

Se han recaudado US\$ 116.6 millones

Una de las fuentes de financiación para el Metro de Medellín y demás sistemas de transporte masivo en el país es la sobretasa a la gasolina, que en el caso local ha aportado US\$116.6 millones desde 1990 hasta el momento.

Los recaudos de esta contribución obligatoria eran responsabilidad de los distribuidores mayoristas de combustibles y por aplicación de la Ley 130 (nueva Ley de Metros) quedaron en manos de los minoristas, es decir, de las bombas y surtidores de gasolina.

Según Jorge Cañizares Cueppers, director de Fendipetróleo, la entidad que agrupa al sector del comercio de combustibles, no existe aún un cálculo confiable sobre el monto del recaudo mensual, porque esta tarea comenzó apenas a cumplirse a partir del pasado primero de agosto en Medellín.

"La semana pasada nos reunimos en Bogotá con representantes del Metro y del Gobierno Nacional para definir los mecanismos de aplicación de la Ley en cuanto a la captación y al manejo de la sobretasa. Todavía no sabemos a qué entidad tendremos que entregar esos dineros", agregó.

"Medellín era la única ciudad del país que no tenía el manejo directo de esa sobretasa, a pesar de estar beneficiándose de ella con el Metro", indicó el dirigente, y anunció que la próxima semana habrá una nueva reunión en la ca-

A paso lento, el transporte integrado

Por
JUAN CARLOS SEPULVEDA S.
Medellín

Que bueno que el Metro tuviera mil ramificaciones y un sólo tronco. Y que en vez de las líneas A y B en un futuro existieran C, D, E, H....

Así pensarán los medellinenses que viven en sectores como Aranjuez, Manrique, Castilla y Robledo a donde la cultura metro no llega. Si bien esos barrios tendrán que ver pasar varios lustros para tener esa dicha, no se espera lo mismo del transporte público que aún no se conecta con las estaciones geográficamente más próximas.

EN PAÑALES

Y es que después de tres años de haberse inaugurado las operaciones en el metro, su Sistema Integrado de Transporte, SIT, aún es un sueño de papel que hoy busca ser realidad. Si bien en el norte y el sur del Valle del Aburrá las empresas transportadoras han concentrado buena parte de su parque automotor en las estaciones, la idea original de fusionar el tiquete metro-bus todavía es materia de concertación.



Foto MANUEL SALDARRIAGA

El Metro está diseñado para que los buses, microbuses y taxis lleguen hasta sus estaciones y los usuarios paguen una tarifa integrada

Así lo da a entender Alvaro Restrepo Aramburo, coordinador del SIT para el metro, quien explica que "la implementación de este sistema ha dado resultados positivos en los municipios del Área Metropolitana, excepto Medellín que se había quedado atrás".

"En horabuena, se logró un primer acuerdo con la Secretaría de Tránsito Municipal,

Planeación y el propio metro, entidades que están comprometidas en este proyecto que busca establecer rutas en propiedad para integrar la capital antioqueña con el sistema de transporte masivo.

DOS RUTAS, UN SOLO DESTINO

Actualmente en Medellín operan 55 rutas integradas al sistema del metro. En el

área urbana existen ocho, mientras que hacia y desde el corregimiento San Antonio de Prado funcionan tres. Esta cifra no se compadece con el volumen de la población. Por eso ya se contempla incorporar nuevas rutas que amplíen el servicio, tal y como lo proyecta la Secretaría de Tránsito. El balance de las rutas que llevan al metro es de 44, más 11 suplementarias. Además se cuenta con un amplio servicio de taxis en la mayoría de estaciones.

Con el SIT se pretende que el usuario tenga la doble alternativa de continuar con su transporte tradicional, o abordar un bus que le permita integrarse, no a una sola ruta, como se hace hoy, sino que al ingresar a una estación se tenga la posibilidad de conectarse con múltiples destinos. Ello representará una unificación física, opera-

Se encarrilan Cali y Bogotá

Cuando Bogotá abra la licitación para las obras del metro en los primeros meses del próximo año, Cali aspira a estarlas adjudicando. Ambas ciudades, según el cronograma, creen que los tendrán listos entre el 2004 y 2007.

El costo del tren de transporte masivo de la capital colombiana se estima en US\$3.040 millones, mientras que el de la Sultana del Valle se tasa en US\$588 millones.

Según acuerdos firmados con el Gobierno de Ernesto Samper, la Nación asumirá el 70% (en Bogotá) y el 68.5% (en Cali) de los costos de los proyectos y el Distrito Capital (el 30%) y la capital vallecaucana (el 31.5%), en forma respectiva. Las dos ciudades asumen sus compromisos con base en recursos de la sobretasa a la gasolina.

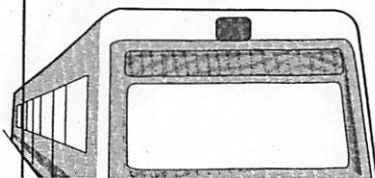
Según palabras del gerente del proyecto del metro en Bogotá, Alberto Velásquez, las obras se adelantarán mediante el esquema de concesión a una firma o consorcio privado, el cual lo financiará, construirá y operará, lo que, según Velásquez, evita riesgos a la Nación y el Distrito. El mismo esquema se tiene pensado para Cali, según voceros de la administración municipal.

La primera línea del metro de Bogotá, que se extenderá 30 kilómetros, se construirá en dos etapas. Serán 23 estaciones, de las cuales 19 son elevadas y cuatro subterráneas. Está calculado para atender una demanda de 50.000 pasajeros por hora por sentido.

La primera línea del metro de Cali tendrá una extensión de 18.8 kilómetros a nivel (1.8 kms. son subterráneos). Serán 19 estaciones. La demanda se estima en 185.000 pasajeros diarios (es decir, 9.250 cada

Datos y cifras del Metro

El sistema de transporte masivo del Valle del Aburrá es resultado de un proceso de más de 20 años en su concepción y desarrollo. Ya superó el medio millón de pasajeros movilizados en un día y en sus planes figura la articulación con un Tren de Cercanías para extender el servicio más allá de Itagüí y Niquía.



Importancia: Primera empresa en Colombia por activos
Costo: US\$2.000 millones
Financiación: Crédito externo (España y Alemania)



Contrato: 49 de 1984
Contrato adicional: en 1992

en momento.

Los recaudos de esta contribución obligatoria eran responsabilidad de los distribuidores mayoristas de combustibles y por aplicación de la Ley 130 (nueva Ley de Metros) quedaron en manos de los minoristas, es decir, de las bombas y surtidores de gasolina.

Según Jorge Cañizares Cueppers, director de Fendipetróleo, la entidad que agrupa al sector del comercio de combustibles, no existe aún un cálculo confiable sobre el monto del recaudo mensual, porque esta tarea comenzó apenas a cumplirse a partir del pasado primero de agosto en Medellín.

"La semana pasada nos reunimos en Bogotá con representantes del Metro y del Gobierno Nacional para definir los mecanismos de aplicación de la Ley en cuanto a la captación y al manejo de la sobretasa. Todavía no sabemos a qué entidad tendremos que entregar esos dineros", agregó.

"Medellín era la única ciudad del país que no tenía el manejo directo de esa sobretasa, a pesar de estar beneficiándose de ella con el Metro", indicó el dirigente, y anunció que la próxima semana habrá una nueva reunión en la capital de la República para precisar qué entidad ejercerá el control de los recaudos y a qué organismo se le entregarán cada mes.

Por su parte, el concejal medellinense Fabio Estrada Chica, mantiene su tesis de aplicar la sobretasa a los demás componentes de la canasta energética, como el gas y el carbón, para ampliar la base de recaudo y fortalecer los recursos con que se debe pagar el Metro.

nenses que viven en sectores como Aranjuez, Manrique, Castilla y Robledo a donde la cultura metro no llega. Si bien esos barrios tendrán que ver pasar varios lustros para tener esa dicha, no se espera lo mismo del transporte público que aún no se conecta con las estaciones geográficamente más próximas.

EN PAÑALES

Y es que después de tres años de haberse inaugurado las operaciones en el metro, su Sistema Integrado de Transporte, SIT, aún es un sueño de papel que hoy busca ser realidad. Si bien en el norte y el sur del Valle del Aburrá las empresas transportadoras han concentrado buena parte de su parque automotor en las estaciones, la idea original de fusionar el tiquete metro-bus todavía es materia de concertación.

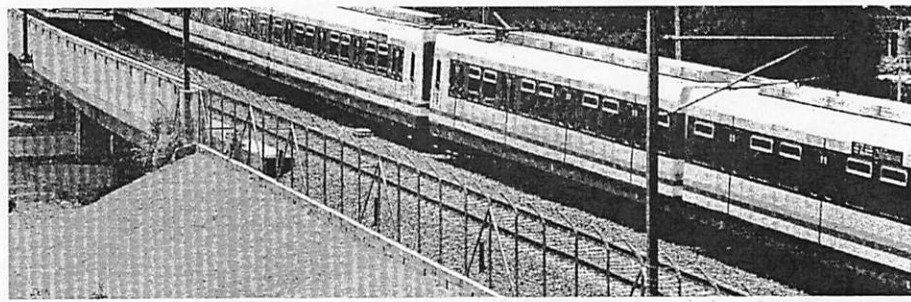


Foto MANUEL SALDARRIAGA

El Metro está diseñado para que los buses, microbuses y taxis llegen hasta sus estaciones y los usuarios paguen una tarifa integrada

Así lo da a entender Alvaro Restrepo Aramburo, coordinador del SIT para el metro, quien explica que "la implementación de este sistema ha dado resultados positivos en los municipios del Área Metropolitana, excepto Medellín que se había quedado atrás".

"En horabuena, se logró un primer acuerdo con la Secretaría de Tránsito Municipal,

Planeación y el propio metro, entidades que están comprometidas en este proyecto que busca establecer rutas en propiedad para integrar la capital antioqueña con el sistema de transporte masivo.

DOS RUTAS, UN SOLO DESTINO

Actualmente en Medellín operan 55 rutas integradas al sistema del metro. En el

área urbana existen ocho, mientras que hacia y desde el corregimiento San Antonio de Prado funcionan tres. Esta cifra no se compadece con el volumen de la población. Por eso ya se contempla incorporar nuevas rutas que amplíen el servicio, tal y como lo proyecta la Secretaría de Tránsito. El balance de las rutas que llevan al metro es de 44, más 11 suplementarias. Además se cuenta con un amplio servicio de taxis en la mayoría de estaciones.

Con el SIT se pretende que el usuario tenga la doble alternativa de continuar con su transporte tradicional, o abordar un bus que le permita integrarse, no a una sola ruta, como se hace hoy, sino que al ingresar a una estación se tenga la posibilidad de conectarse con múltiples destinos. Ello representará una unificación física, operacional y tarifaria. Al respecto se espera diseñar el mecanismo propicio para que la nueva tarifa sea más baja que la suma que cobra el bus y el metro.

En este sentido, se ha propuesto un tiquete doble. Uno para el conductor de servicio público y otro que se quedaría en el torniquete de la estación del Metro. La idea es que la gente pague un solo pasaje metro + bus. Así habría un servicio recíproco que le daría vida propia al llamado Sistema de Transporte Integrado.

Según acuerdos firmados con el Gobierno de Ernesto Samper, la Nación asumirá el 70% (en Bogotá) y el 68.5% (en Cali) de los costos de los proyectos y el Distrito Capital (el 30%) y la capital vallecaucana (el 31.5%), en forma respectiva. Las dos ciudades asumen sus compromisos con base en recursos de la sobretasa a la gasolina.

Según palabras del gerente del proyecto del metro en Bogotá, Alberto Velásquez, las obras se adelantarán mediante el esquema de concesión a una firma o consorcio privado, el cual lo financiará, construirá y operará, lo que, según Velásquez, evita riesgos a la Nación y el Distrito. El mismo esquema se tiene pensado para Cali, según voceros de la administración municipal.

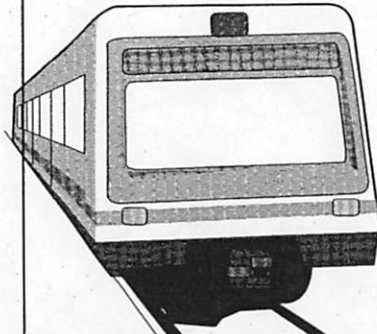
La primera línea del metro de Bogotá, que se extenderá 30 kilómetros, se construirá en dos etapas. Serán 23 estaciones, de las cuales 19 son elevadas y cuatro subterráneas. Está calculado para atender una demanda de 50.000 pasajeros por hora por sentido.





La primera línea del metro de Cali tendrá una extensión de 18.8 kilómetros a nivel (1.8 kms. son subterráneos). Serán 19 estaciones. La demanda se estima en 185.000 pasajeros diarios (es decir, 9.250 cada hora, en caso de operar durante 20 horas al día).

