo llego a esa intersección de la 1 y de la 30 si no
6 es por vehículo? ¿Cómo yo integro la terminal de carros
7 públicos de Caguas, que está como a dos kilómetros hacia
8 abajo? ¿Cómo? ¿Cómo se están haciendo alianzas con el
9 sector privado? ¿Ustedes le han hecho algún acercamiento a
10 Montehiedra o a Las Catalinas? Porque a mí me consta que
11 Las Catalinas y Montehiedra lo han hecho en una dirección.
12 Digo, un poquito, verdad, bajarse a estos niveles, pero
13 somos seres humanos. No comemos.

14 De verdad que yo los invito a que coordinen reuniones
15 con sectores donde está el potencial usuario de esto. Se
16 los digo de verdad. Hagan unas reuniones con estos
17 vecindarios. Gracias.

18 ING. JOSE HERNANDEZ:

19 De hecho, esta no va a ser la última reunión que vamos
20 a hacer. Estas son las dos primeras que se hacen
21 oficialmente como parte del proceso de planificación, pero
22 hacen falta muchas más reuniones con diferentes niveles y en
23 diferentes lugares para poder mejorar este proyecto.

24 En términos de auspicio, pues, dijimos al principio de
25 que es un estudio que se hizo hace algún tiempo y que se



1 mejor la idea.

2 ING. JOSE HERNANDEZ:

3 Bueno, no sé si estemos... Si tienes una presentación
4 y nos la puedes entregar o explicar porque no sé si tengamos
5 facilidades para que ustedes puedan poner su presentación en
6 la computadora. No sé

7 SR. FRANCISCO SERRANO:

8 Es cuestión de pasarla a aquella computadora y
9 presentarla en Power Point. Sería breve y no entendemos que
10 sea nada ofensivo.

11 ING. JOSE HERNANDEZ:

12 ¿Ustedes tienen una copia en papel de la presentación?

13 SR. FRANCISCO SERRANO:

14 Actualmente no, porque no veníamos listos para presentar
15 como tal. Veníamos al taller, pero en el transcurso, pues,
16 nos surgió la iniciativa.

17 ING. JOSE HERNANDEZ:

18 Pues, nos puede explicar de qué se trata.

19 ING. JOSE R. DAVILA:

20 O nosotros podríamos darle audiencia en la oficina y
21 con mucho gusto nosotros podemos atenderlo.

22 ING. JOSE HERNANDEZ:

23 Si nos puede explicar de qué se trata.

24 SR. FRANCISCO SERRANO:

25 Inicialmente nosotros estamos bregando una propuesta de



1 tiene que revisar y hacerse más completo porque, obviamente,
2 como usted dijo, hay una inversión bien grande. Se tiene
3 que justificar con una cantidad de usuarios razonable.
4 Sabemos que hay una necesidad de transportación y se ve en
5 la congestión que hay y en la dificultad de la gente llegar
6 a su trabajo y quizás un reto de nosotros es poder captar
7 cuál es la necesidad, verdaderamente dónde está la necesidad
8 y esa integración del sistema, la población. Pa' eso es que
9 estamos en este tipo de reunión, para nosotros poder mejorar
10 este producto que estamos ofreciendo al pueblo de Puerto
11 Rico.

12 ¿Alguna otra persona quiere hacer algún comentario?
13 Por favor, pase al micrófono e identifíquese porque estamos
14 grabando la actividad.

15 SR. FRANCISCO SERRANO:

16 Buenas noches. Mi nombre es Francisco Serrano,
17 estudiante de la Universidad Politécnica, Ingeniería Civil.
18 Quisiera presentar, pedir la oportunidad si pudiéramos
19 presentar algo en el proyecto como parte del taller. No sé
20 si sea posible.

21 ING. JOSE HERNANDEZ:

22 O sea, ¿tú dices presentar ahora?

23 SR. FRANCISCO SERRANO:

24 Podríamos hacer la explicación verbal, pero
25 quizás con el proyector, pues, nos podría ayudar a explicar



1 Capston. Tenemos una propuesta que incluye el diseño de una
2 estación de tren y una estación multipisos en otra área y
3 hay una propuesta que quizás es un poco distinta a lo que se
4 presentó en el día de hoy. Entendemos que es interesante,
5 pues, podría ser posible. En adición, mi compañero quisiera
6 presentar algo más bien de arquitectura y urbanismo, que
7 quizás también pueda ser interesante. En eso se basa la
8 presentación.

9 ARQ. NORBERTO GUZMAN:

10 Buenas noches. Como parte de unos talleres que
11 nosotros ofrecemos en la oficina de Tren Urbano, la
12 Universidad Politécnica ha dado ya varias presentaciones del
13 Programa Capston. Uno fue con el ingeniero Fidalgo y, o
14 sea, nos hace la solicitud...

