

**Detroit River International Crossing  
Reunión con la Comunidad Hispana  
Salón del Sagrado Redentor  
Cruce de la Calle Vernor  
20 de mayo de 2008 a las 7:00 p.m.**

**Propósito** Responderle a la comunidad hispana y proporcionarle información adicional en español acerca del proyecto DRIC.

**Asistencia:** Ver la hoja adjunta.

**Discusión**

El Sacerdote Don Hanchon dio inicio a la reunión y agradeció a todos por su asistencia. Explicó, en español, el propósito de la reunión.

Joe Corradino usó una presentación con diapositivas para resumir el proyecto DRIC y sus impactos. Su presentación fue traducida por un intérprete facilitado por la iglesia.

Joe Corradino concluyó la presentación con diapositivas, informando que el período para recibir comentarios sobre el DRIC DEIS se había extendido hasta el 29 de mayo de 2008.

Don Graham, de la Funeraria que lleva su nombre, aclaró a los asistentes que la funeraria estaba abierta y operando, y que el Departamento de Transporte del Estado de Michigan (MDOT) nunca había adquirido su negocio ni tampoco le había hecho ninguna oferta al respecto.

Una joven preguntó si Corradino contaba con alguien que hablara español. Joe Corradino respondió afirmativamente, igualmente lo hizo el Departamento de Transporte del Estado de Michigan (MDOT.)

Patrick Mulloy dijo que tenía entendido que la calle Junction se iba a cerrar mediante la construcción de un muro y deseaba que esto le fuera aclarado. Joe Corradino respondió que en su mayoría, las alternativas del proyecto descartan la posibilidad de que Junction sirva de calle de cruce para la interestatal I-75 pero aseguró que no habría ningún muro de un extremo a otro de la calle. Una idea es convertir a Livernois en una calle de doble sentido. De esta manera se podría cruzar la I-75 desde Junction, usando a Livernois y la calle paralela. Comentó que al final del Resumen del proyecto DEIS pueden encontrarse tablas que muestran los cierres de calle propuestos. A medida que se prosigue con el proyecto, se encuentra en proceso un esfuerzo para conservar la mayor cantidad posible de cruces posibles tanto para vehículos como para peatones. En todo caso, el intercambio vial Livernois/Dragoon no sería como lo es actualmente. Hoy en día transitan demasiados camiones por las calles Livernois Avenue y Dragoon Street.

Bajo el proyecto DRIC, será difícil para esos camiones transitar por Livernois/Dragoon debido a las modificaciones sufridas por el intercambio vial. Creía que podría generar un mejor ambiente de barrio. Además, el intercambio Springwells sería reconstruido usando todos los movimientos que hoy en día se permiten y con la idea de que permanezcan en el futuro. Una mujer manifestó que estaba intentando comprender el espacio que ocuparía el puente. Serían demolidas algunas viviendas para poder construir las rampas del proyecto? Joe Corradino respondió que desaparecerían algunas viviendas por causa de la construcción de dichas rampas y señaló en una de las diapositivas los lugares donde esto ocurriría. La señora indicó que se sentía consternada por

el nivel de pobreza que existe entre las personas que deberían ser reubicadas. Joe Corradino explicó varias facetas del programa de reubicación, que fue diseñado para proteger a los residentes de estas áreas en el momento en que fueran trasladados.

Un caballero preguntó sobre los límites de la zona que abarcaba el proyecto. Joe Corradino respondió que entre Springwells y Clark. Explicó con mayores detalles que, a lo largo del costado norte de la autopista interestatal I-75 existían aproximadamente de 35 a 50 viviendas que iban a ser reubicadas, además de un edificio de más de 30 apartamentos que probablemente sería adquirido por el proyecto.

Una señora que se encontraba en la audiencia observó que la calle paralela corre contigua hasta llegar a Lafayette, al costado norte de la autopista.