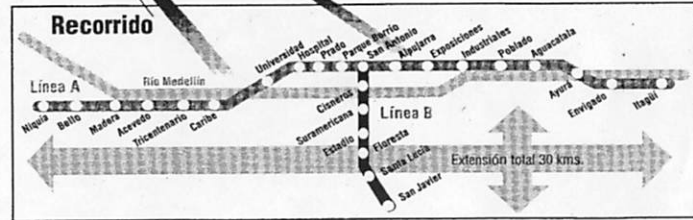
Un aspecto negativo y dos positivos ven los promotores de los proyectos de metro en Bogotá y Cali al analizar la experiencia de Medellín. En primer lugar, las deudas asumidas por Antioquia y Medellín con gobiernos extranjeros, lo que no lo repetirán esas dos ciudades. En el otro plano, resaltan el civismo que despierta esta sistema de transporte en Medellín y la autosuficiencia en la operación con la venta de los tiquetes.

Datos y cifras del Metro

El sistema de transporte masivo del Valle del Aburrá es resultado de un proceso de más de 20 años en su concepción y desarrollo. Ya superó el medio millón de pasajeros movilizados en un día y en sus planes figura la articulación con un Tren de Cercanías para extender el servicio más allá de Itagüí y Niquía.



-  **Importancia:** Primera empresa en Colombia por activos
- Costo:** US\$2.000 millones
- Financiación:** Crédito externo (España y Alemania)
-  **Contrato:** 49 de 1984
- Contrato adicional:** en 1992
-  **Ley de Metros:** 86 DE 1989 (modificada)
- Otros metros en Colombia:** Bogotá y Cali (ambos en proyecto)
- Socios:** Municipio de Medellín, Departamento De Antioquia
-  **Día de mayor movimiento:** Julio 1/98.



En alerta hoy el sector financiero

Por BLOOMBERG NEWS

WASHINGTON - Los líderes republicanos de la Cámara de Representantes predijeron ayer que en ese cuerpo se aprobará hoy un proyecto, aplazado ya en dos ocasiones, que reformaría el sector de los servicios financieros, una industria que mueve alrededor de \$500,000 millones al año.

La medida, que fue redactada por los líderes republicanos, derribaría una serie de barreras adoptadas en la época de la Depresión y permitiría a los banqueros, corredores y agentes de seguros penetrar más a fondo en el territorio de unos y otros.

"Creo que esta vez lo lograremos y una vez lo hagamos se derramarán lágrimas de alegría", comentó el líder de la mayoría en la Cámara, Dick Armey, republicano por Texas.

Sin embargo, hay una pregunta que aún no tenía respuesta ayer: ¿obtendrá el proyecto el amplio respaldo bipartidista que, según afirma Alfonse D'Amato, presidente de la Comisión de Asuntos Bancarios del Senado, es necesario lograr para que su comisión por lo menos considere la medida antes de su receso de octubre?

STEVE BLUMENTHAL, analista financiero del Grupo de Investigaciones Schwab de Washington, no cree que la legislación habrá de ser aprobada por un margen particularmente amplio. "Creo que la votación será sumamente reñida", dijo.

"A mí me parece que en la Cámara se aprobará como una prueba de lealtad republicana, pero que después morirá en el Senado", manifestó Blumenthal. Los republicanos controlan la Cámara, 227 a 205.

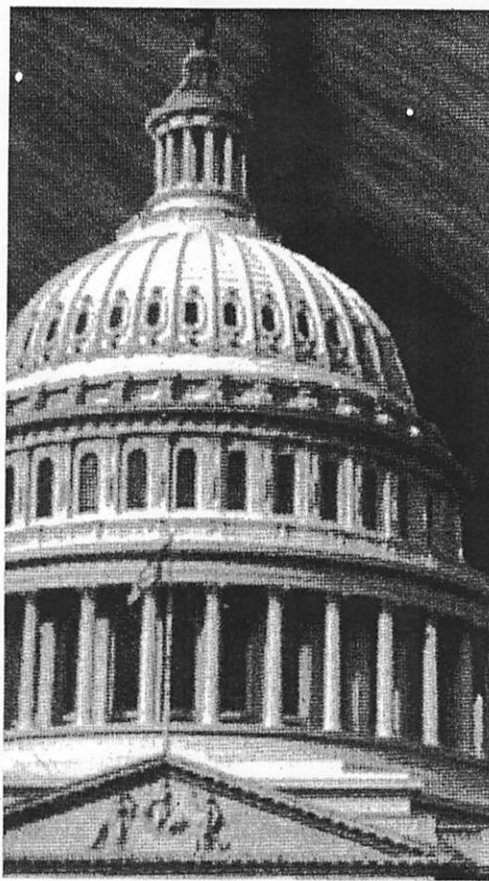
La legislación ha dividido tanto a la industria como a los reglamentadores federales. En términos generales, las industrias de valores y de seguros respaldan la medida, en tanto que la mayoría de los representantes del sector bancario están en contra.

El representante John LaFalce, de Nueva York, el demócrata de mayor jerarquía en la Comisión de Asuntos Bancarios de la Cámara y uno de los principales opositores de la legislación, declaró que resulta difícil saber si los republicanos lograrán conseguir los votos necesarios para aprobarla.

SEGUN DIJO, no le sorprendería que los republicanos, quienes andan aún a la caza de votos, decidan finalmente aplazar la votación de la medida por tercera vez en los últimos tres meses, señaló LaFalce.

El secretario del Tesoro, Robert Rubin, visitó ayer el Capitolio, para reafirmar su oposición a la medida, aduciendo que la misma constituiría un obstáculo a las operaciones bancarias y socavaría la protección que merecen los consumidores.

"Estamos firmemente opuestos a esta medida, que es una



ARCHIVO/EL NUEVO DIA

La medida, que fue redactada por los líderes republicanos, permitiría a los banqueros, corredores y agentes de seguros penetrar más a fondo en el territorio de unos y otros.

medida deficiente, pero estamos dispuestos a trabajar conjuntamente con el Congreso, con miras a preparar un buen proyecto de servicios financieros", manifestó Rubin en una conferencia de prensa, en la cual estuvo acompañado por LaFalce y otros representantes demócratas.

El representante John Boehner, de Ohio, uno de los principales arquitectos del proyecto, les recordó a los reporteros que el presidente de la Reserva Federal, Alan Greenspan, así como el director de la Comisión de Valores y Cambio, Arthur Levitt, le han brindado su apoyo a la legislación.

Entablan pleito contra Microsoft

Por LA AGENCIA EFE

NUEVA YORK - La empresa de software Sun Microsystems le pidió ayer a un juez que impida la distribución de Windows 98 de Microsoft, si esa empresa no incluye su versión universal de lenguaje Java en el nuevo producto.

La acción legal de Sun Microsystems se produce sólo tres días antes de que Microsoft comience a distribuir su nuevo Windows 98, que es la próxima generación de software más sofisticada que la anterior Windows 95.

Sun Microsystems ha demandado también a Microsoft, a la que acusa de haber modificado su programa universal de lenguaje Java, pero todavía no hay una decisión sobre esa acción legal.

Microsoft, que ha experimentado un espectacular crecimiento en los últimos años, está siendo el blanco de crecientes alegaciones de prácticas monopolísticas, lo que ha llevado al Departamento de Justicia a abrir

una investigación sobre el caso e incluso varios estados de Estados Unidos estudian la posibilidad de bloquear la distribución de Windows 98.

EL LENGUAJE Java fue lanzado por Sun Microsystems en 1995 y tiene la ventaja de que acepta un programa de software y puede ser utilizado en diferentes tipos de ordenadores independientemente del sistema operativo.

Sin embargo, ese adelanto amenaza la presunta dependencia de una buena parte de la industria del ordenador personal en Microsoft, lo que supuestamente llevó a esa compañía a modificarlo para bloquear esas características, según los expertos.

Al defender su versión del lenguaje Java, Microsoft ha alegado que su versión es para que funcione mejor en el sistema Windows.

La portavoz de Sun Microsystems, Lisa Pulson, explicó que la acción legal persigue bloquear la distribución de Windows 98 si ese software no incluye el lenguaje universal original Java.

ESTADOS UNIDOS

EN LA ECONOMIA

Regio debut de Young & Rubicam

NUEVA YORK - Las acciones de la firma de publicidad Young & Rubicam tenían ayer un brillante debut en la bolsa de Nueva York, donde registraban una sustancial alza. En su oferta pública inicial de \$16.6 millones de acciones, o un 25% de su capital, su valor individual subía más de \$3 y se cotizaban por encima de los \$28, con un volumen de ventas de unos 8 millones de acciones.

El precio inicial de las acciones de la oferta, lanzada por la firma Donaldson Lufkin & Jenrette, fue de \$25 la acción. Se estima que la empresa recaudará unos \$370 millones y planea destinar las ganancias netas, de alrededor de \$139 millones, al pago de su deuda y a la compra de la participación que la firma Hellman and Friedman tiene en la compañía.

Se une Guatemala a las demandas

WASHINGTON - Guatemala ha presentado una demanda contra seis compañías tabaqueras ante un tribunal de Washington, a fin de recuperar el dinero invertido en pacientes de enfermedades vinculadas al hábito de fumar, informó ayer la firma de abogados estadounidense que representa al gobierno.

No se reveló el monto de la demanda, la primera presentada en Estados Unidos por otro país sobre presuntos daños y perjuicios ocasionados por la industria del tabaco estadounidense en su jurisdicción.



El presidente de Virgin Cola, Richard Branson, a la izquierda sobre el tanque, hace la señal de la victoria mientras su vehículo aplasta miles de latas de Virgin Cola en Times Square, en Nueva York. El ardid publicitario representó la puesta en el mercado de Estados Unidos de su bebida.

Se cuele la Virgin Cola

NUEVA YORK - La empresa británica de bebidas refrescantes Virgin Cola se dispone a desembarcar en el competitivo mercado estadounidense de la cola, en el que los dos mayores jugadores, Coca-Cola y Pepsi-Cola, están enzarzados en una batalla legal. Creada hace sólo tres años por el astuto empresario británico Richard Branson, Virgin Cola planea un gran despliegue publicitario para hacerse un espacio en el mercado estadounidense.

El lanzamiento de Virgin Cola coincide con uno de los momentos más intensos en la larga guerra entre Coca-Cola y PepsiCo, fabricante de Pepsi-Cola.

La acción
ocurre
sólo tres
días antes
de que se
comience
a distribuir
el nuevo
Windows
98

Récord en el puente Teodoro Moscoso

Por MARI CARMEN SCHELL
DE EL NUEVO DIA

SI EN su paso a través del puente Teodoro Moscoso lo detienen, no se asuste pues es que se acaba de convertir en el vehículo número 30 millón que cruza el puente, una marca que podría romperse entre hoy y mañana.

Según Rafael B. Acosta, gerente general de Autopistas de Puerto Rico, empresa que administra el puente, hasta el viernes habían pasado por el puente 29,865,171 autos y se supone que esta semana el puente reciba su volumen promedio regular de 164,500 vehículos.

El conductor del vehículo que rompa la marca de los 30 millones recibirá una tarjeta AVI por un año, que le permitirá pasar por el puente cuántas veces quiera libre de costo. Además recibirá unas camisas tipo polo y otros regalos con motivos del puente y de los auspiciadores.

Cuando el puente Teodoro Moscoso abrió hace cuatro años y medio, hubo muchos que anticiparon su fracaso ya que el tráfico de vehículos era tan mínimo que no daba ni para cubrir los gastos.

"El primer año sabíamos que no podíamos depender de los vehículos que pasaban porque apenas eran unos 15.000",

dijo Acosta, al señalar que la empresa tenía reservas para cubrir las deficiencias.

ASIMISMO, EXPLICO que desde octubre de 1995 las operaciones del puente comenzaron a mejorar y el tráfico a aumentar y que al presente "sobrevivimos en nuestros pies".

Entre los factores que han contribuido a mejorar las operaciones del puente está la conversión de las avenidas Baldorrioly de Castro y Piñero en expreso, dijo Acosta.

El costo del peaje es \$1.50, lo que genera \$12.83 millones al año. De este dinero Autopistas de Puerto Rico tiene que pagar \$7.3 millones al año en intereses de deuda y \$2.8 millones en gastos operacionales.

A partir del año 2000, Autopistas de Puerto Rico también tendrá que pagar \$3 millones al año del principal de la deuda.

Acosta no anticipa un aumento en la tarifa del peaje este año, pero si para el año entrante. Aunque la ley que le otorga la construcción y administración del puente permite a Autopistas de Puerto Rico aumentar el peaje una vez al año, todavía no lo han hecho.

"Y SI lo aumentamos el año que viene serían sólo entre 10 y 15 centavos", dijo Acosta.

7 OCT 98

EL NUEVO DIA

Promesa de \$660 millones para el Tren Urbano

Por LEONOR MULERO
DE EL NUEVO DIA

WASHINGTON - El administrador de la Administración Federal de Carreteras, Gordon Linton, cooperará para que el Tren Urbano de Puerto Rico reciba hasta \$660

millones federales para la construcción de su primera fase, incluido el tramo de Minillas, dijo el secretario de Transportación y Obras Públicas, Carlos Pesquera.

El Secretario indicó que discutió con Linton ayer sobre cómo Puerto Rico puede obtener un compromiso federal para recibir

esa suma, ya sea mediante un nuevo Acuerdo de Financiamiento Total (Full Funding Agreement) para el tramo de Minillas, o una enmienda para aumentar el Acuerdo de \$307 millones que ya existe.

