

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO  
DEPARTAMENTO DE TRANSPORTACIÓN Y OBRAS PÚBLICAS  
AUTORIDAD DE CARRETERAS Y TRANSPORTACIÓN

RE:

SOLICITUD DE ACCESO INTERESTATAL \*  
ANÁLISIS Y DISEÑO PRELIMINAR \*  
DE LAS MEJORAS A LA INTERSECCIÓN \*  
PR2, 2R Y CALLE SAN JUAN (ENTRADA \*  
AL RUM LA VITA) PR-2 KM. 153.90 \*  
\*

---

REUNIÓN DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA

FECHA : 12 de abril de 2018  
HORA : 5:32 p.m.  
CLIENTE : AUTORIDAD DE CARRETERAS Y TRANSPORTACIÓN  
DIRECCIÓN : Oficina de Estudios Ambientales  
Minillas Sur, Piso 16  
San Juan, Puerto Rico  
CELEBRADA EN: Teatro Baudilio Vega Berríos  
Centro Cultural de Mayagüez  
Mayagüez, Puerto Rico

COMPARECIENTES

MESA PRESIDENCIAL:

Ing. Luis A. Rosado Correa - Jefe de Estudios Ambientales  
Ing. Alexandra Velázquez Delgado - Directora del Área de Estudios y Programas Especiales  
Lcda. Soledad Rusalleda Reyes - Directora del Área De Adquisiciones de Propiedades

- 1
- 2           Ing. José J. Parejo Cohen           -   PLC Traffic
- 3                    Consultor, LLC
- 4           Ing. José A. Batlle Ojeda           -   JABA Associates,
- 5                    PSC
- 6           Ing. José A. Batlle Montalvo       -   JABA Associates,
- 7                    PSC
- 8           Ing. Madeline Muñiz Pérez           -   Coordinadora de
- 9                    Gerente de Proyecto Interina
- 10          Ing. Ray Morales                       -   Gerente de
- 11                    Proyecto
- 12          Ing. José Luis Ramos Ruiz           -   Director de la
- 13                    Oficina Desarrollo Urbano
- 14          Hon. Heriberto Acevedo Ruiz       -   Vice Alcalde
- 15                    de Mayagüez
- 16          Hon. José Guillermo Rodríguez       -   Alcalde de
- 17                    Mayagüez
- 18          Sr. Luis Molina                       -   Moderador

19    TAQUÍGRAFA DE RÉCORD:

20            Sra. Lissette Guardiola Merced

21    TÉCNICA DE SONIDO:

22            Sra. Stephanie Torres Velázquez

23

24

25

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25

\*\*\*

Los procedimientos de esta reunión se desarrollaron según surgen de la siguiente transcripción.

SR. MODERADOR:

Buenas noches. Vamos a presentar el Proyecto de Análisis y Diseño Preliminar de las Mejoras a la Intersección PR-2, 2R y Calle San Juan. Ésta básicamente como ustedes la conocen la famosa intersección de La Vita, la entrada al Colegio, Kilómetro 153.9, Mayagüez, Puerto Rico, mejor conocido el proyecto como la Autoridad de Carreteras AC-200-241. Son las 5:32 de la noche, del día jueves, 12 de abril de 2018.

Antes de iniciar los trabajos, quiero reconocer las distinguidas personalidades que nos acompañan en la noche de hoy. La ingeniero Alexandra Velázquez Delgado, Directora del Área de Programación y Estudios Especiales de la Autoridad de Carreteras y Transportación. El Honorable Heriberto Acevedo, Vice Alcalde de Mayagüez. El ingeniero Luis A. Rosado Correa, Jefe de la Oficina de Estudios Ambientales. El ingeniero Ray J. Morales, Gerente para este proyecto de la Autoridad de Carreteras y Transportación. La ingeniero Madeline Muñoz Pérez, Coordinadora de Gerente de Proyecto Interina. La licenciada Soledad I. Rusalleda, Directora del Área de Adquisiciones de Propiedades de la Autoridad de Carreteras

1 y Transportación. El ingeniero José A. Batlle Ojeda,  
2 Presidente de la compañía de ingenieros y consultores  
3 José A. Batlle & Asociados, la firma contratada por la  
4 Autoridad de Carreteras para llevar a cabo los estudios y  
5 diseños preliminares de este proyecto. También se  
6 encuentran demás ingenieros y consultores aquí en la mesa,  
7 y su hijo, también, José A. Batlle Montalvo, gerente del  
8 proyecto. También queremos reconocer al ingeniero Jorge  
9 Ramos, Director de la Oficina de Desarrollo Urbano del  
10 Municipio de Mayagüez.

11 Ahora, dejo ante ustedes a la ingeniero Alexandra  
12 Velázquez Delgado, Directora de la Oficina de Programación  
13 y Estudios Especiales de la Autoridad de Carreteras y  
14 Transportación, para un saludo.

15 ING. VELÁZQUEZ:

16 Buenas noches. A nombre del Secretario, estamos muy  
17 contentos de estar esta noche aquí con ustedes para  
18 compartir los detalles de este proyecto, que como decía un  
19 colega, este proyecto ha sido de las intersecciones más  
20 estudiadas. Sin embargo, esta noche de hoy, vinimos con  
21 la federalización del proyecto, comenzando con la primera  
22 de las cuatro fases, que es el diseño preliminar, la parte  
23 ambiental del proyecto.

24 Así que, se ha hecho con mucho cariño, esperando que  
25 este proyecto se lleve a la culminación, ya sea en los

1 próximos años, para el alivio del tránsito local de  
2 Mayagüez y los pueblos limítrofes. Gracias.

3 SR. MODERADOR:

4 Muchas gracias, Alexandra Velázquez Delgado. Y ahora  
5 dejamos ante ustedes al ingeniero Jorge Ramos, quien nos  
6 dará un saludo bienvenida a nombre de nuestro Alcalde José  
7 Guillermo Rodríguez, quien es el anfitrión en esta noche  
8 de hoy.

9 ING. RAMOS:

10 Muy buenas noches a todos. Bienvenidos a nuestra  
11 casa aquí del Centro Cultural. Es para mí un honor  
12 hacerles el anuncio y la bienvenida a todos ustedes. Esto  
13 es un proyecto que nuestro Alcalde lleva luchando desde  
14 que es representante, y por mucho tiempo ha estado  
15 batallando y no ha perdido el entusiasmo de que esto se  
16 realice. Este proyecto significa desarrollo económico  
17 para toda nuestra ciudad de Mayagüez y toda el área Oeste.

18 Así que, esperamos escuchar buenas noticias, y muchas  
19 gracias a todos por estar aquí.

20 SR. MODERADOR:

21 Muchas gracias al ingeniero Jorge Ramos.

22 El objetivo principal de los trabajos que se llevarán  
23 a cabo durante esta noche es informarles a ustedes, la  
24 comunidad, al presentar el Proyecto de Análisis y Diseño  
25 Preliminar de las Mejoras a la Intersección PR-2, 2R y

1 Calle San Juan entrada al Colegio, la famosa Vita en el  
2 kilómetro 153.9 aquí en Mayagüez, sobre las alternativas  
3 que hay propuestas para viabilizar este proyecto.

4 Queremos informar que esta actividad está siendo  
5 grabada con el propósito de documentar los trabajos. Por  
6 lo tanto, solicitamos que al dirigirse a los funcionarios  
7 aquí presentes, digan su nombre completo y el lugar donde  
8 residen.

9 La reunión se compone de las siguientes partes.  
10 Primera parte, daremos una lectura al Aviso Público.  
11 Segundo, se ofrecerá una presentación de forma  
12 ininterrumpida. Solicitamos poner sus celulares en modo  
13 de vibración. Las personas que tengan dudas o preguntas  
14 sobre la información que proveeremos, tendrán la  
15 oportunidad de hacerlas y de recibir las respuestas una  
16 vez concluya la presentación. Aquella persona que desee  
17 expresarse lo podrá hacer de forma ordenada. Para eso  
18 están estos dos micrófonos aquí al frente.

19 Al final de la presentación, también, se proveerá un  
20 espacio para que las personas que deseen someter sus  
21 comentarios o sugerencias por escrito, o deseen hacer  
22 preguntas, o sus preguntas en forma privada, pueden  
23 hacerlas ante el personal que está ubicado aquí a mi  
24 derecha. Este personal está capacitado para aclarar todas  
25 sus interrogantes. Además, se aceptarán comentarios y

1 sugerencias por escrito. Las mismas deben ser dirigidas  
2 a la Ing. Alexandra Velázquez Delgado, Directora del Área  
3 de Programación y Estudios Especiales de la Autoridad de  
4 Carreteras y Transportación, 'PO Box' 42007, San Juan,  
5 Puerto Rico 00940-2007, Atención: Ing. Luis A. Rosado  
6 Correa, Jefe de la Oficina de Estudios Ambientales,  
7 referencia al Proyecto de Análisis y Diseño Preliminar de  
8 las Mejoras a la Intersección PR-2, 2R y Calle San Juan,  
9 entrada al Colegio, La Vita, Kilómetro 153.9, Mayagüez,  
10 AC-200-241. Importante recordar que tienen quince días,  
11 a partir de esta reunión, para enviar sus comentarios y/o  
12 sugerencias.

13 A continuación daremos lectura la aviso que circuló  
14 en español e inglés en el periódico Primera Hora de Puerto  
15 Rico el pasado miércoles, 28 de marzo de 2018, en la  
16 página 32. La lectura está a cargo del ingeniero Luis A.  
17 Rosado Correa, Jefe de la Oficina de Estudios Ambientales  
18 de la Autoridad de Carreteras y Transportación.

19 ING. ROSADO:

20 Muy buenas tardes a todos. Voy a proceder a dar  
21 lectura la aviso público, según apareció publicado en el  
22 periódico.

23 "Aviso Público - Reunión de Participación Ciudadana,  
24 Análisis y Diseño Preliminar de las Mejoras a la  
25 Intersección PR-2, 2R y Calle San Juan, entrada al RUM, La

1 Vita, Kilómetro 153.90, Mayagüez, AC-200-241.

2 El Departamento de Transportación y Obras Públicas,  
3 la Autoridad de Carreteras y Transportación, y la  
4 Administración Federal de Carreteras, 'FHWA', en inglés,  
5 anuncian a las organizaciones privadas, agencias estatales  
6 y federales, entidades municipales y público en general la  
7 celebración de una Reunión de Participación Ciudadana para  
8 presentar el proyecto de referencia. La Reunión de  
9 Participación Ciudadana se celebrará el jueves,  
10 12 de abril de 2018, a partir de las 5:00 p.m., en el  
11 Teatro Baudilio Vega Berríos del Centro Cultural de  
12 Mayagüez, localizado en la Calle La Candelaria, Centro  
13 Cultural Número 14, entre medio del Teatro Yagüez y la  
14 alcaldía, en el Municipio de Mayagüez.

15 Este proyecto consiste en completar mejoras  
16 sustanciales a la Intersección de la PR-2, 2R y Calle San  
17 Juan (La Vita), frente al Recinto de Mayagüez, de la  
18 Universidad de Puerto Rico, Kilómetro 153.90 en Mayagüez.  
19 Asimismo, el proyecto propuesto se presentará y se  
20 discutirá en la reunión. De alguna persona necesitar  
21 acomodo razonable, debe notificarlo con antelación al  
22 (787) 721-8787, Extensión 1503.

23 Cualquiera que desee someter comentarios sobre  
24 aspectos relevantes al proyecto, favor de enviarlos a la  
25 siguiente dirección: Ing. Alexandra Velázquez Delgado,



1 Directora Área de Programación y Estudios Especiales,  
2 Atención: Ing. Luis A. Rosado Correa, Jefe Oficina de  
3 Estudios Ambientales, referente al Análisis y Diseño  
4 Preliminar Mejoras Intersección PR-2, 2R y Calle San Juan,  
5 Mayagüez, Autoridad de Carreteras y Transportación. Leyes  
6 y procedimientos relacionados con impacto ambiental es el  
7 23 CFR parte 771, Sección 106, Administración Federal de  
8 Carreteras. Firma: Carlos M. Contreras Aponte, Secretario  
9 Departamento de Transportación y Obras públicas, Director  
10 Ejecutivo de la Autoridad de Carreteras y Transportación.”

11 SR. MODERADOR:

12 Muchas gracias al ingeniero Luis Rosado Correa, Jefe  
13 de la Oficina de Estudios Ambientales.

14 Antes que todo, queremos dar las gracias al Municipio  
15 de Mayagüez, por permitirnos el uso de estas instalaciones  
16 y a todos sus empleados por su colaboración. También,  
17 queremos darles las gracias a ustedes por estar presentes  
18 en esta Reunión de Participación Ciudadana.

19 Ahora, vamos a dejar ante ustedes para la  
20 introducción al proyecto, al ingeniero Ray J. Morales,  
21 gerente para este proyecto de la Autoridad de Carreteras  
22 y Transportación.

23 ING. MORALES:

24 Muy buenas noches. Les habla el ingeniero Ray J.  
25 Morales. Yo soy el gerente de proyecto de esta encomienda

1 que nos entregaron en el año 2016, que es cuando  
2 comenzamos este proyecto.

3 Como la ingeniero Alexandra Velázquez les había  
4 mencionado, todo proyecto de ingeniería civil tiene cuatro  
5 fases. Tiene la fase de planificación, la fase de diseño,  
6 la fase de subasta, y la construcción. Sabemos que este  
7 proyecto ha sido algo que se ha hablado por décadas. Se  
8 han hecho varios intentos, se han hecho varios diseños, y  
9 se han quedado en papel. La estrategia que la Autoridad  
10 de Carreteras ha decidido utilizar en esta ocasión, debido  
11 a la realidad fiscal que atravesamos, es utilizar fondos  
12 de la Administración Federal de Carreteras, que es el  
13 programa de cinco años de construcción. Si vamos a  
14 utilizar ese dinero, tenemos que hacer también lo que se  
15 llama un permiso de acceso a una interestatal. La  
16 Carretera 2 es una interestatal. No comunica a ningún  
17 estado, eso no tiene que ver con el nombre, es simplemente  
18 una clasificación, y es una clasificación que nos da  
19 acceso a fondos adicionales. Sin embargo, cuando eso se  
20 hace, la Administración Federal de Carreteras, pues, tiene  
21 la decisión final de todos los accesos que se hacen en esa  
22 carretera.

23 Así que, el proyecto, lo que estamos haciendo es,  
24 primero, estamos haciendo las fases de diseño esquemático,  
25 que son los esquemas que ustedes vieron afuera al entrar.

1       Estamos haciendo un diseño avanzado a veinte por ciento  
2       para, entonces, nosotros hacer la petición de modificación  
3       al acceso de la Interestatal Número 2, frente al Colegio  
4       de Mayagüez, frente a Mayagüez Terrace, en la 3108, y en  
5       la 102, porque todas esas intersecciones, y van a ver en  
6       la presentación, están inter relacionadas.

7               ¿Qué diferencia tiene esto a todos los intentos  
8       pasados? Nosotros, al utilizar dinero federal, el Federal  
9       Highway Administration nos obliga a terminar el proyecto  
10       en una construcción, en algo tangible, algo que todos  
11       vamos a utilizar. De lo contrario, la Administración  
12       Federal de Carreteras, nos exige que le devolvamos esos  
13       dineros.

14               Nosotros hemos gastado, hasta el día de hoy, una  
15       cantidad razonable, verdad, considerable de dinero, y no  
16       estamos en posición de tener que pasar por ese proceso de  
17       tener que justificarle a la Administración de Carreteras  
18       por qué no los utilizamos. Así que, ésta es la mejor  
19       manera que nosotros podemos, para el futuro, de todos los  
20       que vamos a utilizar esa vía, de que se haga el proyecto.

21               Como les dije, esto es la primera de cuatro fases.  
22       Esperamos, tan pronto terminemos esta fase, pues,  
23       entonces, continuar con la segunda fase que sería el  
24       diseño. En la presentación, pues, les estaremos  
25       resumiendo todos los trabajos que hemos hecho al día de

1 hoy, tanto de campo, como de ingeniería.