15 SR. FRANCISCO SERRANO:

16 Apenas nosotros estamos en la parte inicial, parte
17 conceptual. Nuestro Capston final sería en mayo. Es
18 solamente la idea. Aprovechar el foro, que hay mucha gente
19 interesada de Caguas. Es una opción. Si no se puede, se
20 puede después en privado, entonces.

21 ING. JOSE HERNANDEZ:

22 Nosotros tenemos una oficina que está trabajando con el
23 proyecto. Es la oficina que está en la Avenida Piñeiro, en
24 el Tren Urbano. Yo lo invito que la presentación que
25 ustedes tienen, pues, hagan la presentación primero en esa,



1 a las personas que tenemos en esa oficina para ver de qué se
2 trata. De todas formas, este taller es para oír las
3 recomendaciones que ustedes tienen. Lo que pasa es que en
4 este momento, no sé si técnicamente es posible que ustedes
5 pongan su presentación aquí. Estamos disponibles para
6 reunirnos con ustedes. Si es un proyecto de la universidad,
7 si ustedes quieren hacer un proyecto relacionado con lo que
8 estamos trabajando, perfecto. Estamos disponibles para
9 darle la data que ustedes necesitan para hacer su proyecto
10 y tener los resultados que ustedes nos van a dar finalmente.

11 SR. FRANCISCO SERRANO:

12 Perfecto. Pues, entonces, lo explico verbal. La única
13 diferencia es que no voy a poder estar... Pero es lo mismo.
14 Bueno, ya les comenté que estamos trabajando en este
15 proyecto. Inicialmente, tanto nos reunimos con el ingeniero
16 Dávila en conjunto también con la señora Muñiz. Fuimos a
17 ATI. Aunque no soy de Caguas, pero ya hace unos años llevo
18 estudiando Caguas, especialmente el transporte colectivo y
19 el proyecto es sencillo.

20 Inicialmente, teníamos que desarrollar la estación en
21 donde se presenta allí en el norte de Las Catalinas. Todo
22 iba bien, pero conseguimos una presentación, aquí por el
23 compañero Gilberto Bigio, que nos orientó un poco en cuanto
24 a urbanismo, tejido urbano y a dónde llegaría el tren.
25 Pues, tuvimos la presentación y nos pareció muy acertada lo



1 que él nos presentó que era justamente lo que queríamos
2 presentar como parte. El nos dice que, y estamos de
3 acuerdo, que la estación en Las Catalinas es difícil ver a
4 quién atiende aparte del centro de Las Catalinas. Como dijo
5 la muchacha que ahorita se paró aquí, pues, hay un poco
6 tejido peatonal para llegar y accesar esa estación, lo cual
7 podría hacer entender que la estación no llega al centro de
8 Caguas y quizás utilizando el tren sería un poco complicado
9 llegar a Caguas como tal como destino.

10 Se entiende que esto es un plan 'commuters rate' y que
11 es cuestión de atrapar vehículos y viajar de un punto a
12 otro. Eso está claro, lo que es la idea. Pero por qué no
13 combinar la idea del 'commuters rate' hasta Caguas, pero
14 hacer una pequeña extensión que llegue al centro de Caguas.
15 Llegue al norte del casco urbano, sería cerca de donde está
16 la India, para quienes conocen. Hay un predio de terreno
17 allí de sobre veinte cuerdas, que colinda con el río y el
18 Paseo Lineal. Hay la posibilidad quizá en cuanto a costo,
19 el único peso sea que quizás hay un poco de expropiación
20 porque habría que entrar la línea por la 1 en una parte,
21 pero se entiende que a veces vale más un poquito más de
22 costo por algo que realmente te lleve a un destino
23 aceptable.

24 Adicional a eso, pues, también como parte de la
25 propuesta, hay otra estación que es muy cerca de donde se



1 presenta la Estación de Caguas Norte. Quizás sería al otro
2 extremo de donde está el DTP de Caguas municipal y esta
3 estación, pues, sí tendría unas características regionales,
4 la cual tendría estacionamiento multipisos, que atendería
5 tanto a la 52 como a la 30. En adición, pues, también tiene
6 la accesibilidad a las posibles fases futuras, si se puede
7 a Ponce o a Humacao.

8 Adicional a esto, pues, se entiende que entre esta
9 estación del norte y esta otra estación del centro de
10 Caguas, se podría hacer una estación intermedia o inclusive
11 hasta dos, que atendieran el tejido en esa área que hay
12 muchas urbanizaciones, Villa Blanca, Bairoa. Hay mucho
13 tejido allí que sí se podría atender y que eso posiblemente
14 daría mucho más 'ridership', no.