El tramo que llega hasta Minillas y consta de dos nuevas estaciones, costará \$432 millones. Una alternativa es obtener el 80% de esos \$432 millones, aunque Pesquera dijo que prefiere enmendar el Acuerdo ya logrado para aumentarlo, de \$307 millones, a \$660 millones. Los \$660 millones constituyen la tercera parte de los \$1,982 millones del costo total de la primera fase del Tren.

Por otro lado, la pérdida de trato como estado en la asignación de fondos federales de transportación no eximió a Puerto Rico de perder el 10% de los fondos de carreteras por no aumentar a 21 años la edad mínima para consumir bebidas alcohólicas.

LA NUEVA LEY de transportación federal firmada por el presidente Bill Clinton el 9 de junio pasado no incluyó a Puerto Rico entre las jurisdicciones sujetas a penalización por no prohibir el consumo de bebidas alcohólicas a los menores de 21 años. Ello se debió a que Puerto Rico quedó fuera de la repartición de fondos para transportación. En su lugar se creó el Programa de Carreteras de Puerto Rico, con una asignación en bloque de \$110 millones anuales.

Pero una enmienda técnica del 22 de junio pasado volvió a poner a la Isla a perder el 10% de los fondos de carreteras por carecer de la prohibición, aclararon ayer la Administración Federal de Carreteras y el secretario de Transportación y Obras Públicas, Carlos Pesquera. Este informó que Jack Basso, secretario auxiliar para Presupuesto y Política Pública del Departamento de Transportación Federal, le dijo en una reunión que Puerto Rico no sería penalizado más.

El Nuevo Día buscó detalles adicionales en la oficina de Basso, y fue referido a Nancy Bennett, jefa del Equipo Legislativo y Coordinadora del Programa. Bennett indicó que había habido un malentendido y posteriormente Pesquera dijo lo mismo. "Las penalidades aún aplican", señaló Bennett. Agregó que la Isla es la única jurisdicción que no cumple con el requisito destinado a reducir el uso de alcohol entre menores de 21 años.

CON EL TRATO como estado, Puerto Rico recibía \$504 millones en seis años en fondos federales para carreteras, es decir, \$84 millones al año. Ahora recibe \$660 millones en seis años o \$110 millones al año para carreteras, dijo Pesquera. Añadió que la Isla recibía \$152 millones en seis años en el renglón de transporte colectivo, lo cual se traducía en \$25.3 millones al año.

Legales los obreros mexicanos del Tren Urbano

Por JUANITA COLOMBANI
DE EL NUEVO DIA

AGENTES DEL Servicio Federal de Inmigración y Naturalización llevaron a cabo ayer un operativo de verificación de documentos entre el grupo de trabajadores mexicanos contratados para laborar en las obras del Tren Urbano y determinaron que todo esté en orden.

"La investigación realizada por los agentes reveló que todos los trabajadores realizando labores en dicha obra lo están haciendo de forma legal y la empresa contratadora no ha violado ninguna ley",

dijo el SIN en comunicado de prensa. El operativo, en el que participaron unos seis agentes, se llevó a cabo entre las 4:00 a.m. y las 7:30 a.m. de ayer, en respuesta a alegaciones de que los mexicanos contratados eran indocumentados y no tenían permisos de trabajo.

No obstante, la propia información ofrecida por el SIN revela que patronos en Puerto Rico están violando las disposiciones de la Ley de Inmigración en la contratación de extranjeros.

Según información suministrada ayer, desde que comenzó este año, la agencia federal intervino con 29 "empresas en don-

de se han encontrado trabajadores ilegales" y recomendó multas que alcanzan el medio millón de dólares.

EL OFICIAL de Asuntos Públicos del SIN, Iván Ortiz, no quiso ofrecer los nombres de las empresas intervenidas.

El SIN realizó un operativo de verificación de documentos

Además, informó que durante el pasado año, el SIN intervino con 75 empresas y encontró que 114 trabajadores ilegales estaban bajo contrato de 36 de ellas. Para ese periodo, las multas ascendieron a

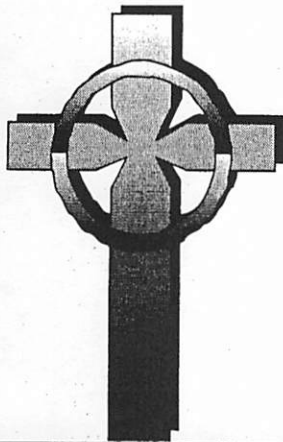
\$563,800, agregó.

Ortiz explicó que los patronos que son detectados incurriendo en esta práctica se exponen, la primera vez, a una multa no menor de \$250 ni mayor de \$2,000 por cada ilegal que tengan bajo contrato. La segunda vez, la multa menor a la que se exponen es de \$2,000 y la mayor \$5,000 y de ahí en adelante la multa puede llegar hasta \$10,000 por persona.

"Que no quepa la menor duda. El Servicio de Inmigración y Naturalización se toma muy en serio el cumplimiento de la ley. Nuestros agentes se encuentran en la calle día a día investigando a patronos y empresas que de una forma u otra no cumplen con las disposiciones de la ley", dijo Ortiz y advirtió que toda compañía que sea detectada en violación de ley será sancionada.



Rev. Dr. Manuel Fernando



Desde la India...
...Sanando

Gran Campaña Evangelística y de Sanidad Divina con el

Rev. Dr. Manuel Fernando,
conocido mundialmente como
"El Billy Graham de La India"

Invita: Iglesia Barbara Ann Roessler Memorial
Ave. Las Cumbres, Esq. Carr. 176, Cupey - Río Piedras
Tel. 760-3400

Domingo, 3 de mayo hasta el miércoles, 6 de mayo
Domingo: 8:00 a.m., 11:00 a.m. y 7:00 p.m.
Lunes, martes y miércoles: 7:00 p.m.
te esperamos

Directo de Fábrica Light Center... ¡Tu Centro más completo de Iluminación!

<p>"Contemporary Collection" 35" X 37", 2 bombillas Halógeno (150 watts) "Verdi-green and Polished Brass" Precio Lighting Warehouse</p> <p>\$129⁹⁵</p>	<p>"Acrylic Collection" 26" X 36", 15 luces. Precio Lighting Warehouse</p> <p>\$239⁹⁵</p>	<p>"Chandelier" Colgante 26" X 38", 5+2-60 watts, "Antique White" Precio Lighting Warehouse</p> <p>\$179⁹⁵</p>
<p>"Beveled Smoke Mirror Glass" 22" X 25", 16 luces, 5 niveles. Precio Lighting Warehouse</p> <p>\$199⁹⁵</p>	<p>"Wall Sconce" 13" X 10", "Verdi-green", 2 luces. Precio Lighting Warehouse</p> <p>\$39⁹⁵</p>	<p>"Chandelier" 23" X 13", "Verdi-green", 6 luces. Precio Lighting Warehouse</p> <p>\$89⁹⁵</p>
		<p>"Beveled Glass Pendant" 21" X 16", 7 luces, "Verdi-green" Precio Lighting Warehouse</p> <p>\$134⁹⁵</p>

Light Center
YOUR LIGHTING WAREHOUSE

¡ABIERTO DOMINGOS! En la Ave. Roosevelt y en Caguas, frente a Plaza del Carmen.
Iluminando y embelleciendo generación tras generación.

*Ave. F.D. Roosevelt 1119, Puerto Nuevo / Tel. 783-8656 • Ave. Ponce de León, Pda. 24 Santurce / Tel. 724-8031/ 722-4068 • 27 HC Pino Villa Turabo, Caguas (frente a Plaza del Carmen) / Tel. 746-7815
Precios válidos del 2 al 16 de mayo de 1998 o mientras duren. Mínimo 6 por tienda. Bombillas en las lámparas no incluidas.

LOCALES

Se equipan bien para enfrentar los huracanes

The Associated Press

Cerca de las doce del mediodía, centenares de empleados de la Defensa Civil, tanto estatal como municipal, y otros oficiales encargados del plan de manejo de emergencias médicas participaron hoy frente al Capitolio de la actividad de sincronización de relojes ante el inicio ayer de la temporada de huracanes.

El director de la Defensa Civil, Epifanio Jiménez, indicó que ya esa agencia está preparada para enfrentar cualquier emergencia en caso de que uno de estos fenómenos atmosféricos impacte a la isla.

Adelantó que este miércoles todos los jefes de agencia se reunirán con el gobernador Pedro Rosselló para afinar sus respectivos planes de respuesta para el manejo de emergencias.

Destacó que su agencia ha adquirido dos camiones de rescate con una tecnología avanzada para este tipo de trabajo, valorados en \$225,000 cada uno, "lo que representa un gran avance para nuestros rescatadores".

Indicó que a fines de este mes se hará un simulacro de un huracán que impacte al país en un lugar donde haya materiales peligrosos, donde puedan operar en el "peor de los escenarios".

Junto con esta temporada, entra en vigor la nueva Ley 68, firmada por el Gobernador el 28 de abril de este año, que expone a los ciudadanos a ser encarcelados o multados si se resisten a desalojar sus residencias por órdenes de las Autoridades ante la inminencia de una emergencia. Todo aquel que viole la nueva legislación podría enfrentar una pena de reclusión de hasta seis meses o una multa de entre \$100 y \$500.

Jiménez, indicó que desde enero se lleva a cabo una campaña de orientación en áreas vulnerables a inundaciones, que han sido identificadas por cada uno de los 78 municipios. Añadió que su agencia ha identificado a unas 160 mil personas que viven en áreas vulnerables a inundaciones, de las cuales 14 mil ya han experimentado problemas con inundaciones, que van desde pérdidas de hogares y daños a la propiedad hasta pérdida de vidas humanas. Informó que unas 237 escuelas de cerca de 300 ya están rotuladas como refugios, y destacó que el trabajo se comenzó en los planteles ubicados en las áreas noroeste y sureste de la isla, que son las "ventanas de los huracanes".

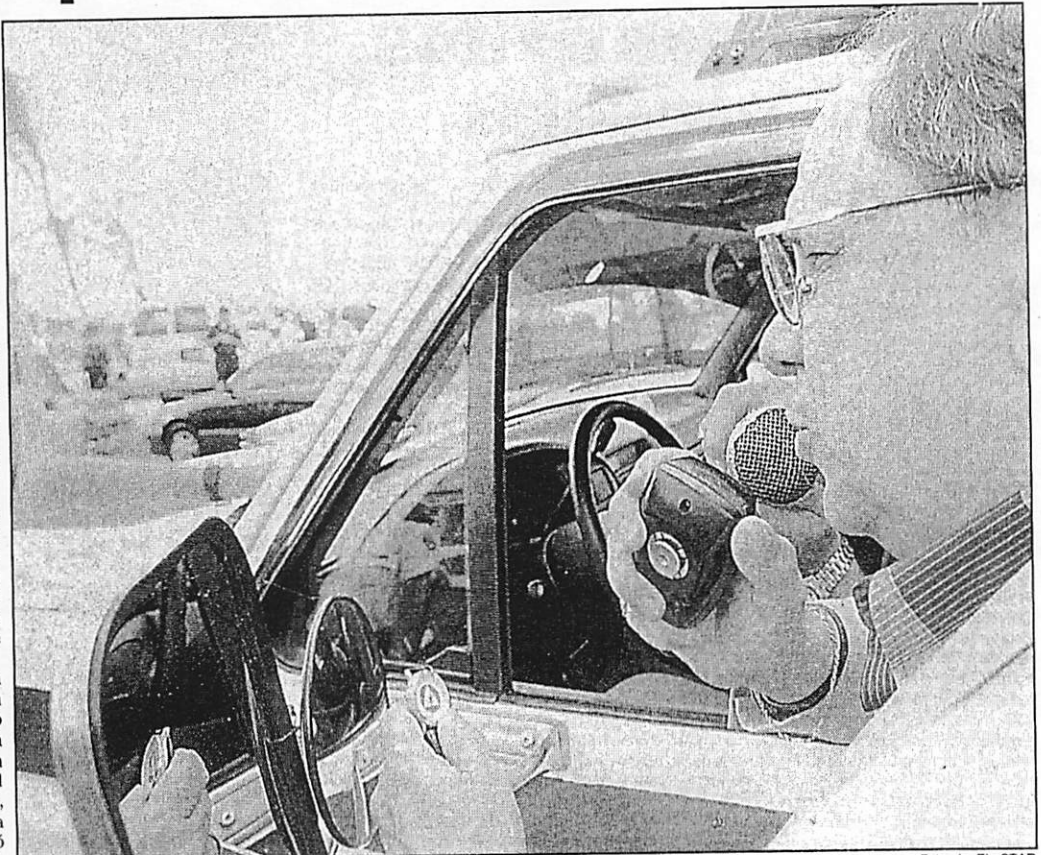


Foto de EL STAR

El director de la Defensa Civil, Epifanio Jiménez, dirige a una multitud de miembros del personal médico y de rescate de emergencia el lunes en la actividad anual de sincronización de relojes, para dar comienzo a la temporada de huracanes de 1998.