2 Ahora, a continuación, pues, va el ingeniero José  
3 Batlle Montalvo, de la firma de José Batlle & Asociados,  
4 va a dar, entonces, la presentación del proyecto.

5 ING. BATLLE MONTALVO:

6 Sí, buenas tardes. Vamos a dar comienzo a la  
7 presentación de la solicitud... Sí, vamos a dar comienzo  
8 a la solicitud de acceso de la presentación a la Solicitud  
9 de Acceso Interestatal, Análisis y Diseño Preliminar de  
10 las Mejoras a la Intersección PR-2, R, PR Calle San Juan,  
11 entrada al RUM, La Vita, y la PR-2 en el Kilómetro 153.90  
12 de Mayagüez. El propósito de la reunión de esta noche es  
13 presentar y explicar el alcance del proyecto, establecer  
14 las necesidades y el objetivo del proyecto, presentar las  
15 alternativas evaluadas, y recoger comentarios o  
16 sugerencias de la comunidad.

17 Como parte de la introducción, la Autoridad de  
18 Carreteras y Transportación, ACT, y la Administración  
19 Federal de Carreteras, Federal Highway Administration, por  
20 sus siglas en inglés, tiene la intención de estudiar,  
21 evaluar alternativas de diseño, completar el proceso del  
22 National Environmental Policy Act, que se conoce como  
23 'NEPA', y preparar una petición para la modificación de un  
24 acceso interestatal, 'interstate access modification', y  
25 obtener la aprobación del Federal Highway Administration

1 para las siguientes intersecciones. La primera  
2 intersección es la PR-2 con la Calle San Juan, el  
3 kilómetro 153.9, la PR-2 con la PR-2 RUM Sur, en el  
4 kilómetro 153.9, la PR-2 con la PR-2 RUM Norte, la PR-2  
5 con la Calle San Juan en el kilómetro 153.27, la PR-2 con  
6 la PR-3108 en el kilómetro 152.86, y la PR-2 con la PR-112  
7 en el kilómetro 152.47.

8 En el plano de localización, pues, aquí vamos a ver,  
9 éste es el corredor de la PR-2. Estaríamos comenzando en  
10 el kilómetro 152, cerca del Residencial Mar y Sol, y  
11 estaríamos terminando en el kilómetro 154, cerca del  
12 puente sobre el Río Yagüez. Estaríamos hablando de un  
13 largo de proyecto de dos kilómetros que comprende este  
14 tramo.

15 Aquí tenemos el plano de localización mostrando las  
16 seis principales intersecciones con los semáforos. Aquí  
17 tenemos la intersección de la 102, la intersección de la  
18 3108, la intersección de la Calle Chardón, que es la  
19 entrada a Terrace y a University Plaza, la PR-2 RUM Norte,  
20 la PR-2 RUM Sur, que es la entrada al Colegio, y la  
21 intersección con la Calle San Juan. O sea, que como  
22 podemos ver, en un predio de dos kilómetros, pues, tenemos  
23 seis intersecciones que actualmente operan  
24 semaforizadamente, con semáforos.

25 Aquí tenemos una vista de la intersección de la PR-2

1 con la Calle San Juan, que colinda con la intersección de  
2 Mayagüez Town Center y en la Urbanización Ensanche Ramírez  
3 y la Vocacional, ésa es la primera intersección. Esta  
4 intersección actualmente cuenta con cuatro fases de  
5 semáforos. Tenemos la intersección con la PR-2 RUM Sur,  
6 que es la que conocemos como la entrada al Colegio. Esta  
7 intersección ahora mismo opera con cuatro fases de  
8 semáforos. Tenemos la tercera intersección que es la  
9 intersección con la PR-2 RUM Norte, que como podemos ver,  
10 en ésta tenemos prácticamente un radio de ciento noventa  
11 metros y en este radio, pues, tenemos a penas tres  
12 intersecciones que, prácticamente, están cercanas. Esta  
13 intersección de la PR-2 RUM Norte actualmente opera con  
14 dos fases de semáforos. Tenemos la cuarta intersección  
15 que es la entrada con la Calle Chardón, que es la entrada  
16 a la Urbanización Mayagüez Terrace, y al lado Oeste  
17 tenemos el University Plaza. Esta intersección ahora  
18 mismo opera con cinco fases de semáforos. Tenemos la  
19 intersección de la PR-2 con la PR-3108 donde al Este  
20 tenemos el Mayagüez Resort, y al Oeste tenemos el  
21 Residencial Mar y Sol, ya colindando con la 102. Esta  
22 intersección actualmente opera con tres fases de  
23 semáforos. La sexta, tenemos la intersección con la  
24 PR-102, que aquí, entonces, en el Oeste tenemos el  
25 Residencial Mar y Sol. Esta intersección actualmente

1 opera con tres fases de semáforos.

2 Como les indicó el ingeniero Ray Morales, pues, como  
3 parte de los estudios, el primer estudio que realizamos  
4 fue el estudio de tránsito. Este estudio, pues, se estuvo  
5 realizando para los meses de noviembre en el 2016. El  
6 propósito de este estudio es ver cómo están funcionando  
7 estas intersecciones y poder determinar, pues, así como se  
8 hace con las notas, qué notas tienen estas intersecciones  
9 para efectos de ver cómo es el comportamiento. Este  
10 comportamiento de análisis de capacidad, pues, se  
11 determina a base de unos niveles de servicio y los tiempos  
12 de demora en las intersecciones. ¿Ven?

13 Si tenemos un nivel que nos da 'A', pues esos tienen  
14 un tiempo de servicio que es menos de diez segundos por  
15 vehículo. Esto nos indica, pues, que hay un libre flujo  
16 y no hay, como conocemos, un 'stop condition' o un Pare.  
17 Nivel de servicio 'B' que es razonablemente libre de  
18 flujo. Tenemos el 'C' que es flujo bastante estable. El  
19 nivel 'D' que, ya entonces empieza a convertirse el flujo  
20 inestable. El flujo 'E' que, ya es flujo inestable. O  
21 sea, que éste nos dice que la intersección está operando  
22 a capacidad. Y por último, el nivel de servicio 'F' que  
23 aquí nos dice, pues, que la intersección prácticamente  
24 está sobre capacidad y, por ende, pues, tenemos lo que  
25 conocemos como los tapones y que el flujo no corre.

1           Estos niveles de servicio en estas intersecciones, en  
2 base al estudio, pues, la intersección con la Calle San  
3 Juan, nos da en las horas pico de la mañana y la tarde,  
4 tenemos unos niveles de servicio 'D'. En la intersección  
5 de la entrada al Colegio Sur, tenemos niveles de servicio  
6 'D', tanto por la mañana y por las tardes en las horas  
7 pico. En la intersección con la entrada al Colegio Norte,  
8 que es la que le sigue, tenemos niveles de servicio 'B' y  
9 'C'. En la intersección con la Calle Chardón, tenemos  
10 niveles de servicio 'D' y 'F'. En la intersección de la  
11 3108, tenemos niveles de servicio 'A' y 'B', y en la PR102  
12 tenemos niveles de servicio 'B', y esto es para las horas  
13 pico de la mañana y la tarde.

14           También en el estudio de tránsito, pues, lo que  
15 hicimos, también, pues, en el caso de nosotros no hacer  
16 ninguna obra, ¿cómo estarían operando estas intersecciones  
17 para el 2020 y al 2040 en el caso de nosotros no  
18 intervenir, ni hacer ninguna mejora? Pues, en base a este  
19 análisis que se hace, pues, estas intersecciones se siguen  
20 deteriorando en caso de que nosotros no actuemos  
21 rápidamente y hagamos unas mejoras para evitar que estas  
22 intersecciones, pues, lleguen a unos niveles de servicio  
23 que van a estar, ya en niveles de servicio 'B'. En la  
24 intersección de la PR-2 con la Calle San Juan para el  
25 2040, tendríamos niveles de servicio 'F'. Para la



1 intersección de la San Juan Sur tendríamos niveles de  
2 servicio 'E' y 'D' para el 2040. Para la intersección de  
3 Mayagüez Terrace, tendríamos niveles de servicio 'E' y 'F'  
4 para el 2040, y así sucesivamente en la 3108, tendríamos  
5 niveles de servicio 'F'. O sea, que ésta es la razón de  
6 por qué nosotros estamos hoy en día y la Autoridad de  
7 Carreteras y la Autoridad de Administración Federal están  
8 atendiendo esta problemática en estas intersecciones para  
9 evitar que estas intersecciones lleguen a estos niveles de  
10 servicio. Ésta es la razón de por qué realizamos este  
11 estudio.

12           Dentro de la descripción, la Carretera Interestatal  
13 PR-2, que comienza en San Juan, es una arterial principal  
14 que comunica con los municipios más grandes de Puerto  
15 Rico, como Arecibo por el Norte y Ponce por el Sur, así  
16 como los municipios vecinos de Añasco y Hormigueros. Esta  
17 carretera también brinda acceso a las principales áreas  
18 comerciales, industriales, residenciales, hoteles,  
19 universitarias, y vocacionales del Municipio de Mayagüez.  
20 Sin embargo, esta carretera, actualmente, opera con tiempo  
21 de viaje excesivo y niveles de servicio deficiente, lo que  
22 impacta negativamente la economía y el desarrollo del  
23 municipio, así como las iniciativas económicas, tales como  
24 el desarrollo del Puerto de Mayagüez, el Puerto de Las  
25 Américas en Ponce, y el Aeropuerto Rafael Hernández en

1     Aguadilla, entre otros.

2             La Autoridad de Carreteras y Transportación de Puerto  
3 Rico ha considerado que una posible solución para  
4 minimizar las actuales condiciones deficientes de  
5 operación de la Carretera PR-2 es convertirla de acuerdo  
6 a las normas para vía tipo expreso desde Ponce hasta los  
7 municipios de Hormiguero y continuando los tramos de  
8 Mayagüez y Añasco. Esta conversión se realiza en fases,  
9 comenzando desde Ponce. Ahora es necesario evaluar la  
10 porción que cruza el Municipio de Mayagüez.

11             Dentro de los objetivos del proyecto, está resolver  
12 la congestión de tránsito y mejorar los niveles de  
13 servicio a lo largo de este tramo de la PR-2; evaluar la  
14 eliminación de los semáforos en las seis intersecciones;  
15 evaluar la eliminación de los accesos directos a la PR-2;  
16 evaluar posibles intersecciones a desnivel y sustitución  
17 de los semáforos; evaluar la construcción de marginales a  
18 ambos lados de la PR-2 para el uso de tránsito local,  
19 peatones, ciclistas, los cuales accederán la PR-2 mediante  
20 el uso de accesos controlados; minimizar el impacto  
21 ambiental en la construcción de las obras propuestas;  
22 considerar los aspectos de operación vehicular, peatonal  
23 y ciclistas; geotécnicos; geometría; costo de  
24 construcción; constructabilidad y mantenimiento de  
25 tránsito durante la construcción; adquisiciones;

1 utilidades; transporte colectivo futuro; arquitectura  
2 urbana.

3       Dentro de las alternativas evaluadas, como parte de  
4 este estudio se han evaluado seis alternativas, que son  
5 las que vamos a estar presentando en el día de hoy. La  
6 primera alternativa evaluada, pues, en este caso, pues,  
7 tenemos comenzando en la intersección de la 102, la  
8 primera alternativa es proveer intersecciones a desnivel  
9 en cada una de las intersecciones. Dado a la cercanía que  
10 existe entre la 102 y la 3108, que prácticamente son  
11 trescientos noventa metros entre la 3108 y Terrace, que  
12 tenemos cuatrocientos diez metros, más o menos, y así a la  
13 intersección de la PR-2, R Norte que tenemos unos  
14 cuatrocientos cincuenta metros, y a la intersección de la  
15 San Juan, que son como unos ciento noventa metros, pues,  
16 esto nos impide hacer una intersección a desnivel, como  
17 todos conocemos, una intersección camello, tipo  
18 Baldorioty, que es sobre la rasante y bajar. Dado a las  
19 cercanías de estas intersecciones, pues, no nos permite  
20 hacer intersecciones a desnivel en ésta. Y por ende,  
21 pues, terminamos realizando un viaducto, que es un puente  
22 elevado por encima de cada una de estas intersecciones.

23       En estas alternativas, se estaría eliminando el  
24 semáforo de la 102, el semáforo de la 3108, el semáforo de  
25 la Calle Chardón, el semáforo de la PR-2 RUM Norte, la

1 PR-2 RUM Sur, y la San Juan Street. Esto es lo que  
2 conocemos como un viaducto. ¿Ven? Estaríamos comenzando,  
3 las estaciones están en base a los kilómetros, estaríamos  
4 en el kilómetro 152.13, y aquí, pues, ésta es la dirección  
5 que vinimos desde Añasco hacia Hormigueros, cogemos la  
6 salida de la 102, y en las marginales se estarían  
7 construyendo, entonces, semáforos para el tránsito local.  
8 En las marginales en el lado Este y en el lado Oeste,  
9 tendríamos las paradas del transporte colectivo Mar y Sol,  
10 del transporte colectivo de Mayagüez, y por la parte, la  
11 rasante de la PR-2 estaría pasándole por encima de la 102.  
12 Los movimientos del tránsito local estarían por debajo de  
13 la intersección. Éstas serían las rampas de bajadas y las  
14 rampas de subidas para accesar las intersecciones de la  
15 3108. Ésta es la intersección de la 3108, tendríamos  
16 semáforos en las marginales Este y Oeste, y el tránsito de  
17 la PR-2 estaría pasándole por encima del viaducto.

18 Nos vamos a la intersección de la Calle Chardón,  
19 mantenemos el viaducto elevado para eliminar el semáforo  
20 de la PR-2, y el tránsito local estaría promoviéndose en  
21 el Este y Oeste. En esta alternativa, las marginales se  
22 estarían promoviendo en una sola dirección de dos  
23 carriles, y tendríamos, entonces, el área de los peatones  
24 y de los ciclistas a lo largo de las marginales.

25 Ésta sería la parada de Mayagüez Terrace Este y la

1 parada de Mayagüez Terrace Oeste. Y entonces, tendríamos  
2 la próxima intersección que es la PR-2 R Norte, que  
3 entonces se estaría eliminando este semáforo. En esta  
4 intersección, los que quieran ir hacia la PR-2 R Post o  
5 hacia la entrada del Colegio, estarían pasándole por  
6 debajo del viaducto, y entonces, llegarían a una  
7 intersección en la entrada del Colegio en la Calle San  
8 Juan.

9 Esta intersección en esta alternativa número uno, se  
10 están proponiendo unas rotondas urbanas de dos carriles  
11 para eliminar el semáforo en esta intersección, y una  
12 rotonda urbana en esta intersección de la Calle San Juan.  
13 Estas rotondas estarían interconectadas y estaría,  
14 entonces, el flujo local pasando sin ningún 'stop  
15 condition', solamente estas rotondas operan a través de un  
16 Ceda el Paso, y entonces, se estarían moviendo en esa  
17 circulación. También estaríamos proponiendo un 'loop' de  
18 salida hacia los que quieren ir al Sur hacia San Germán,  
19 expreso que es un 'free right in' hacia montándose en el  
20 expreso y saliendo hacia el Sur. También lo podrían hacer  
21 a través de la rotonda y montándose a través de la rampa.

22 Aquí, entonces, tendríamos las paradas del transporte  
23 colectivo del Colegio Este, y las paradas del transporte  
24 colectivo Oeste en las marginales.

25 Aquí estaría terminando el viaducto, y aquí

1 estaríamos en la PR-2 existente hasta llegar al límite del  
2 proyecto que sería en el kilómetro 154, que es en el  
3 puente del Río Yagüez, que sería en esta intersección,  
4 aquí en este puente.