15 Entendemos que es una propuesta que se escucha sensata.
16 Entiendo que posiblemente de cierta forma se ha analizado
17 algo parecido, pero quisiéramos tener más claro, no, las
18 razones o los parámetros que se utilizaron para definir
19 finalmente esa estación acá en Las Catalinas.
20 Urbanísticamente, aunque yo no estudio planificación urbana,
21 pero no hace sentido. Sé que es una alternativa y que esto
22 es un taller, pero llevo dos años escuchando que la estación
23 va a ser ahí y entiendo que va a ser ahí.

24 Adicional a esto, pues, también como parte del programa
25 de ATI, que estuve dos años en el programa de ATI,



1 subgraduado haciendo investigación, queríamos estudiar la
2 posibilidad de qué modo de transporte iba a transitar este
3 corredor, si un BRT, si un 'light rail' o un 'heavy rail',
4 etcétera. Pero entre una cosa y otra, pues, nos terminaron
5 comentando: "Eso ya está decidido". Pasa más de un año y
6 estamos aquí y eso no está decidido. Tengo esa
7 interrogante. Entiendo que las personas que me comentaron
8 eso sí dijeron que estaba decidido y por eso no pudimos
9 estudiar ese proyecto.

10 Entiendo que esa estación, volviendo al tema, esa
11 estación de Caguas sería esencial para el desarrollo del
12 pueblo. Revitalizaría todo el casco urbano de Caguas
13 increíblemente. Le daría un impulso económico muy grande.
14 En adición sí se puede hacer el Paseo Lineal. Se puede
15 extender como está previsto por el Caguas 2020 hasta Las
16 Catalinas y peatonalmente unos 600 metros, que es caminable.
17 Entiendo que es una buena opción. Eso es lo que queríamos
18 presentar y eso es lo que tenía que decir.

19 ARQ. NORBERTO GUZMAN:

20 Yo estuve viendo parte de la presentación así bien
21 rápido y hay unos 'slides' que ciertamente son interesantes.
22 La presentación no se va a poder montar completa ahora. Es
23 muy larga. Te soy bien sincero. Definitivamente es un buen
24 ejercicio de parte de ustedes y creo que nosotros podemos
25 coordinar una reunión donde ustedes puedan presentarla. Me



1 gustaría que la presentaran. Y próximamente se te daría un
2 espacio, como se le ha dado a otros grupos que menciona el
3 ingeniero Nazario, para que hagan esa exposición y podríamos
4 invitar al público en general que esté y participe del
5 mismo.

6 Realmente por parte de nosotros, de la Autoridad, los
7 felicitemos de verdad porque saben lo que están haciendo y
8 tienen unas muy buenas ideas que podríamos de alguna forma
9 u otra ver si podemos incluirlas.

10 SR. FRANCISCO SERRANO:

11 Realmente, pues, sí quisiéramos hacer el acercamiento
12 y tener la posibilidad de presentarla a ustedes y de hacerlo
13 al público en algún otro momento, si es posible. Invitar a
14 las personas que están aquí.

15 ING. JOSE HERNANDEZ:

16 Okey, pues, muchas gracias. Ya está hecho, entonces,
17 el compromiso que vamos a separar un momento para estar con
18 ustedes y ver la presentación, así que vamos a continuar.
19 ¿Hay alguna otra persona que quiera hacer algún comentario
20 sobre el proyecto? Pues, si no hay más nadie, vamos,
21 entonces, a dar por terminado el taller de esta noche. Son
22 las nueve menos cinco. Hoy es miércoles de ceniza, así que
23 pasen muy buenas noches y gracias por haber venido aquí.

24 * * *

25 --SE DIO POR TERMINADO EL TALLER INFORMATIVO--

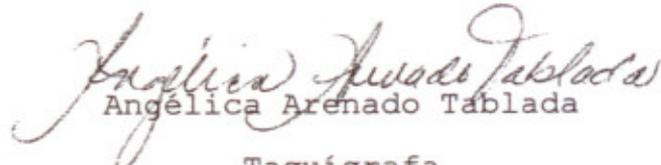


1 FECHA : 21 de febrero de 2007
2 HORA : 7:00 p.m.
3 RE : Taller Informativo sobre el Sistema de
4 Transporte Colectivo Caguas - San Juan
5

6 CERTIFICACION DE TAQUIGRAFA
7

8 CERTIFICO que la que antecede es la transcripción fiel
9 y correcta del récord tomado por la suscribiente de los
10 procedimientos habidos durante este taller.

11 En San Juan, Puerto Rico, a 1 de marzo de 2007.
12

13 
14 Angélica Arenado Tablada
15 Taquígrafa
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25