Empresas interesan asegurar terreno inestable Carr. 10

Por MARTY GERARD DELFIN
De El STAR

Al menos 12 empresas han expresado interés en tomar el trabajo de asegurar una porción inestable de terreno en la carretera número 10 que podría costarle al Gobierno tanto como \$10 millones adicionales debido a la continua erosión del terreno, informó ayer el jefe de la Autoridad de Carreteras y Transportación, Sergio González.

El Departamento de Transportación y Obras Públicas abrió las subastas para el trabajo en el área actualmente desviada al norte del puente del Río Cagüanitas en el tramo de la carretera de Utuado a Arecibo. Se espera que la subasta sea otorgada el mes próximo.

En enero, el Departamento canceló un contrato con la Nicholson Construction Company con base en Pennsylvania luego de que le empresa alegadamente no cumpliera con los requisitos del Gobierno en el proyecto

de estabilización.

El Departamento y Nicholson habían acordado que la porción inestable, cuando se asegurara, tendría un factor de seguridad de 1.25 ó 25 por ciento por encima de 100 por ciento, sostuvo González, pero éste sólo pudo garantizar un factor de seguridad de 1.1 por ciento debido a que existen condiciones que no se explicaron en el contrato original.

Los representantes de Nicholson en Bridgeville, Pennsylvania no devolvieron nuestras llamadas para su reacción.

"No hay peligro [de derrumbes]", afirmó González. En mayo de 1997, fuertes lluvias causaron un derrumbe de casi media pulgada de tierra sobre la carretera.

Mientras que el área ha sido considerada inestable por ambientalistas, un equipo geotécnico del Departamento ha estado monitoreando la erosión del terreno por más de un año.

La situación empeoró el pasado año cuando la Administración Federal de Carreteras anunció que no pagaría \$9.3 millones de trabajo adicional y cambio de órdenes para esa sección.

Sin embargo, el Gobierno estatal y el federal llegaron a un acuerdo de tomar medidas adicionales para asegurarse de que el trabajo progrese. Aunque no quiso nombrar a las empresas que están interesadas en tomar el proyecto que comenzó Nicholson, el director ejecutivo de la Autoridad de Carreteras reiteró que el proyecto podría costar de \$5 a \$10 millones adicionales.

González señaló que se cobrará a Nicholson por el gasto adicional. Por el momento no se ha iniciado ningún procedimiento legal, pero añadió que el asunto ha sido referido a abogados por ambas partes. Las compañías interesadas en participar en la subasta, que se espera sea otorgada el mes próximo, tendrán que participar en la reunión prepropuesta el 26 de junio, informó.

Vigoreux propone medida para aliviar tránsito

Por LAURA ALBERTELLI
Especial para El STAR

El representante del Partido Popular Democrático Roberto Vigoreaux Lorenzana ha propuesto una serie de medidas legislativas con el propósito de disminuir el tránsito dentro y fuera del área del Viejo San Juan y para aliviar la congestión de tránsito a lo largo de Puerta de Tierra.

Si es aprobado, los taxis y otros vehículos de transportación pública estarían autorizados a utilizar el carril exclusivo de la Autoridad Metropolitana de Autobuses (AMA) que corre en dirección contraria al tránsito regular permitiendo a los metrobuses dirigirse a un paso más rápido.

También, el carril exclusivo de la AMA en la extensión de la Avenida Muñoz Rivera que está frente al Capitolio será

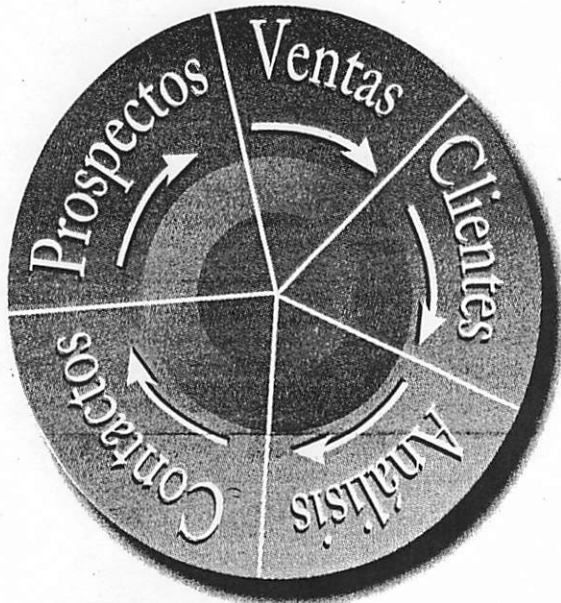
abierto al público.

Pero el Vice Presidente Ejecutivo de la AMA, Santos Delgado, señaló que el abrir los carriles exclusivos de la Autoridad a otros vehículos deteriorará el servicio de los metrobuses.

Vigoreaux Lorenzana indicó que es necesario identificar alternativas para aliviar el tránsito y facilitar el movimiento de vehículos de transportación colectiva.

La ruta de guaguas de dos-carriles, 1.2 millas de largo, \$4.2 millones, a lo largo del corazón de Puerta de Tierra fue inaugurada en octubre 1989 por el pasado alcalde Corrada del Río para aliviar la congestión de tránsito entre las Avenidas Ponce de León y Fernández Juncos y fue parte de una mayor iniciativa para ayudar a los autobuses a moverse a través de la gran congestión de tránsito del mediodía.

Directo a tu objetivo.



Somos tu alternativa para guiar tu negocio en dirección al éxito...

Telemarketing

Desarrollo y ejecución de campañas de Telemarketing diseñadas de acuerdo a las necesidades del cliente. Tenemos la más alta tecnología con 180 posiciones de representantes telefónicos (TSR).

Administración de Base de Datos

("Database Management") Mantenemos un Banco de Datos con más de 500,000 récords, que podemos segmentar de acuerdo a su interés. Ofrecemos servicios de "Data Entry" y verificación de direcciones.

Direct Fax

Nueva alternativa para envío de material promocional e informativo.

Correo Directo

Envío de correspondencia personalizada, residencial y comercial.

Directrack

Confección y desarrollo de encuestas; dirigidas a la creación del perfil del consumidor; satisfacción del cliente; análisis de mercados, por zonas geográficas.

Audio Texto

Sofisticado procesador de voz que promociona o merca dea su producto o servicios de una manera efectiva.

El DIAdirecto

Para más información favor de llamar al 793-2262 o al 793-7070 ext. 2029, 2888 P.O. Box 7512, San Juan P.R. 00906-7512 Fax: 793-7430

Ideas para el cambio

James Champy y Nitin Nohria (eds.)
Fast Forward: The Best Ideas on Managing
Harvard Business Review Book
Cambridge, 1997

Por BARTOLOME GAMUNDI
ESPECIAL PARA NEGOCIOS

La tecnología, la desregulación, la privatización y la globalización, son las fuerzas que impactan a los negocios, a los gobiernos y a la sociedad. Igualmente, dictan el paso del futuro de forma acelerada.

Este libro nos presenta las mejores ideas relacionadas con la administración del cambio, publicadas por la revista de la Universidad de Harvard, en el período transcurrido entre 1988 y 1996. Compilando las ideas de los mejores pensadores sobre el tema, en los últimos 50 años. La lista incluye a: Peter Drucker; Michael Hammer; John Kotter; Paul Allbake, de Xerox; Percy Barnevik, de ABB; y Graig Weatherup, de Pepsi Norteamericana, entre otros.

La introducción desarrollada por Champy y Nohria, crea el marco de refe-



EDITED WITH AN INTRODUCTION AND EPILOGUE BY
James Champy and Nitin Nohria

"La tecnología no sólo ha revolucionado la forma de hacer negocios, sino que ha cambiado la definición de los negocios"

rencia para la discusión de los diferentes artículos del libro. En esta introducción, los autores discuten los efectos de tres fuerzas motoras sobre los cambios que experimentamos aceleradamente. Estas fuerzas son: la revolución tecnológica, el rol nuevo de los gobiernos en los negocios y, por último, la globalización.

Esta introducción provee al lector un cúmulo de información relacionada con el efecto de estas tres fuerzas, que podemos resumir en un comentario bien acertado: "La tecnología no sólo ha revolucionado la forma de hacer negocios, sino que ha cambiado la definición de los negocios". Usando lo anterior como premisa, los autores desarrollan el tema de las organizaciones del futuro, en térmi-

nos de cambios a lograrse.

El artículo de Peter Drucker, titulado: "El Advenimiento de las Nuevas Organizaciones", discute con la magia que lo caracteriza, cómo la sociedad postcapitalista impactará a través de la tecnología, la forma, el término, las destrezas y los procedimientos operacionales de las organizaciones basadas en la información.

El Capítulo 4 (primera parte), consiste de una entrevista de una compañía multinacional, donde se describen los esfuerzos para crear una compañía orientada a mercados globales, con estándares de clase mundial, pero sin perder la perspectiva y sus raíces en el mercado local. En esta entrevista, discute el concepto del diseño de organizaciones tipo matrices y qué estirpe deben desarrollar los líderes de esta clase de empresa.

En el Capítulo 2, de la tercera parte del libro Bartlett and Ghoshal, se presenta el papel que juega la alta gerencia ante los cambios. Los autores basan sus conclusiones en una investigación en 20 compañías de alto rendimiento, y concluyen que: "Aún los sistemas más sofisticados, no pueden reemplazar la comunicación y el contacto entre la alta gerencia y la gerencia de línea", a lo que podemos agregar: "Amén".

De nuevo, presentamos un libro variado en contenido, profundo en sus conceptos y sumamente fácil de leer (en términos de tiempo).

Una gran lectura. ▲

El autor es vicepresidente de manufactura y gerente general de Electro Biology, Inc.

CONSTRUCCIÓN

Valor total de los permisos de construcción (julio a diciembre)

Años	Empleo	Cambio
194-95	572.9	-23.01%
195-96	752.0	31.27%
196-97	733.7	-2.43%

Fuente: Junta de Planificación de Puerto Rico

HACIENDA

Ingresos al fondo general del departamento de hacienda (julio a diciembre)

Años	Millones	Cambio
1995-96	2,228.2	3.06%
1996-97	2,409.0	8.12%
1997-98	2,551.7	5.92%

Fuente: Departamento de Hacienda

ELECTRICIDAD

Consumo residencial de electricidad (julio a diciembre)

Años	Mill. KWH	Cambio
195-96	2,833.4	7.10%
196-97	2,809.3	-0.85%
197-98	3,116.1	10.92%

Fuente: Autoridad de Energía Eléctrica

VEHÍCULOS

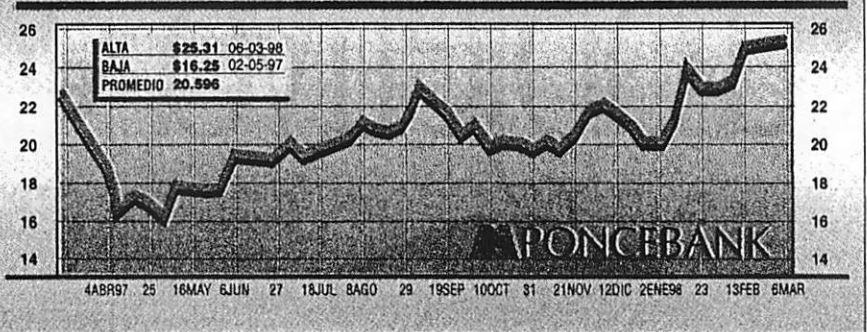
Vehículos registrados por primera vez (nuevos y usados) (julio a diciembre)

Años	Miles	Cambio
1995-96	82,591	10.41%
1996-97	88,647	7.33%
1997-98	85,868	-3.13%

Fuente: Departamento de Transportación y Obras Públicas

Rendimiento de la acción de PonceBank

(14-3-97 a 6-3-98)

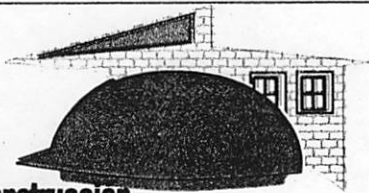


Fuente: Bloomberg Financial Services

Gráfica / El Nuevo Día

RENDIMIENTOS DE VALORES LOCALES

ACCION	CIERRE 4-3-98	CIERRE 11-3-98	CAMBIO	ACCION	CIERRE 4-3-98	CIERRE 11-3-98	CAMBIO
POPULAR, Inc.	\$54.73	\$55.5	1.40%	ORIENTAL BANK TRUST	\$33.5	\$33.937	1.31%
CELLULARONE	\$14	\$14.875	6.25%	PONCEBANK	\$25.25	\$25.312	0.25%
FirstBank	\$39.875	\$40.875	2.51%	PPS	\$6.375	\$7.062	10.78%
DORAL FINANCIAL CORPORATION	\$27.5	\$27.25	-0.91%	PR CEMENT	\$49.25	\$48.25	-2.03%
IGC	\$4.625	\$4.375	-5.41%	WESTERNBANK	\$16.125	\$16.062	-0.39%
MORAN FINANCIAL GROUP INC.	\$2.375	\$2.5	5.26%	CENSA	\$28.5	\$30.25	6.14%



Permisos de construcción

para unidades nuevas de vivienda privadas

(julio a diciembre)

Años fiscales	Unidades	Diferencia	Cambio
1994-1995	6,912	-490	-6.62%
1995-1996	8,179	1,267	18.33%
1996-1997	7,796	-383	-4.68%

Nota: Datos computados y procesados por Applied Research, Inc.