5 En la intersección de la PR-2 con la 102 se  
6 eliminaron las tres fases de semáforos en la alternativa  
7 uno, solamente tendríamos los semáforos en las marginales.  
8 En la intersección de la 3108 se eliminan los semáforos,  
9 solamente tendríamos los semáforos en las marginales. En  
10 la entrada de Mayagüez Terrace y University Plaza, también  
11 estaríamos eliminando las cinco fases de los semáforos,  
12 los movimientos del tránsito local se estarían haciendo  
13 por las marginales. En la entrada RUM Norte, se eliminan  
14 las dos fases de semáforos. En la entrada al Colegio, que  
15 es la PR-2 RUM Sur, se elimina el semáforo por una rotonda  
16 urbana. Y en la entrada del Ensanche Ramírez, de la  
17 Urbanización Ensanche Ramírez, también se estaría  
18 eliminando el semáforo con una rotonda urbana.

19 A esta alternativa número uno, se le hizo un análisis  
20 de capacidad, tanto para el 2020 y para el 2040. Los  
21 niveles de servicio en estas intersecciones serían niveles  
22 de servicio 'A' para la intersección con la Calle San  
23 Juan, tanto para el 2020 y el 2040. Para la entrada del  
24 Mayagüez Sur, tendríamos niveles de servicio 'A' y 'B'  
25 para el 2020, y 'D' y 'B' para el 2040. La entrada con la

1 Calle Chardón, tendríamos niveles de servicio 'B' para el  
2 2020 y 2040. La PR-2 con la 3108 tendríamos niveles de  
3 servicio 'B' para el 2020 y el 2040. Y la 102 tendríamos  
4 niveles de servicio 'B', tanto para el 2020 como para el  
5 2040, esto sería en las horas pico.

6 Para la alternativa dos, en esta alternativa, pues,  
7 aquí solamente estaríamos proponiendo intersecciones a  
8 desnivel en la 3108, en la PR-2 RUM Norte, y ésta estaría  
9 pasándole por encima a la Calle San Juan. En la  
10 intersección de la 102, sería una intersección a nivel.  
11 En esta intersección se estarían eliminando los virajes a  
12 la izquierda hacia la 102. Y en la entrada de Mayagüez  
13 Terrace y University Plaza, también se estarían eliminando  
14 los virajes a la izquierda. O sea, que aquí, entonces, se  
15 cierra la isleta central.

16 Aquí tenemos comenzando el proyecto en el kilómetro  
17 152. Esto es el tráfico que viene hacia el Sur, tendría  
18 un 'free right in' y un 'free right out'. O sea, que  
19 entrada y salida libre hacia la 102, solamente se elimina  
20 el cruce del viraje a la izquierda a la 102 en esta  
21 alternativa. El tránsito de la PR-2 se mantiene expreso,  
22 tanto en el lado Norte como en el lado Sur. Los que salen  
23 de la 102 que quieren ir hacia el Norte, hacia Aguadilla  
24 o hacia Añasco, pues, estarían, entonces, cogiendo la  
25 marginal, y estarían, entonces, pasándole por debajo del

1 elevado de la 3108. En este caso, estarían cogiendo lo  
2 que conocemos como un 'Texas U Turn' por debajo del  
3 puente, y entonces, esto sería un puente elevado, como  
4 conocemos el caso de la Baldorioty, o los conocidos  
5 camellos, pues, aquí estaríamos pasándole por encima de la  
6 3108. En esta intersección, tendríamos semáforos en las  
7 marginales y el tránsito de la PR-2, pues, se convierte  
8 libre, sin ningún 'stop condition', tanto el lado Norte  
9 como el lado Sur.

10 En la intersección de la Calle Chardón con la entrada  
11 de University Plaza, aquí se eliminan los virajes hacia la  
12 izquierda hacia la entrada hacia Terrace, y hacia la  
13 entrada a University Plaza. Como ende, pues, todos los  
14 movimientos de los que vienen del Norte que quisieran  
15 entrar a University Plaza, pues, cogerían la salida de la  
16 marginal, y entonces estarían cogiendo el 'Texas U Turn'  
17 de la 3108, cogen la marginal, y aquí, entonces, entrarían  
18 libremente sin ningún 'stop condition'. Así, como los que  
19 salen de Terrace que quieren ir hacia el Sur, cogen el  
20 'Texas U Turn', se montan aquí en la PR-2, y siguen  
21 expreso sin ningún 'stop condition'. Los que salen de  
22 University Plaza que quieren entrar hacia la PR-2,  
23 estarían cogiendo, accedando la marginal, y estarían  
24 accedando a través del 'Texas U Turn' por debajo del  
25 puente sobre la Calle San Juan y la PR-2 Norte. Éste



1 sería un elevado sobre la Calle San Juan. Este elevado,  
2 pues, se hace para permitir los movimientos del 'Texas U  
3 Turn' por debajo que quieren ir hacia Terrace, y para  
4 eliminar, entonces, el semáforo de la PR-2 R Norte que son  
5 los que quieren ir hacia la PR-2 R, o sea, lo los que  
6 quieren acceder hacia la entrada hacia el Colegio.

7 En la intersección de la entrada PR-2 Sur, que es la  
8 entrada al Colegio, es la misma alternativa de la  
9 alternativa uno, que es una rotonda urbana, se mantiene el  
10 'loop' de entrada libre al expreso, a los que quieren  
11 acceder hacia el Sur. Y en la entrada de la intersección  
12 con la Calle San Juan, también se está proponiendo, al  
13 igual que en la alternativa uno, una rotonda urbana de dos  
14 carriles.

15 Aquí sería el límite del puente del viaducto. Y  
16 aquí, entonces, estaríamos a nivel de la PR-2 existente  
17 hasta llegar al límite del proyecto, que sería el  
18 kilómetro 154, que sería el puente del Río Yagüez  
19 existente. Ese puente, pues, prácticamente no se estaría  
20 impactando, sería el límite del proyecto como tal. Y esto  
21 sería para todas las alternativas el límite del proyecto.

22 Aquí solamente lo que se estaría realizando sería un  
23 marcado de pavimento, y una relocalización y alineación de  
24 los parapetos para que queden alineados con los carriles.

25 La intersección de la 102, en la alternativa dos,

1 para que la puedan ver en una forma más agrandada, pues,  
2 se eliminaron las tres fases de semáforos, se cerró la  
3 isleta. En la 3108, esto igual que en la alternativa uno,  
4 se elimina el semáforo y se mantiene el elevado sobre la  
5 3108. En la Calle Chardón, se eliminaron las cinco fases  
6 de los semáforos en la alternativa dos. En la PR-2  
7 R Norte, se eliminó el semáforo en la intersección, al  
8 igual que en la alternativa uno, y la intersección a la  
9 entrada al Colegio, igual que la alternativa uno, se  
10 elimina el semáforo con la rotonda urbana. Y en la  
11 entrada de la Urbanización Ensanche Ramírez, también se  
12 elimina el semáforo con la rotonda urbana propuesta.

13 El análisis de capacidad que se realizó para esta  
14 intersección para evaluar cómo es el funcionamiento de  
15 estas intersecciones con estas mejoras propuestas, tanto  
16 para el 2020 y el 2040, en la intersección de la Calle San  
17 Juan para el 2020 y el 2040, pues, tendríamos niveles de  
18 servicio 'A' para tanto la hora pico en la mañana y la  
19 tarde. En la entrada del Colegio, tendríamos niveles de  
20 servicio 'A' para el 2020, y niveles de servicio 'D' y 'C'  
21 para el 2040. En la entrada de Terrace, aquí no aplica  
22 niveles de servicio, ya que estaríamos eliminando el  
23 semáforo de Terrace por completo. En la 3108, tendríamos  
24 niveles de servicio 'B' para el 2020 y para el 2040. Y en  
25 la intersección de la 102, tampoco aplicaría, porque

1 también estamos eliminando en esta alternativa ese  
2 semáforo.

3 En la alternativa número tres, la intersección de la  
4 102 es parecida a la de la alternativa dos, donde estamos  
5 cerrando los virajes a la izquierda de la 102, solamente  
6 tenemos entrada libre y salida. En la intersección de la  
7 3108, a diferencia de las alternativas previas una y dos,  
8 en este caso la rasante de la PR-2 se mantiene a nivel.  
9 En este caso, estaríamos subiendo la rasante de la 3108  
10 para que le pase por encima de la PR-2. Esto debido a que  
11 la rasante de la PR3108 viene bajando con una pendiente  
12 de, más o menos, un cinco por ciento, pues, estamos  
13 cogiendo esa elevación, y manteniendo elevados para  
14 pasarle por encima a la PR-2. La PR-2 estaría pasándole  
15 por debajo, y estaríamos, entonces, haciendo una rampa que  
16 se parece, más o menos, a los tipos diamantes, para,  
17 entonces, poder acceder por encima de la 3108.

18 En la intersección de la Calle Chardón y la entrada  
19 de Terrace, al igual que en la alternativa dos, estamos  
20 eliminando los virajes hacia la izquierda en ambas  
21 direcciones. En la PR-2 R Norte, al igual que en las  
22 alternativas previas, uno y dos, estaríamos pasándole por  
23 debajo al viaducto. En la intersección con la entrada al  
24 Colegio, estaríamos proponiendo la entrada a la rotonda  
25 iguana al igual que en la alternativa uno y dos, solamente

1 que en este caso el 'loop' de entrada libres, lo estamos  
2 eliminando en esta alternativa, y estarían accedendo otra  
3 vez a través de la rampa de subida hacia acceder la PR-2.  
4 Estaríamos comenzando en el kilómetro 152.25. En esta  
5 alternativa, a la intersección de la 102 es igual que la  
6 alternativa número dos, que tenemos entrada libre y salida  
7 libre, tenemos las paradas del transporte colectivo. Y  
8 entonces, pues, tenemos la alternativa 3108, que en la  
9 alternativa 3, pues, la 3108 estaría pasándole por encima  
10 a la PR-2. La PR-2 se mantiene, entonces, a nivel y  
11 tendríamos, entonces, las rampas de subida, y los 'Texas  
12 U Turn' elevados, para permitir los movimientos de los que  
13 salen de la 102, que quiere ir hacia el Norte, pues,  
14 cogerían el 'Texas U Turn' en el elevado, y se montan en  
15 la PR-2. Así como los que vienen de Terrace, pues,  
16 estarían cogiendo el 'Texas U Turn' elevado, y así,  
17 entonces, se montan en la PR-2.

18 En la entrada de Terrace, al igual que la alternativa  
19 número dos, estaríamos cerrando los virajes de izquierda  
20 en ambas direcciones. Y en la intersección de la PR-2 R  
21 Norte y la entrada al Colegio, prácticamente, estamos  
22 proponiendo, al igual que en la alternativas uno y dos, un  
23 viaducto por encima de esta intersección para permitir los  
24 movimientos de entrada libre al Colegio y a la PR-2  
25 R Norte. Y en la intersección con la entrada al Colegio

1 y Ensanche Ramírez, en estas alternativas, las rotondas  
2 urbanas, pues, para eliminar los semáforos en estas  
3 intersecciones. Límites del proyecto, al igual que las  
4 anteriores, estaríamos llegando al límite a la colindancia  
5 con el puente del Río Yagüez, el kilómetro 154.

6 Esto es igual que la alternativa dos. Se eliminaron  
7 las tres fases de semáforo de la 102. En la 3108,  
8 solamente tendríamos el semáforo en la rampa para accesar  
9 la 3108. En la PR-2 se eliminó el semáforo que va hacia  
10 la dirección Norte y Sur. O sea, que sería flujo libre.  
11 En la Calle Chardón, al igual que en la alternativa dos,  
12 se elimina el semáforo. En la alternativa tres, se  
13 elimina el semáforo de la PR-2 R Norte, al igual que en  
14 las alternativas previas. En la entrada al Colegio,  
15 rotonda urbana. Y en la entrada de Ensanche Ramírez,  
16 también, pues, estaríamos proponiendo la rotonda urbana.

17 El análisis de capacidad para la alternativa tres,  
18 tanto para el 2020 y 2040, en la Calle San Juan,  
19 tendríamos niveles de servicio 'A'. En la entrada al  
20 Colegio, tendríamos niveles de servicio 'A', 'E', y 'D'.  
21 En la 3108, tendríamos niveles de servicio 'A', tanto para  
22 el 2020 y el 2040, y en la 102, se eliminaron los  
23 semáforos.

24 En la alternativa cuatro, prácticamente la solución  
25 para la 102 es parecida a las alternativas dos y tres. En

1 la intersección con la 3108, aquí la rasante de la 3108  
2 estaría pasándole por encima de la PR-2, al igual que en  
3 la alternativa tres, lo único es que en este caso la rampa  
4 en vez de ser tipo diamante, sería unos 'half clover  
5 leafs', que son unos trébol, y entonces tenían la entrada  
6 libre a la 3108, eliminando el semáforo. Tendríamos,  
7 entonces, los 'Texas U Turns' que serían elevados para  
8 permitir los que salen de la 102 que quieren ir hacia el  
9 Norte, los que salen de Terrace que quieren ir hacia el  
10 Sur, y así los que salen de University Plaza, que quieren,  
11 entonces, acceder a través del puente de La Vita.  
12 Estaríamos comenzando en el kilómetro 152.25, esto es  
13 igual que las alternativas dos y tres. Aquí estaríamos  
14 accedendo el tránsito local a través de las marginales.  
15 Y en la intersección de la 3108, pues, tendríamos los  
16 'loops' que serían, entonces, de entrada libre y no  
17 tendríamos, entonces, ningún 'stop condition' en los que  
18 salen de la 3108, sino que accederían la marginal, tanto  
19 entrando y saliendo, sin semáforo.

20 La entrada de la Calle Chardón y University Plaza,  
21 tenemos la entrada libre y salida libre de Terrace y  
22 University Plaza, igual que en las alternativas dos y  
23 tres. En la intersección de la PR-2 R Norte, nos  
24 mantenemos elevados. Y en la intersección de la entrada  
25 al Colegio, pues, en esta solución, pues, se hizo

1 intersección con semáforo para propósitos de evaluación y  
2 ver cómo estaría funcionando esta intersección, sacándole  
3 el flujo de la PR-2 y cómo estaría trabajando para poder  
4 manejar el tránsito local, peatones y ciclistas de la  
5 entrada al Colegio y la entrada al Ensanche Ramírez, y sin  
6 el 'loop' de salida de entrada libre hacia el Sur. El  
7 límite del proyecto sería en el kilómetro 154 con el  
8 puente del Río Yagüez.

9       Esta es la PR-102 donde se están eliminando las tres  
10 fases de semáforos, al igual que en las alternativas  
11 previas. En la alternativa cuatro, en la 3108 se  
12 eliminaron las tres fases de semáforos. En ésta no  
13 tendría semáforos como tal. La entrada a la Chardón,  
14 igual que en las alternativas dos y tres, el 'loop' de la  
15 PR-2 R Norte, al igual que en las alternativas previas, se  
16 eliminan los semáforos. En la intersección con la entrada  
17 al Colegio, aquí tendríamos una intersección semaforizada.  
18 Y en la intersección con la entrada de Ensanche Ramírez,  
19 tendríamos una intersección semaforizada.

20       Los niveles de capacidad para esta intersección,  
21 tanto para el 2020 y 2040, en la intersección con la Calle  
22 San Juan, tendríamos niveles de servicio 'C' y 'B' para el  
23 2020, y 'D' y 'D' para el 2040. La entrada al Colegio,  
24 tendríamos niveles de servicio 'D' para el 2020 y 'E' para  
25 el 2040. En la Calle Chardón no tendríamos niveles de

1 servicio, ya que no tenemos semáforos. Y en la 3108  
2 tendríamos niveles de servicio 'A' y 'B' para el 2020, y  
3 'B' y 'B' para el 2040.

4 La alternativa cinco, estaríamos proponiendo un  
5 viaducto entre la 102 y la 3108. En este viaducto, dado  
6 a la cercanía que tiene la intersección de la 102, pues,  
7 nos mantendríamos elevados, y en esta intersección, pues,  
8 se estarían realizando todos los movimientos de la 102.  
9 Esta alternativa, pues, surgió como un futuro desarrollo  
10 del puente de Mayagüez, pues, pudieran tener todos los  
11 movimientos en esta intersección de entrada y salida en la  
12 intersección. Se hizo el puente completo, y esto sería un  
13 viaducto parecido a la alternativa uno, lo único es que el  
14 viaducto estaría llegando hasta antes de la intersección  
15 con la Calle Chardón. En la intersección de la Calle San  
16 Juan con la entrada al Colegio, pues, nos mantenemos  
17 elevados. Aquí tendríamos el acceso de los que vienen del  
18 Norte hacia el Sur, cogiendo la marginal hacia el Sur, y  
19 los que querían ir hacia la PR-2, pues, tendríamos el  
20 expreso del elevado. En esta intersección se estaría  
21 eliminando el semáforo.