Una muchacha joven preguntó qué ocurriría con las personas que viven como inquilinos. Tom Jay, de la División de Bienes Raíces del MDOT señaló que el programa también abarcaba a esas personas.

Otra mujer indagó acerca de la nueva estación de policía; ¿se vería afectada? Joe Corradino aseguró que la estación de policía no sería reubicada. Que estaba en curso un diálogo con la policía para cuál sería la mejor manera de mantener el acceso de la policía al área.

Un señor preguntó si pagar \$1,200 a \$1,500 millones de dólares para el proyecto resultaría en una disminución del presupuesto de las ciudades involucradas, e igualmente deseaba saber cuánto aumentarían sus impuestos. Además, deseaba saber cuál podría ser el costo del peaje en las nuevas instalaciones. Joe Corradino le respondió que sus impuestos no iban a aumentar. Los dólares del Fondo General son distintos a los dólares destinados a proyectos de transporte. El puente se auto-financiaría con los peajes. La plaza funcionaría bajo el control de la Administración de Servicios Generales de Estados Unidos, que es una agencia federal. El costo de la parte del proyecto correspondiente al intercambio vial correría por cuenta del fondo Federal en un 80 por ciento y el 20 por ciento restante lo asumiría el Estado. Al fin de cuentas, la parte que le corresponde al Estado podría estar en el orden de un décimo o menos del costo total del proyecto. Continuó diciendo que el costo del peaje aún no había sido determinado. El mismo señor preguntó si se fijaría un límite de tiempo para el cobro de los peajes. Joe Corradino manifestó que si no hay un cambio en la ley en Michigan, los peajes funcionarían hasta que los costos de infraestructura que ellos sufragan se pagaran en su totalidad.

Una mujer preguntó acerca de los empleos y si habría garantías para que los trabajos de construcción fueran otorgados en primera instancia a los residentes del Suroeste de Detroit. Joe Corradino comentó que dado que se trata de un proyecto federal, simplemente no cree que los trabajos puedan ser asignados a un grupo en particular. De otro lado, puede proveerse capacitación laboral a personas que se encuentren dentro de un área preestablecida. Se escucharon comentarios acerca de cómo estaba ocurriendo esto mismo en el actual proyecto Gateway.

Se habló de las calles de los barrios. Joe Corradino dio una explicación refiriéndose a que el proyecto DIFT orientaría el tráfico desde y hacia la entrada intermodal de Livernois, en sentido norte hasta la I-94, por lo que el intercambio de la interestatal I-94 en Livernois se mejoraría, para ayudar con esto. Al mismo tiempo, las entradas del lado occidental serían construidas por el proyecto DIFT en la salida de la Avenida Wyoming, desviando el tráfico de camiones hacia ese costado de la vía. El Sr. Corradino observó que diversos generadores de tráfico pesado, en particular al norte del patio ferroviario en Central, serían reubicados con el proyecto. Varias personas hablaron de los camiones que se atascan en el viaducto Waterman y de los que

generalmente circulan en zonas residenciales, donde no deberían hacerlo. Alguien también observó que CSX había prometido arreglar el viaducto en Dix cuando fuera inaugurada una entrada al viaducto Dix/Waterman, pero que eso no había ocurrido. Joe Corradino continuó diciendo que, aunque no existiera un proyecto DIFT, el DRIC de todas maneras haría modificaciones al intercambio Livernois/Dragoon, lo que haría muy difícil a los camiones transitar por ambas vías de un solo sentido. Dijo que se tomaría una decisión sobre el proyecto DIFT a finales del verano.

Joe Corradino explicó que, con el proyecto DIFT, varias calles serían mejoradas como parte de un programa de mitigación. Los detalles de dicho programa se harían públicos una vez que se tomara una decisión sobre el proyecto.

Joe Corradino aclaró que DIFT es un proyecto aparte, pero que el área Livernois/Dragoon era común a cada proyecto y estaba afectada por cada uno de ellos. En forma global, ambos proyectos generarían empleos y promoverían la economía a nivel regional.