Fuente: Junta de Planificación de Puerto Rico

Gráfica/El Nuevo Día

Guíalos por el buen camino



A través del Programa El Buen Camino, guiamos a desertores escolares y niños en alto riesgo de abandonar la escuela, fortalecemos su autoestima y les enseñamos a afrontar las situaciones de la vida.

Para que este y otros programas de los Centros Sor Isolina Ferré continúen cambiando vidas, envía tu donativo a:
Centros Sor Isolina Ferré, Oficina de Desarrollo,
P.O. Box 213, Playa Station, Ponce, P.R.,
00734-3213, o llama al 842-0000.



Experimento federal con el tren boricua

Por JOSE JAVIER PEREZ
ENVIADO ESPECIAL

SAN DIEGO, California - Como si fuera un experimento, el gobierno federal tiene sus ojos puestos en el Tren Urbano como una de varias iniciativas que podrían cambiar la forma en que se desarrollarán los futuros proyectos de transportación en Estados Unidos.

Así lo explicó ayer Edward L. Thomas, administrador asociado de la Federal Transit Administration (FTA) a cargo del área de investigación y proyectos especiales, durante la Conferencia Anual de Transporte Colectivo de la American Public Transit Association (APTA), una organización que agrupa a expertos en transportación de todo Estados Unidos.

Se integra el diseño, con la construcción y la operación

Thomas explicó que el Tren Urbano encabeza la lista de cuatro proyectos que escogió el gobierno federal como experimentos demostrativos. El propósito es conocer si es efectivo desarrollarlos siguiendo un concepto que al integrar el diseño, construcción y operación, permite un ahorro de tiempo y dinero. Este concepto se conoce como "turnkey" y podría ser la nueva ruta en la política pública federal, según dijo. De hecho el Tren Urbano es el primer proyecto de trenes de alta capacidad en Estados Unidos que se construye siguiendo este concepto.

Por ejemplo, el Tren Urbano se completará en un periodo de siete años. Hubiese tomado 15 años si se hubiese utiliza-



A la izquierda, una de las máquinas en donde el público comprará sus boletos en las estaciones del Tren Urbano. Según el secretario del DTOP, Carlos Pesquera, el concepto utilizado para desarrollar el proyecto permitirá que el tren esté operando en un plazo de siete años, en lugar de los 15 que hubiese tomado con el sistema tradicional.

ENVIADO ESPECIAL/GARY WILLIAMS

do el sistema tradicional donde primero se requiere diseñar todo para luego pasar a otras fases, explicó Carlos Pesquera, secretario del Departamento de Transportación y Obras Públicas (DTOP).

"AHORRARA TIEMPO y dinero y servirá para impulsar

la economía de Puerto Rico", comentó la vicepresidenta de la APTA, Shirley A. Delibero.

Aunque el concepto "turnkey" se utiliza en Europa, es ahora que se está redescubriendo en Estados Unidos. En 1991, por primera vez, el gobierno federal aprobó una medida que asignaba fondos para estos proyectos demostrativos en los cuales entraron el Tren Urbano, el sistema de tren de New Jersey, la extensión del sistema BART en San Francisco y otro sistema similar en Baltimore.

Pero Thomas dijo que el Tren Urbano encabeza la lista "porque es el más interesante, porque integra en una sola cosa el diseño, construcción y operación, y porque tiene el respaldo del gobierno de Puerto Rico".

Pero resaltó otro componente: que el Tren Urbano incluye un programa de transferencia de tecnología que integra a estudiantes de ingeniería de la Universidad de Puerto Rico y el Massachusetts Institute of Technology (MIT). Esto permite que una nueva generación de profesionales se adiestre en nuevas tecnologías y se nutra del conocimiento de expertos que están próximos a retirarse, explicó.

"ES UNO de los mejores proyectos en Estados Unidos. Tren Urbano es una buena inversión de fondos federales. Punto", declaró Thomas. Sin embargo, en Puerto Rico se han planteado dudas sobre si realmente el público usará el sistema y se ha señalado la necesidad de repensar la planificación urbana e inclusive desalentar el uso del automóvil.

Una vez estos proyectos demostrativos se completen y estén operando, el gobierno federal estará en posición de evaluarlos y de considerar ajustes o cambios en su política pública de transportación, explicó Thomas.

En la conferencia de la APTA ayer, Pesquera encabezó un panel sobre el Tren Urbano. En un aparte con El Nuevo Día, Pesquera explicó que es importante participar en estas convenciones ya que la Isla compite por fondos federales con todos los estados. "Puerto Rico necesita involucrarse", sostuvo.

Cabe mencionar que anteayer el presidente Bill Clinton firmó el "Transportation Equity Act of the 21st Century", una medida que autoriza fondos para 107 proyectos de transportación y destina dineros adicionales para el Tren Urbano por los próximos seis años.



Edward L. Thomas, administrador asociado de la Federal Transit Administration (FTA), izquierda, dijo que el Tren Urbano encabeza una lista de proyectos experimentales de Washington. Thomas comparte con Carlos Pesquera, secretario del DTOP, en San Diego.

ENVIADO ESPECIAL/GARY WILLIAMS

LOCALES

Llega el ferry después de diez años

Por JULIO VÍCTOR RAMÍREZ FERRER
De EL STAR

Tal y como lo adelantó de forma exclusiva EL STAR, el ferry Regal Voyager, de 450 pies de eslora, atracó ayer a eso de las 8:00 de la mañana en el Puerto de Mayagüez. Esta embarcación estará realizando la travesía entre la Sultana del Oeste y Santo Domingo, República Dominicana, a partir del próximo mes de julio.

El barco, propiedad de la compañía Ferries del Caribe, afiliada a la empresa de transporte de cargo Marine Express, tiene capacidad para 540 pasajeros, 98 furgones y unos 250 automóviles.

El Regal Voyager fue inspeccionado poco después de atracar en el muelle mayagüezano por personal del Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos y se esperaba también la intervención de agentes de Aduana.

La embarcación, pintada en colores llamativos, estará realizando una ruta de alrededor de 10 horas entre ambos destinos, por lo que provee de facilidades para el entretenimiento de sus pasajeros.

EL STAR obtuvo con carácter de exclusividad información en el sentido de que el Regal Voyager, tiene 28 años de construido y fue remodelado en su totalidad para ponerlo en condiciones para hacer los viajes.

El capitán Bjorn Peters, de origen sueco y con vasta experiencia en operaciones marítimas, dijo que el Regal Voyager fue construido en Italia.

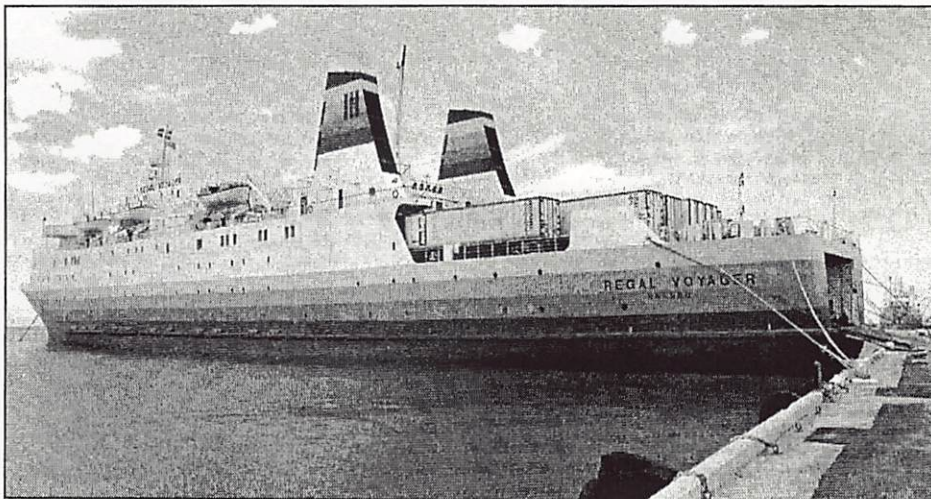
Según el oficial del ferry, en 1986, la embarcación se quemó parcialmente por lo que posteriormente fue reconstruida y remodelada.

Peters explicó que el sistema de navegación del barco tiene un sistema de estabilización para enfrentar las fuertes corrientes que se producen en el Canal de la Mona.

"Aunque la marea mueva el barco por los lados, el ferry cuenta con unas barras estabilizadoras que funcionan de forma hidráulica", dijo Peters.

Se informó que el nuevo ferry de Mayagüez puede soportar una carga de hasta 2 mil 700 toneladas, por lo que la travesía con pasajeros, furgones y vehículos no debe representar ningún tipo de inconveniente.

Aunque Peters anticipó que la próxima semana se llevará a cabo una conferencia de prensa ampliando detalles sobre la operación del ferry, llevó a EL STAR a dar un recorrido por los siete pisos del Regal Voyager, notándose que el mismo se ve prácticamente



El Regal Voyager, ferry que viajará entre Mayagüez y Santo Domingo, arribó a la Sultana del Oeste el martes.

Foto especial para EL STAR por Alan Louk

nuevo.

El capitán Peters, por otro lado, criticó las condiciones en que se encuentra el muelle de Mayagüez para recibir la embarcación.

"No lo protege nada, tuvimos que arreglárnoslas para maniobrar con la proa hacia afuera para poder embarcar la carga y los vehículos", apuntó.

Los motores cuentan con unas hélices especiales que hacen más ligero el desplazamiento del ferry en el mar.

Curiosamente, Peters desconocía el incidente ocurrido el 15 de febrero de 1985, cuando el ferry A. Regina encalló en un arrecife cercano a la Playa de Pájaros en la Isla de Mona, que provocó que la embarcación estuviera durante varios años en el lugar hasta que finalmente fue desmantelada.

Se supo que también se estarán tomando estrictas medidas de seguridad para evitar que indocumentados intenten hacer el viaje como polizones. En el pasado, se dieron casos en los que indocumentados se escondieron hasta en los baules de los carros que se traían de regreso a Puerto Rico.

El ex cónsul de la República Dominicana en Mayagüez y general retirado del ejército dominicano, Blas Valenzuela, estará a cargo de delinear y ejecutar los planes de seguridad del ferry.

Mientras, oficiales administrativos de la empresa Ferries del Caribe, no estuvieron disponibles para ofrecer información sobre la fecha de comienzo

de los viajes y sus tarifas. Desde sus oficinas se alegó que éstos se encontraban en la República Dominicana.

EL STAR también informó en exclusiva la semana pasada que a varios agentes de viajes de la región se les indicó que las tarifas del ferry Regal Voyager estarán en \$99 por persona ida y vuelta, \$159 si la persona desea tener un camarote a su disposición y \$170 adicionales por llevar el automóvil, lo que incluye el seguro.

Hasta el momento se presume que la venta de boletos del ferry se estará centralizando en el puerto mayagüezano,

luego de que la empresa no llegara a un acuerdo con los agentes de viajes.

En una reunión celebrada recientemente, la empresa ofreció una comisión de venta del ocho por ciento y que los boletos debían ser prepagados. Sin embargo, éstos alegadamente declinaron la oferta por entender que no era razonable.

Los viajes de ferry entre Mayagüez y la República Dominicana quedaron interrumpidos en febrero de 1988, cuando se hizo restrictiva la reglamentación sobre el movimiento de automóviles al vecino país.

Investigarán el impacto ambiental del rompeolas

Por AZYADETH VELEZ CANDELARIO
De EL STAR

Ante lo que calificó como un cambio contrario al mejoramiento de la industria pesquera, turística y a la familia, el senador popular por el distrito Mayagüez-Aguadilla, Jorge Alberto Ramos Comas radicó una resolución para investigar el impacto ecológico, ambiental y económico ocasionado por la construcción de un rompeolas en la bahía de Aguadilla.

En entrevista con EL STAR, el legislador popular precisó que la construcción del llamado rompeolas de Aguadilla ha propiciado que el sector se encuentre en ruinas debido a que impide el buen desarrollo de las industrias pesqueras y turísticas en el lugar.

"Cuando te asomas a esa bahía, ¿dónde están los pescadores? Ni siquiera pueden llegar con sus herramientas de pesca y sus yolas. Tienen que sacar las vías por una rampa que está rota también. O sea que toda el área que puede ser de turismo, que puede ser para el desarrollo del deporte de la pesca... Toda esa área está en ruinas ahora mismo", explicó.

El senador reiteró que, antes de la construcción del rompeolas, toda la

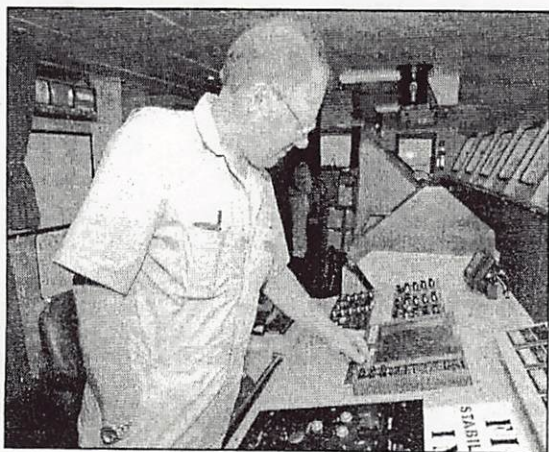
zona era visitada por decenas de familias y turistas que, en estos momentos, ven imposibilitado su acceso al lugar porque el mismo, según dijo, está lleno de piedra.