22 Aquí nos mantendríamos elevados por encima de la  
23 3108, y aquí, entonces, estaríamos llegando a nivel con la  
24 PR-2. Tendríamos los semáforos en las marginales Este y  
25 Oeste, y en la entrada de Terrace y University Plaza,



1       pues, se estarían cerrando los virajes a la izquierda en  
2       las dos alternativas. En la intersección de la Calle San  
3       Juan con la entrada al Colegio, nos mantendríamos  
4       elevados. En la PR-2 R Norte, estaríamos pasándole por  
5       debajo del viaducto. Y en la intersección de la entrada  
6       al Colegio y la entrada al Ensanche Ramírez, pues,  
7       estaríamos proponiendo dos rotundas urbanas de dos  
8       carriles, y esto llegar hasta el puente sobre la, llegando  
9       aquí a la PR-2 a nivel. Y el límite del proyecto en el  
10      kilómetro 154.4.

11             En la PR-102 en la alternativa número cinco, se  
12      elimina el semáforo de la PR-2 al igual que de la  
13      alternativa uno, ya que tendríamos una intersección a  
14      desnivel aquí en la 102. En la 3108, también tendríamos  
15      una intersección a desnivel, donde se estarían eliminando  
16      los semáforos. En la Calle Chardón, igual que en las  
17      alternativas previas, se elimina el semáforo por completo.  
18      En la PR-2 Norte, nos mantendremos, eliminamos el  
19      semáforo, ya que estaríamos pasándole por debajo del  
20      puente. En la entrada al Colegio, rotonda urbana  
21      eliminando el semáforo. Y en la entrada de Ensanche  
22      Ramírez, pues, también, estaríamos eliminando el semáforo  
23      al igual que en las alternativas previas.

24             El análisis de capacidad y los niveles de servicio  
25      para la alternativa cinco, tendríamos niveles de servicio

1 'A' y 'B' para el 2020 en la intersección con la Calle San  
2 Juan, y 'A' y 'C' para el 2040. La entrada al Colegio  
3 tendríamos niveles de servicio 'B' y 'A' para el 2020, y  
4 'D' y 'C' para el 2040. En la Calle Chardón, no  
5 tendríamos semáforo. En la 3108 tendríamos niveles de  
6 servicio 'B' y 'B' para el 2020 y 'B' y 'B' para el 2040.  
7 Para la 102 tendríamos niveles de servicio 'B' y 'B', y  
8 'B' y 'B' para el 2040.

9 En la alternativa número seis, en la intersección con  
10 la 102, lo que estamos proponiendo es un 'Green-T' o lo  
11 que conocemos como una intersección tipo cemí, ya que lo  
12 que hace es que permite el tránsito libre de los que van  
13 hacia el Norte, que es prácticamente la condición que  
14 tenemos hoy en día, que solamente la hacemos a través de  
15 la marginal con un solo carril. Y en los que vienen del  
16 Sur, que quieren ir hacia San Germán, pues, tendrían  
17 solamente un semáforo y tendríamos la entrada libre. En  
18 la intersección de la 3108, tendríamos el puente elevado,  
19 al igual que en la alternativa número dos, y en la  
20 intersección de la calle San Juan.

21 Aquí lo vamos a ver en grande, la alternativa  
22 propuesta en la 102, pues, prácticamente es una  
23 intersección tipo cemí. ¿Ven? Aquí el tránsito de los que  
24 van hacia el Norte, sería expreso completo sin ningún  
25 'stop condition', solamente que es una intersección a

1 nivel que controla el tránsito de los que quieren ir hacia  
2 el Sur. Tendríamos la entrada hacia la 102 una entrada  
3 libre y salida libre, y las marginales para acceder la  
4 3108. En la intersección de la 3108, tendríamos el puente  
5 que es un puente tipo camello, eliminando el semáforo, y  
6 los semáforos en las marginales Este y Oeste. Esta  
7 alternativa surge, pues, como parte del futuro desarrollo  
8 del Puerto de Mayagüez, pues, una conexión más adecuada  
9 para poder conectar el Este con el Oeste, pues, sería la  
10 prolongación de la 3108 hasta la 102. De esta manera, los  
11 vehículos pesados podrían acceder de una manera más  
12 adecuada a través de esta futura carretera, en vez de  
13 poder acceder a través de la 102. La 102 actualmente,  
14 pues, tiene unas curvas contra curvas que son  
15 pronunciadas, no permiten un futuro ensanche, ya por el  
16 Residencial Mar y Sol y un residencial de viviendas que  
17 tenemos en la colindancia, y las pendientes verticales,  
18 pues, son unas pendientes de un ocho por ciento que para  
19 poder manejar un vehículo pesado, pues, no son las  
20 adecuadas.

21 Dado a esas circunstancias, pues, surge la  
22 alternativa seis de hacer esta mejoras, ya que una vez  
23 esté construida la intersección de la 3108 y esté en  
24 coordinación con el futuro desarrollo del Puente de  
25 Mayagüez, pues, se pueda hacer un conector del Este al

1 Oeste, y ya esta intersección estaría preparada, pues,  
2 para atender ese flujo de vehículos pesados que estarían  
3 transitando, pues, por esta intersección.

4 Una vez esté construido el conector y esta  
5 intersección, se podría, entonces, eliminar el semáforo de  
6 la 3108 de los que van hacia el Sur, y entonces, se  
7 estaría realizando, al igual que en las alternativas dos  
8 y tres, una entrada y salida libre para poder manejar el  
9 tránsito de la PR-2. En la intersección de la Calle  
10 Chardón sería igual que las alternativas previas,  
11 estaríamos eliminando el semáforo de esta intersección y  
12 los movimientos estarían haciéndolos en la intersección de  
13 la 3108 y en la intersección de la Calle San Juan.  
14 Prácticamente, las mejoras que se están haciendo en estas  
15 intersecciones son para atender el volumen de tránsito de  
16 estas intersecciones. O sea, que este puente, al yo  
17 hacerlo más largo, pues, me está, lo tengo que hacer para  
18 poder manejar este 'U Turn' de los que salen de University  
19 Plaza y puedan entrar de una manera libre a la PR-2. Y  
20 así como el puente de la 3108, que también tengo que  
21 extenderlo para poder, entonces, hacer el movimiento de  
22 entrada libre hacia la PR-2. O sea, que estos puentes y  
23 estas intersecciones están considerando las mejoras del  
24 cierre de esa intersección. Por ende, pues, los puentes  
25 me salen más largos para yo poder permitir ese flujo de

1 vehículos por debajo de estas intersecciones.

2 En la intersección de la PR-2 R Norte, tendríamos el  
3 'Texas U Turn'. En todas las alternativas, el Puente de  
4 la Quebrada Oro lo estaríamos reemplazando por un puente  
5 nuevo para poder manejar el ensanche y los niveles de la  
6 rasante de la PR-2 futura. En la intersección de la PR-2  
7 R Norte, tendría, entonces el acceso por debajo del puente  
8 y una rampa de salida libre a los que quieran ir a la  
9 Calle San Juan. Los que quieran ir hacia la PR-2 R Norte  
10 o hacia el zoológico, pues, estarían cogiendo un Solo  
11 libre, de entrada libre, a través de esta salida. Y en la  
12 intersección con el Ensanche Ramírez y en la entrada al  
13 Colegio, tendríamos las rotondas urbanas. Límite del  
14 proyecto, el kilómetro 154.

15 En la intersección de la PR-2 con la 102, pues,  
16 tendríamos una intersección tipo cemí, solamente  
17 tendríamos en el semáforo en el lado Sur, el lado Norte se  
18 elimina. En la intersección de la 3108, solamente  
19 tendríamos los semáforos en las marginales, el de la PR-2  
20 se elimina. En la Calle Chardón, se elimina el semáforo  
21 por completo. En la PR-2 R Norte eliminamos el semáforo  
22 y los movimientos se hacen por debajo del puente. En la  
23 entrada al Colegio tendríamos una rotonda urbana. Y en la  
24 entrada a Ensanche Ramírez, una rotonda urbana.

25 El análisis de capacidad para la alternativa número

1 seis, para los niveles de servicio del 2020 y 2040, pues,  
2 tendríamos niveles de servicio 'A' para la intersección  
3 con la Calle San Juan. La intersección con la entrada al  
4 Colegio, tendríamos niveles de servicio 'B' para el 2020,  
5 y niveles de servicio 'C' para el 2040. La 3108  
6 tendríamos niveles de servicio 'B' para el 2020 y 2040.  
7 Y la 102, tendríamos niveles de servicio 'B' para el 2020  
8 y 'C' para el 2040.

9 Aquí tenemos una tabla comparativa de las seis  
10 alternativas presentadas y los niveles de servicio, pues,  
11 para cada una de las alternativas. No sé, si de allá se  
12 pueda ver, porque se... Pues, prácticamente, es una tabla  
13 comparativa que nos ayuda, pues, para tomar una decisión  
14 de qué alternativa es la más recomendada en base al  
15 análisis de capacidad de cada una de las intersecciones,  
16 que esto es uno de los elementos que se usa, pues, para la  
17 evaluación de la alternativa.

18 Los niveles de capacidad en la PR-2 al nivel de estas  
19 mejoras, estarían mejorando a niveles de servicio 'B'. O  
20 sea, que prácticamente el flujo, el flujo estaría  
21 corriendo sin ningún 'stop condition'. En este tramo de  
22 estos dos kilómetros, tendríamos un flujo libre. O sea,  
23 que los niveles de servicio, tanto para el lado Norte y el  
24 lado Sur, tendríamos niveles de servicio 'B' y 'A', tanto  
25 en las horas pico de la mañana y por la tarde.

1           Y aquí estamos presentando una sección propuesta de  
2 cómo sería la sección de la PR-2 que estaríamos  
3 recomendando. Pues, en las intersecciones que sería en  
4 los puentes elevados, estaríamos proponiendo, pues, dos  
5 puentes elevados, uno en el lado Este, y uno en lado  
6 Oeste. Esto es para facilitar en la etapa de construcción  
7 que se pueda construir un lado primero y el otro lado  
8 después. La sección de la carretera sería de dos  
9 carriles. Tendríamos un Paseo izquierdo de 120, y  
10 tendríamos un Paseo en el lado derecho de tres metros  
11 separados por una mediana central de 3.70 entre medio.

12           La construcción de los puentes sería una construcción  
13 acelerada. Estaríamos utilizando un tipo de viga que ya  
14 sería prefabricada, que traería, prácticamente, la losa  
15 integrada, y se estarían haciendo unas conexiones casi 'in  
16 place', en sitio. Tendríamos los 'cap bins' de los  
17 puentes, que también serían prefabricados. Estaríamos  
18 utilizando unos fustes taladrados en el área de los  
19 puentes. Tendríamos unos espaldas, más o menos, de  
20 cuarenta a sesenta metros. Y en las marginales, se están  
21 proponiendo marginales en una sola dirección de dos  
22 carriles para atender el tránsito local con los carriles  
23 de aceleración y deceleración. En las áreas de las  
24 aceras, pues, para poder proponer el tratamiento de los  
25 peatones y los ciclistas, pues, se estaría proveyendo un

1 espacio de doce pies. A espacio de doce pies, tendría  
2 cinco pies de acera de uso peatonal, tendría cuatro pies  
3 para el acceso de los ciclistas en una sola dirección, y  
4 un área de protección, de 'buffer' de tres pies, que esta  
5 área, pues, sería utilizada, pues para localizar las  
6 utilidades, tanto del tendido eléctrico o iluminación de  
7 las marginales.

8 Todas las alternativas tendríamos iluminación por  
9 debajo del puente para efectos de seguridad. Y la  
10 intersección a nivel de la PR-2, tendríamos la sección de  
11 dos carriles en las dos direcciones, hacia el Norte y  
12 hacia el Sur, los paseos del lado izquierdo de 120, paseo  
13 del lado derecho de tres metros, y los carriles de  
14 aceleración que serían a nivel. Las marginales,  
15 tendríamos las marginales de dos carriles en una sola  
16 dirección de 730, con un paseo del lado izquierdo de punto  
17 seis. El tratamiento de aceras de peatones y ciclistas,  
18 tendríamos el área de cinco pies de acera, el área del  
19 ciclista de cuatro pies, y el 'buffer strip', que es el  
20 área de protección, de tres pies.

21 De los estudios completados hasta el momento,  
22 tendríamos una planimetría que se realizó para principios  
23 del proyecto, una agrimensura, los estudios de utilidades  
24 soterradas de energía eléctrica, cable TV, teléfono,  
25 acueductos. Estudios de suelos preliminar, se realizaron



1 seis barrenos en el tramo de los dos kilómetros. Se hizo  
2 un estudio de tránsito. Se hizo un Informe de Solicitud  
3 de Modificación de Acceso Interestatal, que estamos  
4 próximos a someter a Federal Highway para su aprobación y  
5 evaluación. Y esta participación ciudadana, pues, es  
6 parte de ese informe que estaríamos sometiendo a la  
7 Federal Highway.

8 De los estudios ambientales completados en proceso o  
9 en resumen de hallazgos, se realizó una evaluación de  
10 recursos culturales de la Fase 1-A, no se encontraron  
11 recursos naturales dado a que esto es una carretera que ha  
12 sido previamente impactada y desarrollada, tanto a ambos  
13 lados por residencias, comercios.

14 En la certificación de hábitat o estudio de flora y  
15 fauna, no se encontraron especies de plantas o animales en  
16 peligro de extinción a lo largo del corrector del proyecto  
17 propuesto. Se realizó un inventario de árboles. El  
18 inventario de árboles incluyó un total de seiscientos  
19 treinta y tres árboles. Se estima la cantidad total de  
20 árboles que se eliminarán como parte de este proyecto,  
21 estimada aproximadamente, trescientos setenta y siete  
22 árboles. Como parte de esta actividad de mitigación del  
23 plan de reforestación, se sembraran alrededor de  
24 setecientos cincuenta y cuatro árboles. Se incluirán  
25 siete especies de árboles de diferentes especies como

1 parte de este plan de reforestación.

2 Se realizó un estudio de ruido. Ninguno de los  
3 niveles de ruido calculados excedía el límite  
4 reglamentario de sesenta y siete decibeles, de acuerdo a  
5 las normas vigentes. Se realizó un estudio de aire. No  
6 se espera que las emisiones tóxicas del aire aumente, ni  
7 excedan las normas nacionales de calidad del aire  
8 ambiental.

9 Se realizó un estudio de justicia ambiental. No hay  
10 actividades de construcción que puedan tener efectos  
11 desproporcionadamente altos y adverso en la salud y el  
12 medio ambiente en comunidades de bajos ingresos.

13 Se realizó una evaluación de contaminantes Fase 1.  
14 No se identificaron condiciones ambientales reconocidas a  
15 lo largo del corrector del proyecto propuesto. Se hizo un  
16 estudio de asbestos y plomo. No se identificó material  
17 que contenga asbestos durante este estudio. De cincuenta  
18 y nueve pruebas para pintura a base de plomo, se  
19 encontraron veintidós resultados positivos. Estos  
20 resultados positivos fueron de la pintura de tráfico  
21 amarillo, que se encontraron en las líneas, cintados, y  
22 bases de postes.

23 Se hizo una determinación de humedales. Se  
24 encontraron humedales solamente dentro del área de  
25 estudio, cerca de las quebradas, principalmente asociadas

1 a la cobertura herbácea. Y próximamente, estaremos  
2 sometiendo una evaluación ambiental para la revisión y la  
3 aprobación.