"Ya en vez de arena, lo que tú consigues es una piedra, que parece que la echaron hace años", expresó el legislador.

Agregó que "ahora lo que tú miras allí es una rampa rota y todo en piedra, lo que antes era una playa. Es horrible". Ramos Comas lamentó la construcción del proyecto y que la zona no fuese conservada para desarrollar la industria del turismo y la pesquera.

Por ello, el pasado lunes presentó una resolución ante el Senado que ordena a la Comisión de Recursos Naturales, Ambientales y de Energía realizar un estudio que investigue el impacto ecológico y económico del proyecto en dicha bahía. El senador negó que dicha legislación tuviera el propósito de destruir el rompeolas y aseguró que su único fin es que "no se conviertan en ruinas, lo que antes era bello".

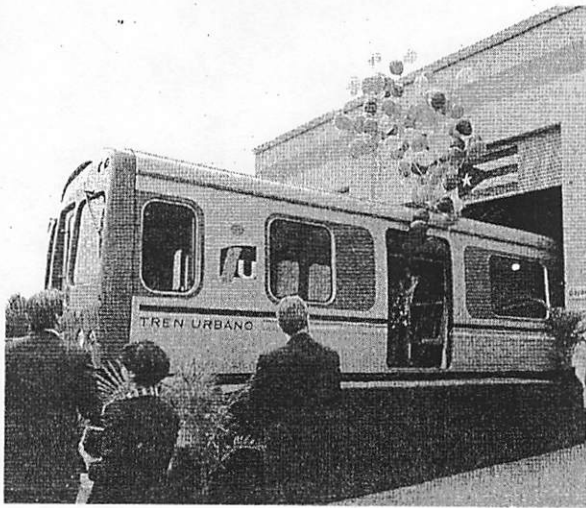
Anteriormente, el legislador popular había radicado otra resolución, ante esa misma comisión senatorial, que solicitaba la investigación de la instalación de verjas en las playas, que limitaban el acceso de los bañistas.



El capitán de la nave Royal Voyager, Bjorn Peters, a su arribo a la bahía de Mayagüez ayer por la mañana.

Foto especial para EL STAR por Alan Louk

la figura del momento



Son muy grandes y legítimas las expectativas creadas con el Tren Urbano en cuanto a los alivios que traerá a nuestro complejo sistema de transportación. Más aún, el Tren que se construye aquí ya empieza a llamar la atención del gobierno federal que proyecta tomarlo como ejemplo para el desarrollo de una serie de iniciativas que cambiarían la naturaleza de futuros proyectos de transporte en los Estados Unidos. Así lo ha manifestado en California Edward L. Thomas, a cargo del área de investigación y proyectos especiales de la Administración Federal de Tránsito. Parece, en definitiva, que el Tren Urbano, aun sin estar terminado, ya comienza a andar.

dígalo así...

¿Alguna vez ha oído "Nosotros éranos tres hermanos" o "Luis y yo nos íbamos a casar"? La primera persona plural del imperfecto termina en **-mos**, no en **-nos**, por lo que la manera correcta de conjugarlo es **íbamos, éramos, estábamos...** No debemos confundirla con el modo imperativo: **llévanos, espéranos, recógenos**, etc.

Antonio Luis Ferré

Presidente y Editor

Luis Alberto Ferré Rangel
María Luisa Ferré Rangel

Codirectores

Héctor Peña

Subdirector

Pedro Rojas

Jefe de Redacción

Eva Lizárra

Jefe de Información

Tere Paniagua

Redactora Jefe de Por Dentro

Erick Rodríguez

Redactor Jefe de Deportes

Marí Carmen Schell

Redactora Jefe de Negocios

Timothy Garrity

Jefe de Fotografía

José L. Díaz de Villegas

Director Gráfico

Carlos M. Castañeda

Vicepresidente-Editorial

Adolfo Comas Bacardi

Vicepresidente y

María Eugenia Ferré Rangel

Administrador General

Jorge L. Sánchez Saldaña

Vicepresidente-Administración

Luis G. González Esteves

Vicepresidente-Circulación

Gustavo A. Córdova

Vicepresidente-Ventas

Jorge Mercado Ruiz

Vicepresidente-Sistemas de Información

Ana M. Bonilla Dávila

Vicepresidente-Recursos Humanos

José Serra

Vicepresidente y Contralora

Vanessa Rodríguez

Ayudante Especial del Presidente

Agustín Melizoso

Vicepresidente Relaciones Públicas

Manuel González

Tesorero

Fernando Sánchez Rivera

Vicepresidente-Proyectos Especiales

Vicepresidente-Proyectos Especiales

Publicado diariamente por El Día, Inc.

Dirección Física: Carretera 165 y/o 24 Sector de Buchanan, Parque Industrial Amelia, Guaynabo, Puerto Rico 00965

Dirección Postal: Apartado 7512, San Juan, P.R. 00906

Cuadro telefónico: (787) 793-7070 Telex: 9283 / Circulación: 793-7468 y 793-7474 / Fax Clasificados: 793-3495 / Redacción: 273-7600 / Fax Redacción: 782-4448 / Fax Por Dentro: 783-1660 / Fax Circulación: 273-2609 / Fax Negocios: 273-1178 / Fax Deportes: 793-4480

EL NUEVO DIA, PO BOX 7512, SAN JUAN, P.R. 00906-7512 - 787-793-7070 US PS 003-629
EL NUEVO DIA is published 7 days a week. Second Class Paid at San Juan, Puerto Rico and additional offices.

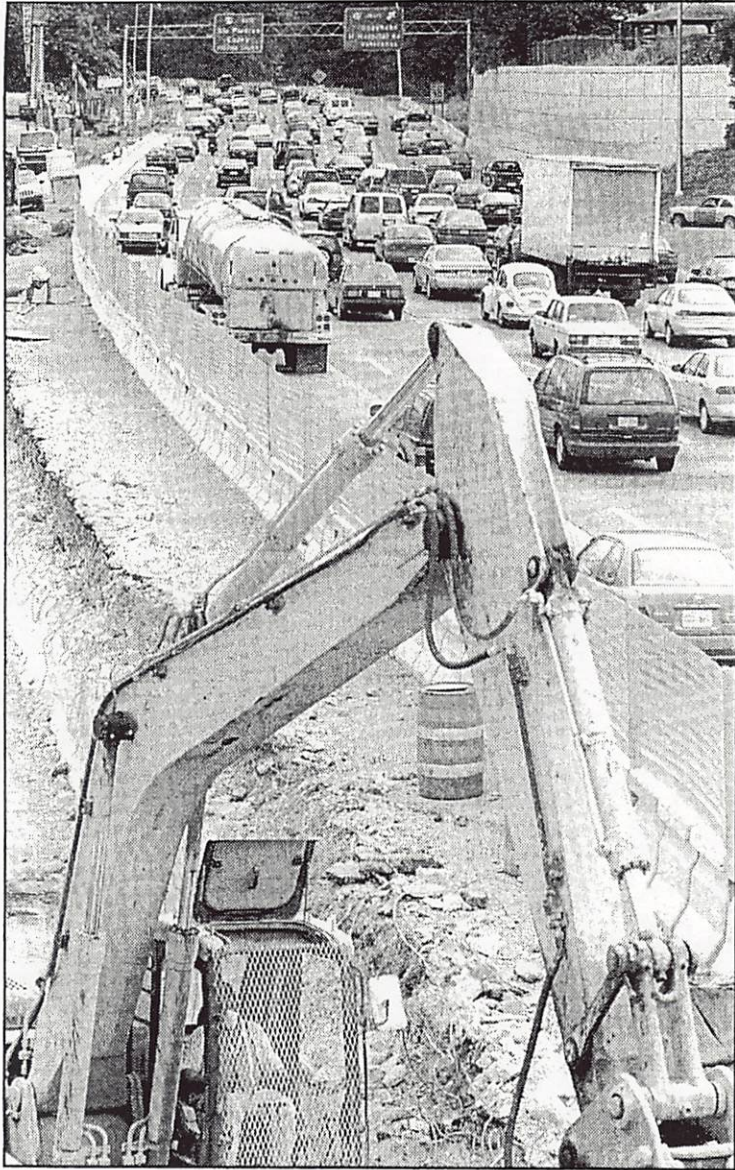
TARIFA PAGO DIRECTO

	52 Semanas	35 Semanas	17 Semanas
Lunes a Domingo	\$210.60	\$141.75	\$68.85
Lunes a Sábado	\$140.40	\$94.50	\$45.90
Domingo solo	\$70.20	\$47.25	\$22.95

MAIL SUBSCRIPTION RATES FOR U.S. 2nd CLASS

	52 weeks	35 weeks	17 weeks
Daily and Sunday	\$417.56	\$281.05	\$136.51
Monday through Saturday	305.76	205.80	99.95
Sunday only	111.80	75.25	36.55

Postmaster: Send address change to Dept. Circulación El Nuevo Día
P. O. Box 7512, San Juan, P.R. 00906-7512 For Subscriptions



Para aliviar el tapón hay que causar más tapón

La congestión de tránsito en el Expreso Las Américas, en el tramo entre Plaza Las Américas y la Penitenciaría Estatal de Río Piedras, ya es bastante pesado, como demuestra la foto tomada en la tarde de ayer desde el frente de la prisión. Y la situación sólo empeorará mientras la Autoridad de Carreteras y Transportación trabaja en la construcción de una valla removible para añadir dos carriles reversibles que irán de Caguas a San Juan por las mañanas y en dirección contraria en las tardes, durante las horas de mayor movimiento vehicular. Se indicó que la construcción comenzó el 6 de junio y culminará dentro de nueve meses.

Foto especial EL STAR por Humberto Vélez

El Magaquero Star - p. 9^a - 17 de junio 98

Contratistas con el Director de Carreteras

LA Asociación de Contratistas Generales, Capítulo de Puerto Rico, efectuó recientemente una visita protocolaria al doctor Sergio González, director ejecutivo de la Autoridad de Carreteras y Transportación.

El Ing. Pablo Del Valle, presidente de la Asociación, indicó que entre los temas tratados en la reunión figuró la designación de un comité de enlace entre la organización y la ACT, que servirá de foro para fomentar la cooperación entre las dos entidades.

"Otro de los asuntos que le planteamos al doctor González fue la posibilidad de estudiar la incorporación, en los diseños de los proyectos de carreteras, de áreas específicas para destinar la colocación de sobrantes de excavaciones", dijo Del Valle.

"Entendemos que el asunto de la disposición de materiales sobrantes de excavaciones se debe considerar en la etapa de planificación y diseño del proyecto", agregó. "Al así hacerlo, se reconoce la responsabilidad que tenemos con el medio ambiente."

Asimismo, la Asociación sugirió desarro-

llar actividades de siembra de árboles como parte de la Semana de la Industria de la Construcción. A esos efectos, Del Valle recomendó que la Autoridad de Carreteras designe aquellas áreas que entienda son adecuadas para sembrar, y que sea esa agencia la que coordine la siembra con el Comité de Reforestación del Departamento de Transportación y la Asociación de Contratistas.

Otro de los asuntos traídos a la atención del Director de Carreteras fue la reevaluación de la posición de la agencia sobre las cláusulas de ajuste en el precio de material asfáltico, las cuales se eliminaron recientemente. Sobre este particular, el doctor González se comprometió a estudiar la petición.

Finalmente, el Director Ejecutivo de la ACT acogió la recomendación que le hiciera la Asociación, de incluir la participación de los contratistas en los cambios de especificaciones de proyectos.

Al comentar sobre la reunión, Del Valle calificó la misma como "sumamente fructífera".



De izquierda a derecha, Ing. Ottmar Chávez; Ing. José Carro; Ing. Doris Rochet, de la Autoridad de Carreteras; el Dr. Sergio González, director ejecutivo de la Autoridad de Carreteras; Inge. Pablo Del Valle, presidente de la Asociación, y Jorge Berlingerl Burgos, director ejecutivo de esta Asociación.

Sólo Para El Más Exigente... desde \$700,000

La casa más impresionante de Montehiedra. Pocos tendrán la oportunidad de disfrutarla. Un ambiente único con un foyer de entrada a doble altura, una sala y comedor formal con pisos de marmol. Siente la grandeza de sus techos abovedados, una exquisita cocina con topes en Corian y una conveniente y moderna isla central. Tendrás 6 habitaciones incluyendo una habitación para huéspedes y otra para el servicio, dos "walk-in" closets y 5 1/2 baños. El master bedroom incluye un baño terminado en marmol, con ducha de masaje y "whirlpool". Un garaje doble y una terraza techada completan las maravillas de esta lujosa residencia.