4 De los diseños completados en proceso, se realizó un  
5 diseño conceptual, se realizaron unos planos esquemáticos,  
6 y se realizaron unas presentaciones focales, y en base a  
7 esas presentaciones focales, que se hicieron a los  
8 residentes de Terrace, residentes de University Plaza,  
9 Mayagüez Terrace, al Municipio de Mayagüez, pues, se  
10 fueron haciendo esas sugerencias y se fueron implementando  
11 dentro de los planos esquemáticos. Próximamente,  
12 estaríamos sometiendo unos planos preliminares,  
13 aproximadamente un veinte por ciento. Los planos de  
14 adquisición, también estaríamos sometiéndolos  
15 próximamente.

16 Dentro de la tabla comparativa para evaluar las  
17 alternativas, pues, se evalúan diferentes renglones.  
18 Primero es el largo del proyecto. Los largos del  
19 proyecto, prácticamente, estaríamos hablando de dos  
20 kilómetros. Tenemos los largos de las estructuras, que  
21 también es un método de evaluación, la superestructura,  
22 que también, pues, son parte del área que estaríamos  
23 considerando, el área de las adquisiciones, el costo de  
24 los puentes, el costo del reemplazo de las utilidades,  
25 tanto de energía eléctrica, como de acueductos, el tiempo

1 de construcción, los niveles de servicio, y las  
2 intersecciones semaforizadas que estaríamos eliminando.  
3 Y al final, pues entonces, tenemos el renglón del costo de  
4 construcción para los diferentes proyecto.

5 Para la alternativa uno, pues, estaríamos  
6 considerando el costo, prácticamente, no lo veo, no se ve  
7 muy bien de aquí. Déjeme... Prácticamente somos unos  
8 ciento diez millones. La alternativa dos, ciento setenta  
9 y un millones. La alternativa tres, no lo, no lo veo muy  
10 bien de aquí, ochenta y cuatro millones. La alternativa  
11 cuatro, ochenta y siete millones, y la alternativa seis,  
12 unos sesenta millones. Estos son, pues, prácticamente los  
13 costos de realizar las estructuras, la relocalización de  
14 las utilidades, y prácticamente, todas las obras  
15 relacionadas para el proyecto.

16 Dentro de las adquisiciones de terreno, pues, para  
17 más o menos, para que tengan una idea de las áreas que  
18 estamos impactando. Prácticamente, no estamos haciendo  
19 ninguna adquisición de vivienda, no estamos realizando  
20 ningún realojo, solamente serían áreas de terrenos en las  
21 colindancias.

22 La línea 'A' que se ve en color azul turquesa o cyan,  
23 prácticamente es el límite de 'right of way' de la  
24 carretera PR-2. En esta intersección de la 102, solamente  
25 se estaría realizando una adquisición de un pequeño tramo

1 aquí en los terrenos del Mayagüez Resort. En la  
2 colindancia con el Residencial Mar y Sol, no estaríamos  
3 haciendo ningún tipo de adquisición. En la 3108,  
4 tendríamos un leve corte en esta intersección. En la  
5 colindancia Oeste, tendríamos una leve adquisición para  
6 construir la marginal del lado Oeste, que sería campo  
7 traviesa. En la intersección de la Calle Chardón con  
8 University Plaza, no tendríamos ninguna adquisición, ya  
9 que se está tomando como el límite de construcción, pues,  
10 el límite de la acera, que es el límite del 'right of way'  
11 de la servidumbre de la PR-2, y así como de University  
12 Plaza, el límite de construcción siempre sería la acera.  
13 O sea, que todas las mejoras propuestas en las seis  
14 alternativas estarían dentro de esta servidumbre.

15 En la intersección de la PR-2 R Norte, solamente  
16 tendríamos una adquisición en el área del Colegio para  
17 hacer la parada de guaguas, el 'drop', que es como lo  
18 conocemos, para la parada de guaguas del Colegio. En la  
19 intersección de la PR-2 R y la Calle San Juan, tendríamos  
20 una adquisición en esta área, que estos terrenos era donde  
21 era el antiguo CESCO, que son unos terrenos del  
22 Departamento de Obras Públicas. Y en la colindancia con  
23 la vocacional, también, donde tenemos gran parte de la  
24 relocalización del tendido eléctrico, que es la  
25 colindancia con la vocacional, y es una servidumbre,

1 también, de Edificios Públicos, pues, también tendríamos  
2 una adquisición en este tramo. Y el límite del proyecto,  
3 pues, hasta ahí serían las adquisiciones para las  
4 diferentes alternativas.

5 Para cualquier comentario o sugerencia, así como  
6 aparece en el anuncio público, a la ingeniera Alexandra,  
7 con atención al ingeniero Luis Rosado, y la dirección de  
8 la Autoridad de Carreteras y Transportación, con atención,  
9 pues, al nombre del proyecto de La Vita. Ahora, pues,  
10 estaríamos abiertos para preguntas y respuestas.

11 SR. MODERADOR:

12 Muchas gracias. Si me pueden ayudar con las luces de  
13 aquí. Muchas gracias, excelente presentación, merece un  
14 aplauso, ¿verdad? Tremenda presentación.

15 Para efectos de récord, nuevamente, mi nombre es Luis  
16 Molina, trabajo en la Oficina de Comunicaciones. Queremos  
17 reconocer la presencia de nuestro Alcalde de esta ciudad,  
18 Honorable José Guillermo Rodríguez. Gracias por estar  
19 aquí. También tenemos la grata visita de la ingeniero  
20 Evelyn Colón que es de Federal Highway Administration que  
21 está por aquí, está por ahí, por ahí, ¿está por ahí? Un  
22 aplauso para ella, también, porque también es parte  
23 importante de este esfuerzo que estamos haciendo.

24 Okey. Antes de abrir la apertura a los micrófonos,  
25 queremos recordar que todo el que desee expresarse va a

1 tener la oportunidad de hacerlo. Por lo tanto,  
2 solicitamos la colaboración de que sean concisos, y así  
3 darle la oportunidad a las demás personas que también  
4 quieran expresarse. Tendrán hasta un máximo de tres  
5 minutos. Recuerden que para efectos de documentar esta  
6 Reunión de Participación Ciudadana, se está grabando y  
7 deben identificarse con sus nombres, apellidos y el lugar  
8 donde residen. Tenemos unos micrófonos aquí a la  
9 izquierda y a la derecha, aquí al frente.

10 Ahora queremos dejar al Vice Alcalde de la ciudad de  
11 Mayagüez, a Heriberto Acevedo, para un mensaje.

12 VICE ALCALDE:

13 Gracias. Muy buenas noches. Me uno al saludo  
14 protocolar. Oí que había estado la ingeniero Colón de IOA  
15 o de una agencia ahí. Le pediría, si está en el público,  
16 que nos acompañe acá arriba, porque realmente es parte de  
17 él, la ingeniero Evelyn es parte de este equipo y es bien  
18 importante.

19 En primer lugar, queremos de parte de nuestro  
20 Alcalde, Honorable José Guillermo Rodríguez, enviar un  
21 mensaje de muchas gracias al Secretario del Departamento  
22 de Transportación y Obras Públicas, ingeniero Velázquez,  
23 usted sea portadora de ese mensaje, porque se ha hablado  
24 de este proyecto, y también es importante reconocer qué ha  
25 ocurrido para estar donde estamos en el día de hoy. Y tan

1 pronto fue designado el Secretario de Transportación y  
2 Obras Públicas, el Alcalde de Mayagüez se acercó a él, se  
3 reunió para presentarle y pedirle que se activara este  
4 proyecto que es sumamente importante para Mayagüez. Es  
5 importante y es un proyecto que lleva muchos años. De  
6 hecho, cuando el Alcalde era Representante en el 1989, en  
7 su récord están las gestiones que él estuvo haciendo  
8 constantemente en la Legislatura para que se hiciera  
9 realidad esta actividad vial para Mayagüez. Y de igual  
10 forma, nos satisface sobremanera una grata experiencia en  
11 la noche de hoy, que la persona que está trabajando en  
12 esta primera fase fue el ingeniero José Batlle, difícil de  
13 decir ese nombre, pero el ingeniero José Batlle fue  
14 contratado, también, por el Alcalde de Mayagüez, José  
15 Guillermo Rodríguez, para realizar y ampliar el estudio  
16 vial para Mayagüez que contemplaba, como bien han dicho  
17 aquí, la parte también de la Avenida Corazón y llegar  
18 hasta la Carretera 102, y es un proyecto sumamente  
19 ambicioso. Así que, este proyecto de esta noche es  
20 importante. Las dudas, los planteamientos, no duden en  
21 hacerlos. Es un proyecto que beneficia al desarrollo  
22 económico de Mayagüez, del Oeste, que propicia, también,  
23 los aspectos de seguridad peatonal y vehicular en el área,  
24 y que agiliza, también, el tránsito en un área sumamente  
25 congestionada, y que se están tomando todas las medidas.



1 Es bien importante esa participación de ustedes.

2 El Alcalde de Mayagüez sigue comprometido con este  
3 proyecto que para él significa mucho. Desde sus inicios,  
4 desde antes de llegar a la alcaldía, él venía luchando,  
5 porque, si se hiciese realidad este proyecto que en la  
6 noche de hoy se ve que toma forma el mismo, y es para  
7 beneficio, no solamente de Mayagüez, sino del Oeste y de  
8 Puerto Rico en general. Son varios y bastantes los  
9 semáforos que se eliminan y hay mucha más agilidad en el  
10 tránsito. Así que, no les canso más. De parte del  
11 Alcalde, bienvenidos a cada uno de ustedes en esta noche,  
12 reiterándole al Secretario el compromiso de colaboración  
13 del Alcalde de Mayagüez y su agradecimiento para este  
14 proyecto, ingeniera, y otros y muchos más proyectos que  
15 están y fueron planteados al Secretario, y que sabemos que  
16 los acogió con muy buenos ojos.

17 Así que, esperamos que se hagan realidad muchos de  
18 ellos en estos momentos en que se levanta Puerto Rico y  
19 Mayagüez es parte de Puerto Rico en ese proceso de  
20 recuperación y levantarnos. Vamos a levantarnos con este  
21 proyecto. Que el Señor les bendiga a ustedes.

22 SR. MODERADOR:

23 Muchas gracias, Heriberto Acevedo, Vice Alcalde de  
24 Mayagüez.

25 Vamos a iniciar con el proceso. El señor que está

1 aquí a mi izquierda.

2 SR. VÉLEZ:

3 Sí, buenas noches. Mi nombre es Rodolfo Vélez,  
4 represento a la Compañía Cervecera de Puerto Rico, junto  
5 a mis compañeros el ingeniero José Lebrón y el ingeniero  
6 Jonathan Ramírez. Es una buena presentación la que hemos  
7 visto, pero sí tenemos unos 'concerns', unas  
8 preocupaciones, y son las siguientes. A lo largo de la  
9 presentación, pudimos apreciar que la Compañía Cervecera  
10 no se tomó en consideración para este proyecto. Y me  
11 explico.

12 Nosotros tenemos un flujo de camiones de cincuenta y  
13 tres pies, que es bien difícil que puedan salir por las  
14 rotondas, y eso nos va a perjudicar a la Cervecera.  
15 ¿Okey? No sé, si ustedes han tomado en consideración el  
16 flujo de camiones de cincuenta y tres pies con una carga  
17 de cien mil libras, en el camión.

18 ING. BATLLE MONTALVO:

19 Sí, buenas noches. Como parte del diseño, ésa fue  
20 una de las preocupaciones que nos trajo el ingeniero Ray  
21 Morales, que tomaremos en consideración. En el caso del  
22 diseño de las rotondas urbanas, que una rotonda de dos  
23 carriles, pues, se tomó el vehículo de diseño, que es el  
24 WE62. En esta rotonda, se hizo un análisis en base al  
25 programa que se conoce como 'auto turn', que es el que te

1 conoce que te coge el vehículo de diseño y te lo modela a  
2 través de la intersección.

3 ¿Qué pasa? AASHTO también te indica diferentes  
4 normas. En base a la intersección y al porcentaje de los  
5 camiones que hay en la intersección, que en este caso,  
6 según el estudio de tránsito, es más o menos un cuatro por  
7 ciento, pues, una rotonda urbana tú la diseñas para que te  
8 quepa un vehículo, un 'semi truck' y un carro pasando a la  
9 misma vez por la rotonda.

10 En el caso de vehículos pesados, ya que es una  
11 intersección de una intersección urbana, que el límite de  
12 'right of way' un límite, un 'right of way' estrecho, y  
13 también tenemos que velar por la seguridad de los peatones  
14 y los residentes, pues, al aumentar el radio, solamente  
15 para un vehículo pesado, cuando el límite de los vehículos  
16 es más o menos un cuatro por ciento, pues, lo que te  
17 indica es que es permitido que ese vehículo pueda pasar a  
18 la vez en la rotonda, ya que al ser una rotonda de dos  
19 carriles, a diferencia de una rotonda de un carril, que  
20 solamente el espacio es estrecho, pues, no te permite  
21 hacer eso. En el caso de los dos carriles, el vehículo no  
22 es lo que te controla el radio o el diámetro de la  
23 intersección, ya que es permitido, según AASHTO, que ese  
24 vehículo pueda compartir ese viraje en esa ocasión  
25 específica. ¿Está bien?

1 SR. VÉLEZ:

2 Perdóneme, nos queda una pregunta. Yo creo que la  
3 primera pregunta que hicimos, si tomaron Cervecera en  
4 consideración, creo que no.

5 ING. BATLLE MONTALVO:

6 Como vuelvo y repito, eso se tomó en consideración,  
7 ya que son uno de los colindantes con el puente de la  
8 PR-2. O sea, que en ningún momento el vehículo va a tener  
9 un problema en hacerlo, porque se hizo un modelaje con  
10 'AutoCAD' que te lo puedo, tú sabes, te lo podemos  
11 facilitar para que vean cómo el vehículo puede transitar  
12 sin ninguna interferencia de treparse en la acera, ni en  
13 la isleta central de la rotonda. O sea, el...

14 SR. VÉLEZ:

15 Sí, nos gustaría recibirlo.

16 ING. BATLLE MONTALVO:

17 ...el vehículo puede transitar sin ningún problema.  
18 Y todos los radios de salida y entrada de la PR-2, se  
19 hicieron corriendo el programa para esos fines, tanto en  
20 la 102, que se esperaba un flujo vehicular de camiones  
21 para el Puerto de Mayagüez, y en la intersección de la  
22 Post con la San Juan, para atender esos fines. O sea, que  
23 estamos bien conscientes de esos fines.

24

1 SR. VÉLEZ:

2 Sí, nosotros queremos solicitar...

3 ING. BATLLE MONTALVO:

4 Sí...

5 SR. VÉLEZ:

6 ...una reunión con ustedes, y que nos modelen en  
7 nuestras facilidades la presentación.

8 ING. BATLLE MONTALVO:

9 Seguro. Estaríamos abiertos.

10 SR. VÉLEZ:

11 Sí.

12 ING. BATLLE MONTALVO:

13 Lo coordinaríamos con el ingeniero Ray Morales.

14 ING. MORALES:

15 Buenas noches. Mi nombre es Ray Morales. Para  
16 aclararle un poco más sobre eso, yo le invito que vaya a  
17 la rotonda de Cayey, en la entrada del pueblo de Cayey.  
18 Ahí está la Coca-Cola, tiene una situación muy similar a  
19 la de la Cervecera de Puerto Rico, y lo hemos trabajado.  
20 Está trabajando muy bien. Pasan todos los camiones muy  
21 bien. Éstos son nuevos métodos, nuevas geometrías que el  
22 Federal Highway Administration nos ha traído a los estados  
23 para manejar esto.

24 Así que, con mucho gusto podemos reunirnos con  
25 ustedes y podemos coordinarlo para que vean este modelaje.

1 SR. MODERADOR:

2 Muchas gracias. Adelante.

3 PROF. COLICCI:

4 Sí, buenas tardes, buenas noches. Benjamín Colicci  
5 Ríos, profesor del Antes, Ahora y Siempre Colegio, en el  
6 área de Carreteras y Transportación.