**Oficina de ventas abierta de sábado a miércoles
10 am a 5 pm. Localizada en la intersección
Ave. Montehiedra y Expreso Luis A. Ferré.
Tel.: 720-7679.**

Proyecto financiado por el Banco Popular.



Montehiedra 

Aseguran que construcción de Ruta 66 va pese a las protestas

Por LAURA ALBERTELLI
Especial para EL STAR

Se espera que para finales de julio se inicie la construcción del primer tramo de la Ruta 66 para conectar a Carolina con Canóvanas y para aliviar la congestión de tráfico en la carretera PR3, anunció el secretario de Transportación y Obras Públicas Carlos Pesquera.

La presidenta de las Comunidades en Contra de la Ruta 66 Wanda Colón Cortez dijo que están listos para sentarse frente a las máquinas para detener a los obreros de la carretera tan pronto como la construcción comience. "Pesquera quiere desmembrar nuestra comunidad y sacar a 300 familias de sus hogares. No vamos a permitir que esto suceda", aseveró Colón.

El Departamento de Transportación y Obras Públicas, conocido por sus siglas como DTOP, ya realizó la subasta y otorgó el segmento que va de Carolina al Río Grande de Loíza a Las Piedras Construccions y la parte del río hasta Canóvanas a Río Cosntruction.

Los dos tramos de la Ruta 66, que le costarán al DTOP \$49 millones y \$58 millones, respectivamente, representan el primer segmento del proyecto de la Ruta 66. Se espera que la carretera se extienda hasta Río Grande e incluya un puente y un peaje cerca del río.

Pesquera indicó que la construcción del primer segmento tendrá prioridad. "Lo que necesitamos es disminuir la cantidad de carros que transitan la carretera 3 tan pronto como sea posible porque la congestión vehicular y los accidentes son muy malos allí", señaló.

El proyecto de la Ruta 66 pasó cinco de 25 años en la mesa de dibujo debido a la oposición de los grupos ambientalistas y comunitarios que radicaron una demanda en contra la Autoridad de Carretera de Puerto Rico y en contra la Junta de Calidad Ambiental por supuestamente violar las leyes ambientales.

El caso todavía está pendiente ante el Tribunal Supremo, comentó Pesquera. "La demanda no nos impedirá que prosigamos con los trabajos. La Ruta 66 es mucho más segura que la PR3 porque tiene un acceso controlado de carros, menos peatones que cruzan la carretera y una geometría mejor", aseguró. "Realmente la necesitamos".

EL MAYAGUEZ STAR - 17 de junio 98 p. 7

LOCAL NEWS

Las Américas Expressway upgrade starts

New lanes add capacity to 35-year-old highway

By LAURA ALBERTELLI

Special to the STAR

Starting today and for the next 75 days, traffic congestion on the 2.5-mile stretch of the Las Américas Expressway from Plaza Las Américas to the Río Piedras State Penitentiary will be worse.

In a recent interview, Puerto Rico Highway and Transportation Authority Executive Director Sergio González said the \$17 million initiative to repave and expand the road will last nine months. Still, heavier traffic con-

gestion will be felt only during the days in which two median shoulders will be closed off, he said.

"We will increase Las Américas' capacity by 35 percent by adding two reversible lanes, and we will re-do the pavement of old, bumpy lanes," said González.

The project will benefit drivers by easing the movement of cars entering and leaving Plaza Las Américas and by eliminating road bumps especially on the stretch from the shopping mall to the Río Piedras Medical Center, he said.

González said road pavements last from 20 to 30 years in good condition. The Las Américas pavement is already 35 years old.

"We are asking drivers to be patient. These road works will not only reduce traffic in the future, but also benefit the condition of their cars. Bumps often

cause vehicles to be damaged," he said.

When the project is completed, the Las Américas Expressway will have a total of six lanes with a movable barrier, which will make four lanes available going toward the penitentiary and two toward Plaza Las Américas in the morning. In the afternoon, the lanes will be reversed.

González said construction will start today, with the beginning of the summer season. "After school is over, we always experience a decrease in traffic, that's why we are planning to finish most of the construction before school begins again," he said.

González said more than 150,000 vehicles drive through the Las Américas Expressway, known as Highway 18, each day, and that number is expected to grow every year by a rate of 3 to 5 percent.

GEOGRAFIA

Creced los "dormitorios" de San Juan

Por DR. CARLOS SEVERINO
ESPECIAL PARA EL NUEVO DIA

POCO se ha escrito en Puerto Rico sobre el proceso de urbanización y prácticamente nada se ha hecho para analizar el impacto territorial de la urbanización. La fase inicial de la urbanización es la concentración. En el proceso de urbanización, San Juan ha sido el lugar donde se ha desarrollado principalmente esta fase de concentración.

En 1960 surge por primera vez en nuestro paisaje urbano un asentamiento notable. En ese año, el municipio de San Juan - a partir de ese momento junto a Río Piedras - rebasa los 250,000 habitantes. Los datos presentados nos confirman que la fase de concentración del proceso de urbanización en la isla se estaba dando específicamente entre los asentamientos de mayor tamaño demográfico, pero fundamentalmente la ciudad de San Juan aumentaba su primacía, es decir su dominio demográfico, en relación al total de la población urbana.

En los 60 y 70 la migración de San Juan fue hacia Caguas, Bayamón y Carolina. Ahora es a Guaynabo y Trujillo Alto



Las tasas de crecimiento urbano indican que San Juan tuvo un crecimiento negativo de -4.16% de 1979-1980. La migración no ha parado. Aquí, el área del bosque urbano, que quedó a salvo de una planeada carretera, cuyo paso se muestra en diagrama.

asentamiento ha aumentado desde 1960 mientras que la proporción urbana en asentamientos mayores de 250,000, o sea, San Juan, se ha reducido.

Una de las mayores desventajas y a la vez deficiencia en los análisis geográficos poblacionales es que no hay en el país forma alguna de saber cómo se dan los procesos migratorios interregionales o intrarregionales, ya que no hay registros para cuantificar la movilidad poblacional intermunicipal. Para analizar la movilidad poblacional interna dependemos de herramientas sin la precisión deseada. Aun así podemos indirectamente saber cuándo se está dando un proceso migratorio interno, tal como lo hicimos con la migración campo-ciudad.

En estos momentos tenemos evidencia para señalar que desde 1960 se está dando un proceso de desconcentración urbana o suburbanización poblacional en la principal aglomeración urbana de la isla.

Aumento en la periferia
Las tasas de crecimiento urbano (tcu) nos indican claramente que San Juan tuvo inclusive un crecimiento negativo de -4.16% para la década de 1979-1980. El aumento de la población urbana de las ciudades periféricas de San Juan ha sido extraordinario. Para la década de 1960-1970 se concentró en Bayamón, Caguas y Carolina y se mantiene en las próximas décadas, aunque se nota una disminución en el ritmo de crecimiento. Los municipios de Guaynabo y Trujillo Alto llegaron a tener poblaciones urbanas por vez primera en el censo de 1970 y 1980 respectivamente y que para el 1990 en estos municipios la población rural representaba apenas el 3% y 5% respectivamente, lo cual refleja lo intensiva que ha sido la urbanización de sus territorios por unidad de tiempo.

Habiéndose dado una tendencia en la aglomeración de la población de Puerto Rico en la región de San Juan, entonces sólo podemos explicar el comportamiento del crecimiento urbano en el núcleo metropolitano de San Juan a través de una movilidad de población intraurbana de carácter centroperiférico, o sea, del núcleo, que es San Juan hacia los municipios adyacentes.

Durante el proceso de industrialización ha surgido una clase media que ha migrado de los espacios residenciales tradicionales de San Juan hacia nuevos complejos residenciales en la periferia de la capital. La propia política de descentralización de la producción industrial ha apoyado la forma de expansión suburbana de la aglomeración sanjuanera, diluyendo así las altas densidades de población.

El autor es director del Departamento de Geografía de la U.P.R.

Cuota de Urbanización de San Juan

1940-1990

En cada década, ha habido cambios en la primacía de San Juan con relación al total de la población urbana del país. En 1940 era de 33.4% llegando a su máximo nivel en 1960 con 41.6%. A partir de 1970 notamos como la cuota de urbanización de San Juan comienza a disminuir hasta llegar al nivel de 17.3% en 1990.

Década	Población Urbana de San Juan	Población Urbana de Puerto Rico	Cuota de Urbanización de San Juan
1940	189,182	566,357	33.4
1950	357,205	894,813	39.9
1960	432,377	1,039,301	41.6
1970	452,749	1,575,491	28.7
1980	433,901	2,134,365	20.3
1990	435,947	2,508,680	17.3

Fuente: Censos de Población de Puerto Rico. U.S. Bureau of the Census, 1940-90. Washington. Gráfica / El Nuevo Día

En la unidad de esfuerzos el éxito del tren

Por JOSE JAVIER PEREZ
ENVIADO ESPECIAL

SACRAMENTO, California - Imagine vivir en una comunidad donde el auto no es su primera opción de transporte pues la estación del tren le queda a cinco minutos a pie, donde los taponos parecen tener un alivio y la calidad del aire mejora pues la mitad de la carros se quedan en la marquesina o en un estacionamiento.

Imagine un lugar donde la gente retorna a las calles y el sentido de cohesión comunitaria se restablece pues, como la estación del tren queda tan cerca, casi todos caminan y lo abordan para llegar a su destino. Y en el camino, se encuentran, se conocen y dejan de ser las caras anónimas de la urbe contemporánea.

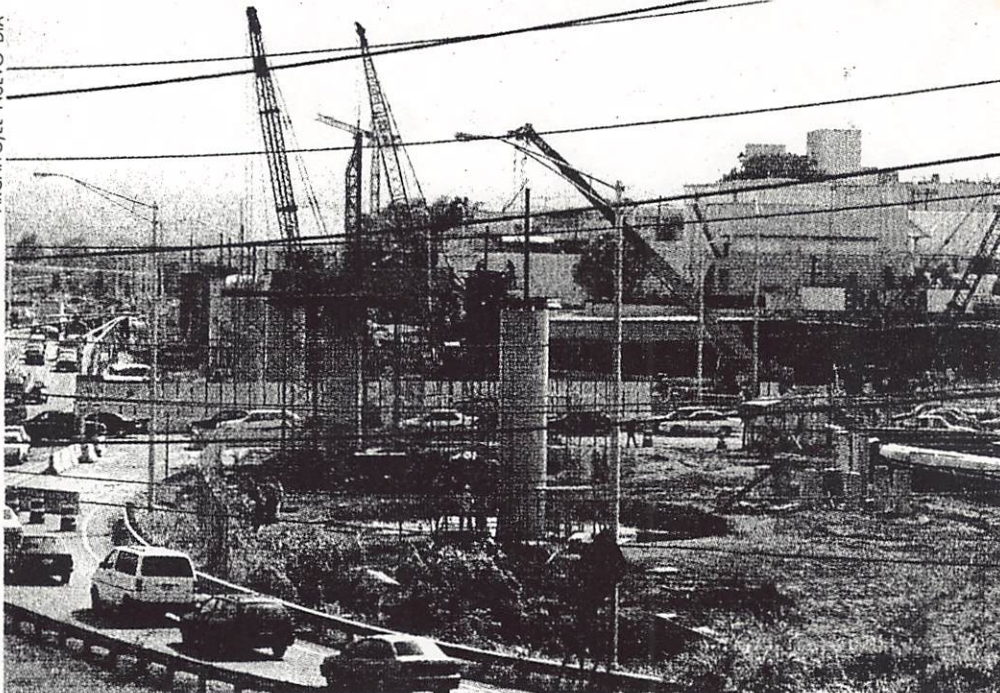
No se trata de un cuento pues este concepto de desarrollo urbano orientado hacia el uso de un sistema de transportación masiva -"transit village"- se ha estado implantando con éxito en algunas ciudades de Estados Unidos, en Europa y Asia.

En Puerto Rico existe consenso sobre la necesidad del tren, sin embargo, se plantean dudas respecto a su viabilidad económica. La tarifa del tren costará uno o dos dólares por pasajero por viaje, pero el costo real será de \$12.

El Gobierno de Puerto Rico tendrá que subsidiar este proyecto aportando \$10 por cada uno de los 115,000 pasajeros que se espera usen el Tren Urbano cada día para cubrir sus costos operacionales que ascenderán a \$30 millones anuales, según ha informado Carlos Pesquera, secretario del Departamento de Transportación y Obras Públicas (DTOP).

SI A ESO se añade la deuda que el Gobierno tendrá que pagar por las emisiones de bonos para financiar parte del proyecto, y se suma el hecho de que la ruta se seleccionó no por criterios de densidad poblacional que garantizaran una clientela, sino porque el Gobierno ya tenía disponible parte de los terrenos, y se agrega la experiencia con otros servicios

ARCHIVO/EL NUEVO DIA



De acuerdo a Carlos Pesquera, secretario de Transportación y Obras Públicas, parte del desarrollo del Tren Urbano es crear instrumentos e incentivos para que las comunidades a lo largo de la ruta vean ese sistema como una opción.

de transporte como el Acuaexpreso y la AMA que prácticamente quebraron a la Autoridad de Puertos, cabe preguntarse, ¿es económicamente viable el Tren Urbano?