7 La pregunta es la siguiente. ¿El Manual de Seguridad  
8 de Carreteras, el Highway Safety Manual del 2010, según ha  
9 sido enmendado en el 2014, fue utilizado en esta etapa del  
10 procedimiento? Ésa sería la pregunta principal, dado que  
11 la Administración Federal de Carreteras de los Estados  
12 Unidos, su prioridad en su misión y visión, es la parte de  
13 seguridad vial, y todos los procesos y protocolos atienden  
14 a que hay que atender en esta etapa el Highway Safety  
15 Manual. Después de esa pregunta, tengo una segunda sobre  
16 un elemento, y eso sería todo. ¿Quién me puede contestar  
17 esa pregunta?

18 Perdonen. Aclarando que todo lo que hemos visto  
19 hasta ahora presente, lo demora única y exclusivamente  
20 está mostrando el Manual de Capacidad de Carreteras.

21 ¿Ingeniero Parejo?

22 SR. MODERADOR:

23 Un momentito, por favor.

24 ING. PAREJO:

25 ¿Se oye? Sí, buenas noches, ingeniero José J.

1 Parejo. De hecho, en el estudio de tránsito, profesor  
2 Colicci, hay un capítulo que es exclusivamente de análisis  
3 de accidentes.

4 PROF. COLICCI:

5 ¿Y por qué no se presenta al público?

6 ING. PAREJO:

7 Bueno, no se consideró, o sea, en la presentación  
8 para no hacerla muy larga. Pero yo le puedo proveer, o  
9 sea, si quiere, el estudio completo, o la parte de los  
10 accidentes que hay en el estudio de tránsito. No hay  
11 problema.

12 PROF. COLICCI:

13 Muy bien. Que se le haga, que se le haga disponible  
14 a todo el público.

15 ING. PAREJO:

16 Seguro.

17 PROF. COLICCI:

18 La otra pregunta es la siguiente. Podemos ver en esa  
19 misma última fotografía el Mayagüez Town Center, y estamos  
20 viendo una rampa de salida, verdad, de que entra a lo que  
21 era el antiguo CESCO. ¿Eso es correcto, esa rampa, Ray?

22 ING. MORALES:

23 Sí, eso es correcto.

24 PROF. COLICCI:

25 ¿A qué velocidad es esa rampa, la velocidad de

1       diseño, compañero?

2       ING. MORALES:

3             Veinticinco millas.

4       PROF. COLICCI:

5             ¿Veinticinco millas? ¿Pero eso está a escala? Mi  
6       opinión, no es veinticinco millas lo que puedo recordar de  
7       los últimos cuarenta años. Se ve más. ¿Verdad? ¿Alguien  
8       me puede decir? No creo que es veinticinco millas.

9             Lo que quería decir es lo siguiente. Para propósitos  
10       de la audiencia, nuevamente, el entorno de, la importancia  
11       de la seguridad, es que esa rampa, si se dan cuenta,  
12       termina en la Calle Post, y prácticamente, va a afectar,  
13       desde el punto de vista de seguridad, a todos peatones que  
14       quieran venir del Recinto Universitario de Mayagüez y  
15       quieran cruzar al Mayagüez Town Center. Los vehículos que  
16       quieran salir, eso es una curva que es bajando, y los  
17       vehículos vendrían con velocidad. Y si los vehículos van  
18       a estar concentrándose en mirar hacia la izquierda para  
19       entonces acelerar, principalmente también lo de los  
20       camiones, no tendrían suficiente distancia para poder  
21       percibir, reaccionar y frenar, y podrían causar una  
22       colisión o varias colisiones, en la entrada donde se ve  
23       ahora mismo el acceso al Mayagüez Town Center. No sé, si  
24       eso se consideró o no, o si alguien quiere opinar al  
25       respecto.



1       ING. BATLLE MONTALVO:

2               Sí, la entrada, la rampa como la conocemos, que es la  
3       rampa a la PR-2 R, prácticamente la condición que tenemos  
4       actualmente, ahora mismo, que es el Solo libre que tenemos  
5       hacia la PR-2 o hacia el zoológico. En esta intersección,  
6       ya la velocidad aquí es veinticinco millas y la rampa  
7       esta, prácticamente, estaría a nivel del estacionamiento  
8       del Mayagüez Town Center. O sea, que no tendríamos una  
9       rampa con una pendiente de un seis por ciento, ni nada.  
10       O sea, que aquí prácticamente, el nivel y el 'grading' que  
11       se está haciendo en esta intersección es, prácticamente,  
12       que a la isleta te quede a nivel de la intersección para  
13       que tengas la visión y el 'sight distance', y el muro  
14       estaría corriendo por la colindancia del Mayagüez Terrace.  
15       O sea, que prácticamente la rampa estaría haciendo a  
16       nivel. Y ahora mismo, también, el 'weaving distance' que  
17       es lo que conocemos, que es como la condición que tenemos  
18       actual, que es la misma entrada que tenemos y el mismo  
19       Solo que tenemos hoy en día, lo estarían haciendo de una  
20       manera protegida, ya que van a tener para hacer los  
21       cruces, no solamente a una distancia completa, sino que  
22       tendrían unas isletas parciales, cosa de que ese cruce lo  
23       puedan hacer a través de tramos cortos. O sea, el tramo  
24       Norte, primero, el tramo Sur, y después la marginal. Y  
25       todas estas rampas tendrían su rotulación de antemano de

1 que hay cruces de peatones, cruces de ciclistas, y una  
2 rotulación adecuada. O sea, que todo eso se está tomando  
3 en consideración.

4 PROF. COLICCI:

5 Muchas gracias por la explicación. Después vemos la  
6 evidencia oficialmente. Pero que lo tengan en  
7 consideración, porque de los otros elementos, dejo a los  
8 compañeros.

9 Por último, a toda la ciudadanía que estamos aquí,  
10 tenemos que analizar lo que es el diseño que se llama  
11 'context sensitive design'. Estamos metiendo una  
12 autopista de primer orden en un área urbana donde hay  
13 muchísimos peatones en diferentes lugares, hay historial  
14 de peatones y de choques. Me preocupa sobremanera, aunque  
15 la intención es buena de las alternativas, meter una  
16 autopista de esa magnitud en este momento histórico en una  
17 ciudad como Mayagüez.

18 Que pasen buenas noches.

19 ING. BATLLE MONTALVO:

20 Pues, para contestar esa pregunta, pues, para  
21 aclararla, pues, para efecto de esos fines, se está  
22 tomando en consideración siempre, pues, dividir los  
23 niveles del tránsito de la PR-2 que es la que conocemos,  
24 pues, a través de unas intersecciones a desnivel o a  
25 nivel, que estarían separadas por unas barreras de

1 protección para poder manejar el tránsito vehicular y  
2 peatonal que es parte del 'scope' del proyecto que lo  
3 tenemos que atender y tenemos que armonizar en que tanto  
4 el tránsito de la PR-2, al ser una interestatal que  
5 comunica el Norte con el Sur, y queremos, pues, que se una  
6 un corredor libre de obstáculos, pues, estamos enfatizando  
7 en eso. En el tránsito para poder manejar, en el tránsito  
8 de los peatones y los ciclistas estaríamos haciendo las  
9 marginales para poder el tránsito local que sería la  
10 marginal del Este y Oeste que estarían separadas del  
11 tránsito de la PR-2.

12 PROF. COLICCI:

13 Pido disculpas, con cuestión de privilegio, porque no  
14 quería que la contestara. Pero quiero decirle al público  
15 que evalúen el Central Artery Tunnel en Boston, que fue  
16 exactamente lo opuesto en la nación de Estados Unidos, que  
17 había una carretera que pasaba por el mismo medio de  
18 Boston. Y la historia fue, que toda la comunidad quería  
19 que la soterraran, y los proyectos innovadores grandes de  
20 la nación Americana, es lo opuesto. Quiere decir que,  
21 volver hacia atrás treinta o cuarenta años para atrás,  
22 tenemos que tener mucho cuidado. Sugiero para... Por  
23 eso, no quería tener el debate, evalúen el proyecto  
24 Central Artery Tunnel y me dan su opinión.

25 Muchísimas gracias, y espero que sea para bien. Lo

1 positivo es, el vaso medio lleno, es que están mirando a  
2 Mayagüez y mirando a esta región Oeste. Muchas gracias  
3 por los esfuerzos que están haciendo, y las ideas son  
4 meramente constructivas a modo de ejemplo como profesor y  
5 la pasión y vocación que tengo con la transportación.  
6 Dios me los bendiga.

7 ING. BATLLE MONTALVO:

8 Seguro. Seguro. Pues, para, para...

9 SR. MODERADOR:

10 Adelante, caballero.

11 ING. BATLLE MONTALVO:

12 Pues, para contestar, para contestar esa inquietud.  
13 Pues, el gerente del proyecto, principalmente el ingeniero  
14 Ray Morales, pues, prácticamente la alternativa uno que  
15 tenemos el viaducto prácticamente completo, pues, el  
16 gerente del proyecto nos hace esa pregunta. Mira, en el  
17 caso de Boston, esto resultó en un área, pues, que en vez  
18 de traer los beneficios a la ciudad, pues, al revés. Los  
19 beneficios fueron, tú sabes, menores los beneficios.  
20 Pues, prácticamente, lo que se está haciendo es la  
21 construcción de marginales para los tránsitos locales, y  
22 siempre se está tomando en consideración tanto la estética  
23 y los usos. En el caso de Mayagüez, como tal, hacer la  
24 PR-2 soterrada, que lo evaluamos como una de las  
25 alternativas, pues, debido al nivel freático de Mayagüez,

1 que está bien llano, pues, hacer un soterrado requeriría  
2 un mantenimiento de poder mantener un sistema de bombeo  
3 para poder drenar esos túneles o esas soluciones. O sea,  
4 que debido a la experiencia que hemos tenido con los  
5 huracanes en Ocean Park, el poco mantenimiento que se le  
6 da a esas facilidades, pues, tú sabes, sale bien costo  
7 inefectivo hacer una intersección soterrada o tipo túnel.  
8 Estamos tomando en consideración que la intersección sea  
9 una intersección que sea estética, que funcione con la  
10 arquitectura paisajista de la entrada del Colegio, de la  
11 entrada de Mayagüez. Y estamos buscando soluciones tanto  
12 para el tránsito, para la estética y para, tú sabes,  
13 velando el bien de cada uno, no un bien particular, sino  
14 el bien colectivo de todos los que están en esta área  
15 Oeste. O sea, que eso lo estamos tomando en consideración  
16 y ese 'issue' lo trajo el ingeniero Ray Morales, y lo  
17 estamos, pues, tomando en consideración, y lo estaríamos  
18 tomando, también, como parte de esta reunión  
19 participativa. Estamos.

20 SR. MODERADOR:

21 Adelante.

22 SR. MÁRQUEZ:

23 Sí, muy buenas noches. Mi nombre es Harold Márquez  
24 Tirado. Soy residente de la Calle Concordia en Mayagüez.  
25 Fui alumno, y ya estoy graduado, del Antes, Ahora y

1 Siempre Colegio, y en mi vida diaria transito con  
2 frecuencia en dirección hacia el Colegio, hacia Mayagüez  
3 Terrace, hacia University Plaza, hacia el Mayagüez Town  
4 Center, y me inquieta el acceso peatonal una vez se  
5 realicen estas obras propuestas.

6 La primera pregunta que hago es, ¿qué garantía hay de  
7 que cuando se hagan estas propuestas el flujo peatonal sea  
8 seguro en vez de la situación actual de uno jugarse la  
9 ruleta rusa cruzando? Tengo otras inquietudes, también.  
10 ¿Las digo ahora o espero que me contesten?

11 ING. MORALES:

12 Vamos una a la vez, es mucho más fácil. Ray Morales  
13 es el que está hablando. En el caso de University Plaza,  
14 por la distancia, pues, no se notaba bien, nosotros  
15 estamos haciendo cruces peatonales bajo los dos viaductos  
16 que estamos proponiendo. Se ha planteado, o en momentos  
17 estuvimos planteando posibilidades de hacer puentes  
18 peatonales.

19 El puente peatonal tendríamos que adquirir un montón  
20 de casas en Terrace. Tenemos que decidir cuáles, si lo  
21 queremos hacer. Estamos hablando de más de seis casas  
22 para poder cumplir con ADA. Eso era una de las  
23 situaciones que estábamos tratando de evitar. Así que,  
24 aprovechamos los espacios de los puentes para hacer dos  
25 cruces de peatones, uno cerca del puente de la 3108, y el

1 otro, cerca hacia La Vita. Entendemos que son dos cruces  
2 que es mucho más seguro, son distancias mucho más cortas,  
3 son menos carriles que tienen que cruzar, rotulados,  
4 marcados. Estamos todavía en etapa muy esquemática, pero  
5 podemos darle tratamiento a las marginales para,  
6 inclusive, bajar velocidades para asegurar de que no haya  
7 ningún tipo de problema en eso.

8 SR. MÁRQUEZ:

9 ¿Por qué no se hace un elevado continuo desde la  
10 intersección 102 hasta el viaducto? ¿Por qué los  
11 proyectos segmentados?

12 ING. MORALES:

13 Okey. Esa explicación, pues, no la di al principio.  
14 Es cuestión de fondos. Nosotros no tenemos fondos locales  
15 para trabajar el proyecto. Tenemos que trabajar con el  
16 programa federal regular. El programa federal regular es  
17 un programa de cinco años, quinientos, creo que son  
18 quinientos cincuenta millones, alrededor de eso.  
19 Anualmente se obligan para todo Puerto Rico ciento quince  
20 millones. Estamos hablando de los setenta y ocho  
21 municipios, distintos proyectos. Para nosotros hacer  
22 realidad este proyecto, tenemos que ser prácticos. Si  
23 nosotros hiciéramos ese viaducto completo, pues entonces,  
24 estaríamos solamente poder hacer el proyecto en dos fases,  
25 el puente y las marginales.

1           El costo es bien difícil de manejar bajo el fondo de  
2   Federal Highway que tenemos aquí en Puerto Rico.  
3   Tendríamos que dejar, prácticamente, a todos los setenta  
4   y ocho municipios sin proyecto, y eso es algo que es  
5   imposible, o lo veo bien difícil de realizar. Por lo  
6   tanto, nosotros lo que vemos posible y la Administración  
7   de Carreteras también ve posible, es que hagamos una  
8   alternativa que podamos hacerla en distintos proyectos, en  
9   distintas fases, a través de varios años fiscales, para  
10   entonces, por fin, hacer realidad una mejora a este  
11   proyecto.

12           La otra razón por la cual, como dijo el ingeniero  
13   Batlle Montalvo, que no hicimos un viaducto completo, es  
14   lo que el profesor Colicci trajo. Boston, y voy a traer  
15   ese caso, que es lo que se llama el famoso Boston Big Dig,  
16   ahí había una interestatal que le llamaban el Monstruo  
17   Verde. El público, pues, lo quiso eliminar de alguna  
18   manera. Se hizo el proyecto. Claro, aquellos que sepan,  
19   y pueden buscarlo en la internet la historia, el Big Dig  
20   costó más de diez veces lo proyectado. Un proyecto multi,  
21   multimillonario. Nosotros no tenemos esa cantidad de  
22   dinero, ni proyectamos que la vayamos a tener.

23           Por lo tanto, estamos buscando una solución que sea  
24   viable en términos de todas las partes envueltas. El  
25   público, que son los usuarios, que satisfaga las



1    necesidades al público, tanto viales, comerciales,  
2    peatonales, y también que sea posible financiarlo. ¿Está  
3    bien?

4    SR. MÁRQUEZ:

5            Okey. Y una última inquietud. ¿En qué se basaron  
6    para establecer la propuesta de un carril para parada de  
7    guaguas en el tramo entre Mayagüez Terrace y la Quebrada  
8    de Oro? ¿Eso conllevaría algún tipo de transportación  
9    colectiva para la zona de Terrace?

10   ING. MORALES:

11            Ésa es excelentísima pregunta. No lo mencionamos, y  
12   pedimos disculpas por no haberlo mencionado.

13   SR. MÁRQUEZ:

14            Unjú.

15   ING. MORALES:

16            El Municipio de Mayagüez, ellos tienen un plan que lo  
17   llevan trabajando hace varios años y están haciendo  
18   propuestas a nivel federal para hacer un transporte  
19   colectivo por la Número 2. Ahora mismo el municipio,  
20   pues, tiene un transporte colectivo, pero ellos quieren  
21   ampliar ese transporte colectivo a la Carretera 2.  
22   Nosotros, dentro de todos los trabajos que hemos hecho y  
23   toda la información que hemos recolectado para lograr todo  
24   esto, nosotros nos sentamos con el Municipio de Mayagüez  
25   y tomamos ese plan. Nosotros tomamos muchos planes.

1 Déjame mencionarte, por ejemplo, el Recinto Universitario  
2 de Mayagüez se contrató, me parece que fue para el año  
3 2000 o un poco antes, para hacer un estudio de tránsito  
4 desde Añasco hasta el Colegio de Mayagüez, o un poco, creo  
5 que sí, hasta el Colegio de Mayagüez, para ver cómo se  
6 podía mejorar la Número 2. Ese estudio se tomó como parte  
7 de toda la información que hemos tomado, ese plan del  
8 Municipio de Mayagüez para hacer un colectivo, y ya que  
9 estamos invirtiendo dinero, pues, estamos tratando de  
10 proveer la mayor, o la mejor planificación, queremos  
11 decirlo, ya que estamos en ese momento, para tratar de  
12 tomar todos los elementos y todos los planes que hay  
13 envueltos para que no se nos quede nada, para que no  
14 tengamos que volver a construir otra vez.

15 SR. MÁRQUEZ:

16 Muchas gracias.

17 ING. MORALES:

18 A la orden.

19 SR. PAGÁN:

20 Sí, muy buenas noches, yo creo ya. Un placer  
21 saludarles otra vez. Quiero aprovechar la oportunidad.  
22 Mi nombre es Ismael Pagán Trinidad, Director del  
23 Departamento de Ingeniería Civil y Agrimensura en el  
24 Recinto. Posiblemente vivo más en el Recinto, así que ésa  
25 es mi dirección. Quiero agradecerles la oportunidad que

1       tuvimos en el Recinto de ustedes utilizar una actividad  
2       focal a la comunidad del Recinto, que es una de las  
3       primeras que se afecta, y es una de las más afectadas por  
4       el volumen de tráfico que genera y que recibe.  
5       Obviamente, también genera muchísima movilidad peatonal,  
6       lo cual yo creo que, verdad, ha sido redundante la  
7       inquietud. En una actividad como esta, que creo que es  
8       extraordinaria la participación pública que ha habido,  
9       pues, es importante recibir la retroalimentación de la  
10      comunidad en el sentido de lo positivo y aquellas cosas o  
11      inquietudes que va a tener la comunidad en términos del  
12      proyecto. Hay que advertir que este proyecto es un sueño  
13      hecho realidad para los que hemos pasado cuarenta o más  
14      años en Mayagüez. Ha habido muchísimas propuestas. Ésta  
15      se ve mucho más cerca de realizarse. Así que, un aplauso  
16      bien grande, porque estamos más cerca de realizar unas  
17      mejoras que creo que Mayagüez tanto, dos factores  
18      principalmente lo limitan que es la parte de inundaciones  
19      y la parte de tránsito. Así que, nos estamos moviendo, y  
20      no debemos descuidar la parte de inundaciones por el Norte  
21      y por el Sur.

22            Muchísimas cosas hay que aplaudir de este proyecto,  
23      pero tal vez la oportunidad es para traer unas  
24      recomendaciones. Creo que es importante que este tipo de  
25      comunicación, porque desde la perspectiva de ingeniería se

1 ve muy bien elaborada, así que, los felicito. Por otro  
2 lado, me gustaría que expandieran, posiblemente en el  
3 léxico y comunicación del pueblo, que no es ingeniero, no  
4 tiene el 'background' de transportación. En el pasado, ha  
5 habido mucha preocupación por el impacto que va a tener la  
6 construcción de cualquier tipo de construcción en esta  
7 área, ésta es significativa. Me gustaría que abundaran  
8 ¿cómo se emitía el impacto de la construcción en término  
9 de las demoras, de las obstrucciones, los desvíos? Sería  
10 bueno compartir eso con la comunidad.

11 ING. MORALES:

12 Okey. Buenas noches. Mi nombre es Ray Morales, para  
13 récord. Nosotros en este momento, pues, todavía no hemos  
14 ido al detalle, porque no estamos en el diseño. Sin  
15 embargo, pues, tenemos unos conceptos para trabajar eso.

16 Lo primero es que si nosotros hacemos cualquiera de  
17 las alternativas, pero especialmente la que nosotros  
18 recomendamos, lo primero que tenemos que hacer es  
19 construir las marginales. Tenemos que construir las  
20 marginales, tenemos que relocalizar las utilidades.  
21 Cuando hablamos de utilidades, estamos hablando todo lo  
22 que está enterrado en el pavimento, desde el agua,  
23 sanitario, drenaje, es muy importante, que el profesor  
24 Pagán Trinidad acaba de mencionar. La respuesta a esa  
25 pregunta, que no la han hecho, ¿vamos a trabajar con el

1 drenaje en la Carretera 2 y el drenaje en Terrace y la  
2 marginal de Terrace? La respuesta es sí. Si yo voy a  
3 impactar esa zona, yo tengo que trabajar el drenaje. Y  
4 una de las cosas que mi profesor, que está aquí presente,  
5 me enseñó en el curso de Carreteras es que primero es  
6 drenaje, segundo es drenaje, y tercero es drenaje.  
7 Drenaje es bien importante en una carretera, no solamente  
8 el pavimento, hay otras cosas. Además de eso, nosotros  
9 tenemos que mover con esas marginales, tenemos que mover  
10 las utilidades. Esto se hizo, por ejemplo, en el Tribunal  
11 de Carolina en la PR-3. Cuando se hizo ese elevado, lo  
12 primero que hicimos fueron las marginales, para  
13 precisamente, mover todas las utilidades y poder obtener  
14 un desvío al tránsito.

15 Los puentes que se proponen son puentes gemelos. ¿A  
16 qué me refiero? No es un puente en una sola pieza cuando  
17 usted lo mira transversalmente, o sea, de lado a lado.  
18 Usted puede construir uno primero y puede construir otro  
19 después. Eso nos da muchas ventajas a corto y a largo  
20 plazo. La de corto plazo en la construcción yo puedo  
21 tener el tránsito en una marginal de la parte dos, o sea,  
22 de la PR-2, y entonces, yo puedo tener en un puente  
23 construido, yo puedo poner otra parte de la 2. Eso me da  
24 una flexibilidad, precisamente, para esa preocupación de  
25 lo que es el atraso en el tránsito.

1           En las construcciones de las rotondas, la experiencia  
2           que hicimos en Cayey es que tenemos que hacer semáforos  
3           temporeros. Hay que hacer semáforos temporeros en  
4           distintas fases para poder construir rotondas modernas  
5           como Federal Highway ahora las llama. Ahí,  
6           desafortunadamente sí vamos a tener cierto impacto al  
7           tránsito. Eso no nos lo despinta. No tenemos los  
8           números, no hemos hecho ese trabajo a ese nivel. Eso  
9           usualmente se hace ya para el momento de diseño.

10       SR. PAGÁN:

11           Sí, gracias. Yo creo que hay que añadir que el  
12           diseño ustedes lo mencionaron, que tienen el modo de  
13           construcción acelerada y es parte de reducir el tiempo de  
14           posición de esas interferencias. Quisiera que  
15           consideraran, verdad, para ese proceso de construcción,  
16           que los desvíos que tienen por la carretera que está, la  
17           González Clemente alrededor de la playa, me parece que  
18           deberían ir la habilitando, porque va a suavizar  
19           significativamente el tráfico durante el período de  
20           construcción. Pero eso podría ser una solución permanente  
21           dividir el tráfico entre la Número 2 y la González  
22           Clemente y podría tener un ahorro en el tamaño del diseño  
23           que ustedes están considerando o pueden considerar.

24           Hay un asunto adicional que creo que es simplemente  
25           aclaración. Una vez se haga una mejora de este tipo en

1 los accesos de Mayagüez, también hay una motivación de  
2 desarrollo económico y de desarrollo urbano, vivienda,  
3 comercio, industria. ¿Cómo consideraron esos escenarios  
4 en la proyección del diseño? ¿Está considerado? Me  
5 imagino que sí, pero es bueno que lo compartan. Ese  
6 escenario de desarrollo urbano sería bueno que lo  
7 compartan con la comunidad.

8 ING. PAREJO:

9 Sí, cómo no. Nosotros utilizamos dos métodos para la  
10 proyección del tránsito. O sea, como vieron en las  
11 diferentes alternativas, consideramos los años 2020 y  
12 2040. Nosotros, utilizamos el censo y también las  
13 estaciones permanentes que tiene la Autoridad de  
14 Carreteras en la Carretera Número 2. En ese sentido, como  
15 la población ha disminuido, nosotros tomamos los datos de  
16 la Autoridad de Carreteras. O sea, que son datos reales  
17 de tránsito para proyectar el volumen al 2020 y 2040, o  
18 sea, considerando su preocupación.

19 SR. PAGÁN:

20 Sí, por la razón que menciono es exactamente por eso,  
21 porque hay dos métodos para hacer eso. Es uno proyectar  
22 de acuerdo a la tendencia de lo que está ocurriendo. Y la  
23 segunda es, utilizar el proyecto para provocar un  
24 desarrollo que no está en los modelos de proyección  
25 poblacional. Y sería bueno considerarlo, porque si yo

1       quiero motivar desarrollo económico, tengo que desarrollar  
2       antes, motivar desarrollo poblacional. Con lo que acaba  
3       de ocurrir en Puerto Rico, con los efectos de María, una  
4       de las cosas que estamos discutiendo en los diferentes  
5       escenarios es la migración de, la posible migración de  
6       personas de la montaña a la ciudad, porque tenemos decenas  
7       de miles de deslizamientos que van, y yo sé que ya hay  
8       gente tratando de moverse a áreas urbanas, y esto es un  
9       polo que se puede utilizar de motivación para revitalizar  
10      el casco urbano y centralizar el desarrollo comercial,  
11      industrial y de personas en el área de Mayagüez.

12      ING. PAREJO:

13             Sí, precisamente, o sea, dentro de las alternativas  
14      que estudiamos, fueron seis. Y precisamente, por eso  
15      realizamos análisis, o sea, de capacidad en cada una de  
16      las alternativas, y notamos que la mejor alternativa en  
17      cuanto a los análisis de capacidad, es la seis en donde  
18      tenemos unos niveles de servicio para el 2040. O sea, que  
19      son bastantes buenos lo que permite cualquier desarrollo  
20      que se pueda realizar en esa área, o sea, de los pocos  
21      terrenos que quedan.

22      SR. PAGÁN:

23             Muy bien. Gracias. Un solo comentario adicional,  
24      porque sé que la Rectora del Recinto Universitario de  
25      Mayagüez ha estado bien interesada en este proyecto, y le



1       gustaría hacerle disponible a los desarrolladores de la  
2       Autoridad de Carreteras los recursos que tiene el Recinto  
3       para colaborar. Así que, siéntanse en la libertad de  
4       incorporar estudiantes, facultad, y la misma comunidad,  
5       por lo que resta del proyecto que es bastante largo.

6               Gracias.

7       SR. MODERADOR:

8               Seguro que sí. Gracias.

9       ING. PAREJO:

10              Muchas gracias.

11       SRA. Rectora:

12              Gracias. Buenas noches. Rocío Zapata del Recinto  
13       Universitario de Mayagüez.

14              Se presentaron seis alternativas. Veo que al final  
15       usted especificó que se inclinan por la alternativa número  
16       seis. Mi pregunta era, si ya habían seleccionado una de  
17       esas alternativas y cuál era el criterio.

18       ING. MORALES:

19              Okey. Nosotros cuando empezamos este proyecto,  
20       empezamos desde la alternativa teniendo todos los  
21       recursos.

22       SRA. Rectora:

23              Unjú.

24       ING. MORALES:

25              Vamos a suponer que nosotros tuviéramos todos los

1 recursos. La realidad es que no es así. Vamos a ser  
2 claros. Vamos a ser francos. Vamos a ser honestos. No  
3 tenemos todos los recursos. Ésa es la alternativa número  
4 uno.

5 Luego, empezamos por un proceso de varias reuniones  
6 focales que hemos hecho con distintos grupos de interés,  
7 que a través del municipio, pues, nosotros nos  
8 identificamos cerca, verdad, del área del estudio para  
9 tomar ideas, sugerencias. Y así, poco a poco, entonces  
10 empezamos a trazar ideas. Okey. ¿Qué cosas, por ejemplo,  
11 podemos construir en varios proyectos? Entonces, pues,  
12 empezamos a descartar el viaducto completo, que fue lo  
13 primero que expliqué.

14 Después, nosotros fuimos haciendo alternativas,  
15 subiendo la 3108. Pero el problema de subir la 3108 es  
16 que cuando empieza la gente de Terrace y de University  
17 Plaza a empezar a hacer le 'one way pair', el par  
18 unidireccional, la gente no se sienten cómodo el estar  
19 subiendo un puente y bajándolo. La otra complicación era  
20 el tipo de estructura. ¿Okey? Eso en las alternativas  
21 estamos hablando de la tres y la cuatro. ¿Okey? Y así de  
22 esa forma, en términos de complicación, constructabilidad.

23 Y la última, que no es menos importante, pues, todos  
24 lo sabemos, es el precio. Es importante qué podemos  
25 financiar. Y entonces, la alternativa seis es la que

1 nosotros entendemos que se puede construir en varias  
2 etapas, varios proyectos con utilidad independiente, y que  
3 se puede financiar. Por ejemplo, no te mencioné la dos,  
4 que es muy parecida a la seis, la diferencia es que en la  
5 102 nosotros estábamos cerrando. El Municipio de Mayagüez  
6 nos hizo un comentario de que: "Mira, nosotros quisiéramos  
7 desarrollar el puerto en el futuro. Así que, ese acceso  
8 a la 102, cómo lo podemos proveer". Ahí fuimos a la  
9 alternativa cinco. Vamos a ver. Si extendemos el puente  
10 de la 3108, ¿qué pasa? El problema era el perfil. El  
11 perfil es éste. Si usted lo ve de lado la carretera,  
12 pues, los perfiles no daban la seguridad que nosotros  
13 buscamos dentro de los diseños. Así que, pues, okey, ese  
14 puente no es factible. Okey. ¿Cómo, entonces, lo podemos  
15 hacer? Pues, entonces, hicimos el 'Green-T', que es la  
16 alternativa seis, que es una mitad de semáforo. Pero  
17 sería un semáforo solamente de tres fases.

18 SRA. RECTORA:

19 Okey. En términos de tiempo, ¿qué tiempo, más o  
20 menos, tomaría una construcción de esta naturaleza?

21 ING. MORALES:

22 Okey. En este momento, yo no te tengo una respuesta  
23 categórica. ¿Okey? Puedo hacer una...

24 SRA. RECTORA:

25 Pero un aproximado.

1       ING. MORALES:

2           Okey. Un aproximado. Un aproximado nosotros estamos  
3       viendo a este momento que esta alternativa seis,  
4       casualmente, se puede dividir en seis proyectos. ¿Okey?  
5       Desde las marginales, los puentes, se pueden seccionar.  
6       Estaríamos hablando, y cuando nos reunimos en el Recinto,  
7       pues, yo lo que mencioné es que entiendo yo que sería un  
8       período entre cuatro a cinco años, en distintos proyectos,  
9       cuatro a cinco años fiscales, que, entonces, se pudiese  
10      realizar el proyecto. Pero todavía esto es un estimado  
11      hasta que no nos metamos en el diseño per se.

12      SRA. RECTORA:

13           Claro. Gracias.

14      ING. MORALES:

15           A la orden.

16      SR. MODERADOR:

17           ¿Algún ciudadano u otro ciudadano per se?

18      ING. ROSADO:

19           Sí, buenas tardes. Para propósitos de récord, mi  
20      nombre es Luis Rosado Correa, Jefe de la Oficina de  
21      Estudios Ambientales.

22           En relación a la pregunta que hizo la persona que  
23      acaba de hablar, es importante señalar que estamos todavía  
24      en el proceso de análisis de alternativas. Que, de hecho,  
25      una de las razones por la que nosotros estamos llevando a

1       cabo esta actividad es parte de ese proceso de análisis de  
2       alternativa y de recoger de ustedes también las  
3       impresiones que ustedes tienen de esto que ya se ha estado  
4       analizando desde el punto de vista de ingeniería que se ha  
5       presentado a ustedes. Pero la selección de la alternativa  
6       final, obviamente, incluye la posición y la participación  
7       de ustedes y los señalamientos que ustedes presentan que  
8       se incorporan como parte del análisis de alternativas para  
9       poder hacer la selección final.

10      ING. RAMÍREZ:

11            Bueno, buenas noches. Mi nombre es el ingeniero  
12      Jonathan Ramírez, Compañía Cervecera de Puerto Rico.

13            Como ustedes saben, de las pocas industrias que  
14      quedan en Mayagüez es la de nosotros, Compañía Cervecera  
15      de Puerto Rico, y nos gustaría que para cuando evalúen el  
16      desarrollo de este proyecto, tomen en consideración a la  
17      Compañía, las expansiones que queremos hacer allí en la  
18      planta, proyecto futuro, y el desarrollo económico que  
19      queremos para el pueblo. No obstante, también queremos  
20      que nos tomen en consideración al cerrar las carreteras,  
21      que tenemos un flujo grande de vehículos, vehículos  
22      pesados, vagones. So, que tomen en consideración que  
23      nosotros necesitamos mantener ese flujo constante de  
24      vehículos, y necesitamos tener espacio para crecimiento,  
25      y seguir desarrollando lo que es el pueblo de Mayagüez.

1           Muchas gracias.

2           ING. VELÁZQUEZ:

3           Ingeniera Alexandra Velázquez para efectos de récord.  
4           Se tomará en consideración su sugerencia. Le invito a que  
5           redacte una carta, un comunicado y lo envíe al área, al  
6           Área de Estudios y Programas Especiales, atención  
7           ingeniero Rosado, como están las instrucciones en el  
8           anuncio, para que conste por escrito su petición.

9           Gracias.

10          SR. MODERADOR:

11          ¿Algún otro ciudadano o ciudadana que desee  
12          expresarse? Lo pueden hacer. Están los micrófonos  
13          abiertos. ¿Algún otro ciudadano? Siéntanse en la  
14          confianza. Esto es precisamente para escuchar sus  
15          opiniones y sus sugerencias.

16          PROF. VALDÉS:

17          Buenas noches. Mi nombre es Didier Valdés. Soy  
18          profesor en el Recinto de Mayagüez de la Universidad de  
19          Puerto Rico, también.

20          Los felicito, primero por considerar este excelente  
21          proyecto que es de gran importancia para Mayagüez y para  
22          el desarrollo del área Oeste. En realidad, éste es un  
23          punto que ha sido un cuello de botella durante muchos años  
24          en la ciudad de Mayagüez. Desde luego, a manera de  
25          recomendación, simplemente, verdad, para estar seguro de

1 que se cubren todas las bases, ustedes han presentado por  
2 un lado unas vías ciclistas paralelas, y esas vías  
3 ciclistas, pues, obviamente, también deben tener algunos  
4 cruces para ir de un lado a otro. Uno de los problemas y  
5 de lo que mencionaba anteriormente el doctor Colicci del  
6 Central Artery Tunnel, por qué se construyen este tipo de  
7 soluciones en lugar de elevados, entre otras cosas es  
8 porque el elevado crea esa cicatriz que genera un  
9 desplazamiento de los desarrollos urbanos, y una,  
10 realmente una disección de lo que está pasando de uno y  
11 otro lado del viaducto. Puede ser que los ruidos no sean  
12 tan altos como para generar problemas, porque se  
13 requerirían pisos altos para generar problemas con este  
14 tipo de solución, pero sí hay definitivamente una vía muy  
15 importante con un flujo bien alto de camiones y de  
16 automóviles cruzando a altas velocidades en este sector,  
17 así sea en el viaducto, genera este tipo de situaciones.

18 Entonces, a manera de recomendación de nuevo, pues,  
19 que tengan especial cuidado ya en los diseños más  
20 detallados con las vías ciclistas, los cruces de peatones,  
21 cómo se realizan todos esos diferentes movimientos.

22 Adicional a eso, debo coincidir en el aspecto que  
23 trae la Cervecera y que afecta, también, al Recinto de  
24 Mayagüez que es donde yo trabajo. A la salida del  
25 Recinto, hay un problema, ustedes lo deben haber

1 detectado, bien serio en los períodos pico cuando están  
2 saliendo los vehículos y los otros vehículos cruzando. El  
3 poner rotondas urbanas, hay que evaluar muy bien estas  
4 rotondas urbanas y hacer unas simulaciones operacionales  
5 que permitan realmente ver cómo es el comportamiento del  
6 conductor en Puerto Rico con respecto a las señales de  
7 Ceda el Paso, que se deben poner en esas rotondas.

8           ¿Cómo están funcionando? Puede ser que en Cayey  
9 funcione bien. En Cayey no tienen una universidad con  
10 diecisiete mil personas entrando y saliendo en el día.  
11 Aquí tienes una universidad en esa misma entrada y tienes  
12 la Cervecera que trae unos camiones, tienes un centro  
13 comercial allí, también, que tiene una zona de carga y  
14 descarga, etcétera. O sea, que todo este movimiento es  
15 uno de los movimientos principales que a mi manera de ver,  
16 respetuosamente, entiendo que no está resuelto.

17           Ustedes verifiquen, por favor, todos esos análisis,  
18 porque cuando vienen los vehículos por la marginal, o  
19 perdón, por la Post, por el ramal de la 2, llegan a una  
20 rotonda, ahí entran en un proceso de aceptación de  
21 brechas, etcétera, pasan, van a entrar a una vía  
22 principal, así sea una autopista, deben detenerse o, a  
23 medida que, si es un flujo muy grande, van a generar una  
24 cola. Por eso es que hay a las entradas de las autopistas  
25 con altos flujos, hay algún tipo de 'ramp metering', o



1 algún tipo de solución para que esas colas no generen  
2 problemas más atrás. Y lo que ocurre es que eso está muy  
3 cerquita de la entrada y de las rotondas. Esas dos  
4 rotondas tan cerquita, también están generando  
5 interacciones que, aunque no tienen semáforos, van a tener  
6 interacciones importantes.

7 Nada, a manera de recomendación, les dejo eso.  
8 Muchas gracias.

9 ING. MORALES:

10 Para cuestión de récord, Ray Morales.

11 Profesor, sí hemos modelado con, de hecho, estamos  
12 utilizando el programa, si no me equivoco, Synchro  
13 versión 9, creo que es. Tenemos la modelación. Si gusta,  
14 en algún momento, cuando deseen se la podemos mostrar y  
15 podemos discutir o con el ingeniero Parejo pueden discutir  
16 cualquier detalle específico en eso. Pero sí lo hemos  
17 modelado, le voy un poquito más, también, paralelamente se  
18 hizo un modelaje dentro de la Autoridad de Carreteras con  
19 nuestros técnicos, diferente a lo que el diseñador trajo.  
20 Eso trajo una discusión, inclusive, hasta a nivel de  
21 Secretario para llegar adonde estamos trayendo hoy. O  
22 sea, que han sido varias mentes, varias formas, varias  
23 filosofías que hemos visto, y pues, hemos llegado a esta  
24 solución. Entendemos que esta solución les va a ser, les  
25 va a proveer un mejor servicio que poner un semáforo, que

1 es lo que existe ahora.

2 SR. MODERADOR:

3 Adelante.

4 SRA. ACOSTA:

5 Muchas gracias. Mi nombre es Monserrate Acosta, soy  
6 de Soledad. Y pienso que eso que ustedes están haciendo  
7 va a traer muchas mejoras a Mayagüez y un mejor futuro.  
8 Pero también estoy aquí por una pregunta. Yo soy de  
9 Miradero, Soledad. Entonces, allá hay una carretera que  
10 se llama la 342, que va desde la luz de El Maní hacia  
11 Soledad. Entonces, una vez yo escuché decir que esa  
12 carretera estaba pendiente a un proyecto que iba a ser de  
13 cuatro carriles. Entonces, al terminar en el cruce, donde  
14 hay una tienda, iba a doblar a la izquierda, iba a pasar  
15 un río que hay, que se llama Sector Montoya, iba a seguir  
16 directo e iba a encontrarse con el puente grande de  
17 Añasco, pero no se mencionó. Eso fue lo que yo escuché  
18 hace mucho, varios años.

19 ING. MORALES:

20 Okey. Para récord, Ray Morales.

21 Mire, de verdad, yo no conozco el proyecto. Si nos  
22 deja los detalles, pudiéramos buscar en los registros.  
23 Pero, mire, en el programa que tenemos ahora mismo que  
24 estamos trabajando, no conozco que tengamos eso en  
25 programación.

1 SRA. ACOSTA:

2 Bueno, de todas maneras, muchas gracias.

3 ING. MORALES:

4 A la orden.

5 SRA. ACOSTA:

6 Quería salir de dudas.

7 SR. MODERADOR:

8 Sí, ¿algún ciudadano que no se haya expresado aún que  
9 desee hacerlo? ¿Algún ciudadano o ciudadana que no se  
10 haya expresado aún?

11 Adelante, profesor.

12 PROF. COLICCI:

13 Sí, es una observación a base de lo que dijo el  
14 ingeniero Luis Rosado.

15 Buenas noches a todos, nuevamente. Saben que se les  
16 quiere mucho a cada uno de ustedes. Fue que mencionaste  
17 de traer otras alternativas, verdad, al público.

18 Hace como quince años, se hizo un estudio que se  
19 evaluó una alternativa que era saliendo de la intersección  
20 donde está Denny's y saliendo de donde está la Oficina de  
21 Obras Públicas, cruzar para conectar, entonces, con la  
22 Número 2, por la 102 donde está el parque infantil del  
23 Honorable Alcalde José Guillermo Rodríguez. Ése era el  
24 propósito de coger, y entonces, ibas a atender el tráfico  
25 pesado, al tráfico que es saliendo de, vamos a decir, de

1 Ponce a Aguadilla, tú quitabas el tráfico pesado, y el  
2 tráfico que no va a ir al área metropolitana de donde está  
3 el Colegio, Terrace, etcétera, entonces, de esa manera,  
4 llevabas a ese tráfico, lo sacabas por El Maní. Y  
5 entonces, ése era evitar crear esos proyectos, como lo  
6 estamos presentando de esa naturaleza que crea la  
7 cicatriz, como dijo el doctor Valdés, en el área urbana  
8 donde hay tantos peatones, ciclistas, parte de la  
9 comunidad. Quiere decir que, esa autopista que estamos  
10 viendo, esos elementos, era un proyecto que consideraba  
11 sacarlo nuevamente de donde está Denny's, cruzarlo para la  
12 102, y lo seguías después y lo sacabas por El Maní.  
13 Entonces, lo que había que atender era un proyecto de  
14 menor escala en el contexto urbano, que me atendieras la  
15 situación del Recinto Universitario de Mayagüez, el Antes,  
16 Ahora y Siempre Colegio, de las urbanizaciones que tenemos  
17 ahí. En ese corredor hay diez centros comerciales.  
18 Entonces, evitabas el impacto desde el punto de visto de  
19 desarrollo económico, como lo que pasó en Boston. Así  
20 que, ese proyecto, si lo quieren poder reconsiderar  
21 nuevamente, verifiquen y hasta también atiende, para poder  
22 atender el desarrollo del puerto. Es un proyecto bonito.  
23 Ustedes pueden restaurar esa otra área y evita hacer un  
24 invasión tan significativa en esta área. Pero ciertamente  
25 hay que hacer unas mejoras.

1            Simplemente considérenlo para que así, los datos de  
2            accidentes que tiene Parejo, que sabemos, porque hemos  
3            hecho peritaje, que es una situación seria con los  
4            peatones, con los ciclistas, con las personas de la  
5            tercera edad. Evitaríamos, entonces, esos otros  
6            conflictos. Y pues, estaríamos 'peaches and cream' y  
7            saldríamos todos felices y contentos, y más, los que nos  
8            quedamos aquí viviendo.

9            Nuevamente, yo quiero un aplauso, porque genuinamente  
10            están pensando por Mayagüez, a todo este equipo, y  
11            simplemente darles unas buenas soluciones para que las  
12            consideren.

13            Dios me los bendiga y perdón, y se les quiere de  
14            gratis.

15            ING. MORALES:

16            Lo evaluaremos, profesor. Cómo no, evaluaremos eso.

17            Nada, para nosotros ha sido un placer estar aquí con  
18            ustedes. Y de verdad, lo he dicho en todas las reuniones  
19            focales, y pues, lo quiero decir aquí en esta reunión  
20            oficial. Ya, a mí no me quedan tantos años trabajando en  
21            la Autoridad de Carreteras y antes de yo retirarme de la  
22            Autoridad de Carreteras, yo quiero ver una solución, la  
23            que acordemos, la que acordemos como pueblo, para poder  
24            ya, por fin, darle un capítulo a esto antes de yo, y  
25            dejarlo como un legado de vida, antes de yo retirarme de

1 la Autoridad de Carreteras.

2 Así que, nada, con eso los dejamos.

3 SR. MODERADOR:

4 ¿Algún ciudadano o ciudadana que desee participar?

5 No siendo así, cerramos los trabajos...

6 SR. VALENTÍN:

7 No, pero...

8 SR. MODERADOR:

9 Hay un señor...

10 SR. VALENTÍN:

11 Buenas noches.

12 SR. MODERADOR:

13 Buenas noches.

14 SR. VALENTÍN:

15 Habla Euclides Valentín de aquí de Sultana de

16 Mayagüez. ¿Cuándo comenzaría el proyecto de darse, ya por

17 seguro la construcción?

18 ING. MORALES:

19 ¿El proyecto del que estamos hablando? Muy bien.

20 Dentro del plan federal, nosotros tenemos el diseño para

21 comenzar en el 2020.

22 SR. VALENTÍN:

23 Okey.

24 ING. MORALES:

25 ¿Okey? Si no tuviésemos, verdad, si el proceso

1 continúa, si logramos tener la parte ambiental con una  
2 alternativa, que podamos diseñar y a tiempo comenzar en el  
3 2020, verdad, porque todo depende de todas esas  
4 interrogantes.

5 SR. VALENTÍN:

6 Okey.

7 ING. MORALES:

8 En el mejor de los casos, pudiéramos hacer una fase  
9 del proyecto, probablemente estaríamos hablando de 2022,  
10 2023.

11 SR. VALENTÍN:

12 Okey. Muchas gracias.

13 ING. MORALES:

14 A la orden.

15 SR. VALENTÍN:

16 Bien.

17 SR. MODERADOR:

18 ¿Alguna otra persona que desee participar? Si no hay  
19 más nadie, son las 7:30 de la noche, cerramos los  
20 trabajos.

21 Muchas gracias a todos ustedes por su participación.

22 Que lleguen bien.

23

\*\*\*

24

SE DIO POR TERMINADA LA REUNIÓN

25

\*\*\*

1      FECHA        :      12 de abril de 2018  
2      HORA         :      5:32 p.m.  
3      ASUNTO        :      REÚNION DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA

4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25

CERTIFICACIÓN DE LA TAQUÍGRAFA

CERTIFICO que la que antecede es la transcripción fiel y correcta del récord tomado por la suscribiente del testimonio prestado y de los procedimientos habidos durante esta toma de deposición.

En San Juan, Puerto Rico, a 24 de mayo de 2018.

LISSETTE GUARDIOLA MERCED  
TAQUÍGRAFA