Los números parecerían responder con un "no". Sin embargo, el proyecto parece sostenerse sobre la base de un servicio social. Y como todo servicio social se requiere el subsidio gubernamental. Pero, ¿por cuánto tiempo?

El éxito de sistemas como el Tren Urbano dependerá de una combinación de fuerzas: cambios en la política pública

para densificar los polos urbanos y frenar el actual desparramamiento urbano que fomenta la dependencia del auto colaboración de los desarrolladores, legislación que desaliente el uso del auto y compense la utilización del tren, otras medidas que reseñan Michael Bernick y Robert Cervero, dos expertos en tránsito en Estados Unidos y autores del libro 1996 "Transit Village in the 21st Century" (1996)

Las "transit villages" florecieron en Estados Unidos por principios de siglo pues la gente se mudaba muy cerca de las estaciones para poder desplazarse.

Necesario que el Gobierno desaliente el uso del auto

Por JOSE JAVIER PEREZ
ENVIADO ESPECIAL

SACRAMENTO, California - Desde el punto de vista ambiental, el desarrollo del concepto "transit village" es positivo si es que logra convencer a la gente para que utilice el tren como medio de transporte.

El 40% de los gases que contaminan el aire y del 20% de los que producen el efecto invernadero proviene de los autos. Y los daños ambientales y de salud asociados a las emisiones del auto se calculan en los \$10,000 millones anuales, según John MacKenzie, Roger Dower y Donald Chen, en el estudio "The Going Gate: What hit Really Costs to Drive" publicado por el World Resources Institute en 1992.

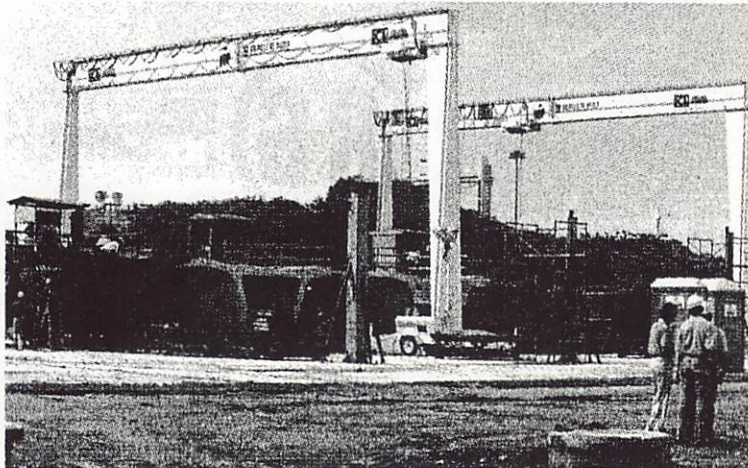
De hecho, parte del desarrollo del Tren Urbano es crear instrumentos e incentivos para que las comunidades a lo largo de la ruta vean ese sistema como una opción, según informó Carlos Pesquera, secretario del Departamento de Transportación y Obras Públicas (DTOP) en una reciente entrevista con El Nuevo Día.

El concepto "transit village" se refiere a desarrollos urbanos alrededor de una estación del tren donde buena parte de los residentes lo utilizan como medio de transporte. Pero también se refiere al floreci-

miento económico que despuntó en las áreas aledañas a una estación y que convierte esas comunidades en unas económicamente sustentables. Más aún, este modelo persigue devolver a las personas el sentido de comunidad al proveer un ve-

hículo de interconexión con otras comunidades.

TAMBIEN PODRIA atender las preocupaciones de diversos sectores comunitarios y ambientales respecto al uso de la tierra. Esto, si es que en Puerto Rico se



En Puerto Rico existe consenso sobre la necesidad del tren, sin embargo, se plantean dudas respecto a su viabilidad económica.

ARCHIVO/EL NUEVO DIA

propone el Tren Urbano como sustitución de algunas nuevas autopistas y carreteras.

Por ejemplo, en Estados Unidos las carreteras y los estacionamientos ocupan el 30% de los terrenos desarrollados y alcanza el 70% de los terrenos desarrollados en los centros urbanos, según Peter Newman y Jeffrey Kenworthy en "Cities and Automobile Dependence: A Sourcebook" publicado en 1989.

Implementar el concepto de "transit village" no es fácil y, cuando se logra, sus resultados socioeconómicos y ambientales no se notan rápidamente. Se requiere que los gobiernos adopten políticas públicas para desalentar el uso del auto. Por ejemplo, en Singapur el uso del auto está racionalizado: ciertos días circulan ciertos autos.

Además, por cada carro hay que pagar un impuesto anual que ronda los \$3,500, más \$670 adicionales para registrar cada vehículo nuevo. Eso no es todo. Los conductores tienen que pagar por usar ciertas carreteras. De ahí que para 1996 sólo el 30% de la población tenía auto.

EL RESTO se desplaza en trenes y guaguas, según reseñan Michael Bernick y Robert Cervero, dos expertos en tránsito en Estados Unidos y autores del libro 1996 "Transit Village in the 21st Century" (1996).

Lucida la presentación de un modelo del tren

Por JOSE JAVIER PEREZ
ENVIADO ESPECIAL

SACRAMENTO, California - La manufactura del Tren Urbano prácticamente está encarrilada.

"Unos cambios mínimos y estamos listos para soltarlo", dijo el secretario del Departamento de Transportación y Obras Públicas (DTOP), Carlos Pesquera luego que la compañía Siemens presentara públicamente y por primera vez el prototipo de 30 pies de largo del Tren Urbano que contiene todas las secciones del vehículo. El tamaño real de cada vagón será de 75 pies, como dos guaguas de la AMA juntas.

El diseño final estará listo en septiembre tras lo cual comenzará la fabricación de unos primeros vagones. Estos se someterán a una serie de pruebas de resistencia en las que se simularán las condiciones climatológicas de Puerto Rico. El primer par de vagones llegará a la Isla en octubre de 1999.

El Tren Urbano será de acero inoxidable, un material resistente a la corrosión por salitre y humedad, condiciones

imperantes en la Isla. No llevará pintura más que el color plateado brillante natural del acero inoxidable. Pero estará adornado con el logo Tren Urbano -las letras 'T' y 'U'- con los colores azul, amarillo, rojo y verde, y unas líneas decorativas horizontales con los mismos colores a lo largo de cada vagón. Tendrá tres puertas dobles a cada lado y cristales ahumados.

La presentación de prototipo fue todo un espectáculo. En el estacionamiento de la Siemens se instaló una pequeña tarima color rojo, colocaron dos banderas de Puerto Rico sobre dos paredes y, aunque las colocaron al revés (con la punta de la estrella hacia abajo) el error fue corregido de inmediato. Los empleados de la fábrica salieron y un ejecutivo de Siemens anunció en el español típico de un norteamericano, "aquí está el Tren Urbano. Está llegando a la estación Bayamón Centro por primera vez".

SE ESCUCHO un bocinazo y tras una cortina negra el vagón se deslizó hacia el estacionamiento. Se escucharon aplausos, se abrieron las puertas del tren y salieron globos de colores. La música de fondo... 'Plena de Amor' del grupo de

Plena Libre.

Es espacioso por dentro. Mientras la mayoría de estos sistemas tienen un ancho de entre 2 y 2.5 metros, el Tren Urbano tendrá 3 metros de ancho para mayor comodidad, explicó Stefan Petsch uno de los gerentes de proyecto de Siemens. Cada vehículo podrá acomodar hasta 180 pasajeros por vagón de los cuales 72 irán sentados.

Los asientos son de tela diseñada exclusivamente para el Tren Urbano, según explicó Nancy Perkins diseñadora industrial del proyecto. La tela es gris oscura con detalles en colores que coordinan con el logo del tren. "Se diseñó en tela porque con la temperatura de Puerto Rico nadie quiere sentarse en una silla de vinil que esté pegajosa y fría", dijo Perkins.

Dentro y colocada en el techo de cada vagón hay una pequeña pizarra electrónica que avisa a los usuarios cuál es la próxima parada del tren. Tiene varias bocinas para música, aunque podrían difundirse anuncios comerciales o avisos de seguridad. Afuera hay otra que indica el destino final del tren.

A preguntas de este diario sobre la durabilidad y vulnerabilidad de la tela al vandalismo, la diseñadora explicó que la tela era muy resistente a manchas, roturas y fuego, y puede ser sustituida por una nueva tela fácilmente, cosa que podría costar \$12 por cada par de sillas. Pero si encuentran que ocurren frecuentes incidentes de vandalismo, sustituirían la tela por vinil, explicó Pesquera.

Los paneles interiores se manufacturaron con un material llamado 'melanine laminate' a prueba de 'graffiti', explicó John Gregory al tiempo que demostraba como podían ser removidos utilizando limpiadores comerciales.

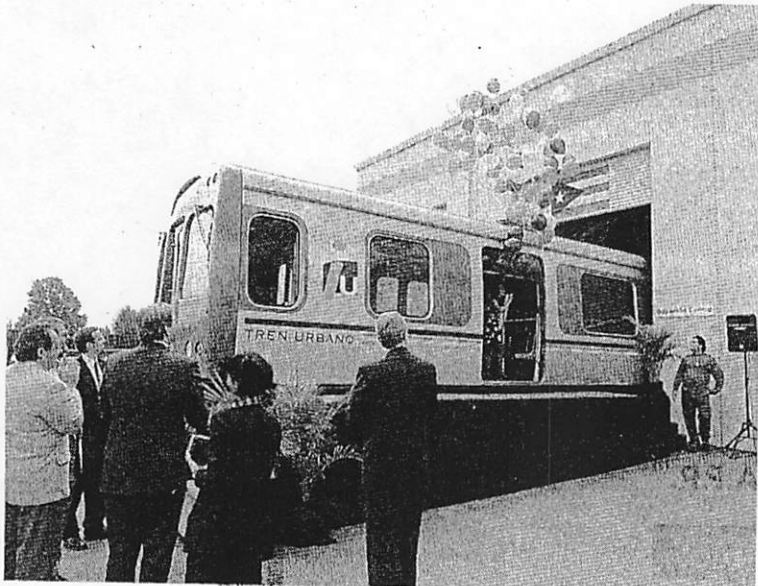
De hecho, Siemens se reunió con jóvenes puertorriqueños que hacen estos diseños para que le indicaran qué pinturas utilizaban y recogieron muestras de éstas. Recolectaron diversos potes de pintura en aerosol, esmaltes de uñas, crayolas, marcadores, etcétera, y pintaron los paneles para probar su resistencia.

PESQUERA EXPLICO que falta decidir si se elimina o no la puerta de salida en la cabina de controles. "No es esencial", dijo al explicar que sólo serviría para moverse de un tren a otro solamente cuando los vehículos estén detenidos. "La razón para eliminarla sería estética, pero no si hay una necesidad real no se toca", abundó.

Lo otro que se requiere ajustar son las líneas de colores en el exterior del vagón que se harán más unidas unas de otras.

El Tren Urbano es uno de cuatro proyectos demostrativos que calificó para recibir fondos federales. A una velocidad de aproximadamente 55 millas por hora, el tren discurrirá entre Bayamón y Santurce en 30 minutos. Tendrá 16 estaciones y cada parada será de aproximadamente 30 ó 40 segundos. El costo de proyecto es de sobre \$1,500 millones.

Con globos, dos banderas puertorriqueñas y a son de plena, la compañía Siemens, encargada de desarrollar el proyecto del Tren Urbano devolvió un modelo de lo que será un vagón del tren.



ENVIADO ESPECIAL/GARY WILLIAMS

Educación sobre rieles

Por JOSE JAVIER PEREZ
ENVIADO ESPECIAL

SACRAMENTO, California - Las instalaciones de Siemens en esta ciudad se han convertido también en, un escuela.

Julio Rodríguez, de 25 años de edad, es un estudiante de ingeniería mecánica del Recinto Universitario de Mayagüez (RUM) y es natural del barrio Cedro Abajo de Naranjito, donde falta el agua, pero no las ganas de superación.

Desde el mes pasado está en esta ciudad gracias al Programa de Transferencia de Tecnología. En este programa el Gobierno, el RUM y Siemens se han unido para nutrirse de la experiencia y aspecto técnico que provee el desarrollo, construcción y eventual operación del Tren Urbano.

Julio ha estado trabajando directamente en el diseño y construcción del prototipo que por primera vez se presentó ayer a la Prensa. "Ha sido increíble desde que llegué.

Hasta oficina tengo", dijo el joven que se graduará en diciembre.

"El Tren Urbano va a ser un proyecto que crecerá a otras partes y a nosotros nos conviene ser entrenados y quizás en un futuro nosotros podremos hacernos cargo del proyecto y entrenar a otros", dijo.

OTROS DOS estudiantes realizan en estos momentos internados en Boston y Georgia en áreas relacionadas con el tren. Pero no han sido los únicos. Antes estuvo en Siemens el estudiante Félix Aponte, quien trabajó con los equipos de alta tecnología que usará el Tren Urbano.

Antes que él, Félix Aponte estuvo varias veces en Siemens trabajando con los equipos electrónicos que utilizará el tren.

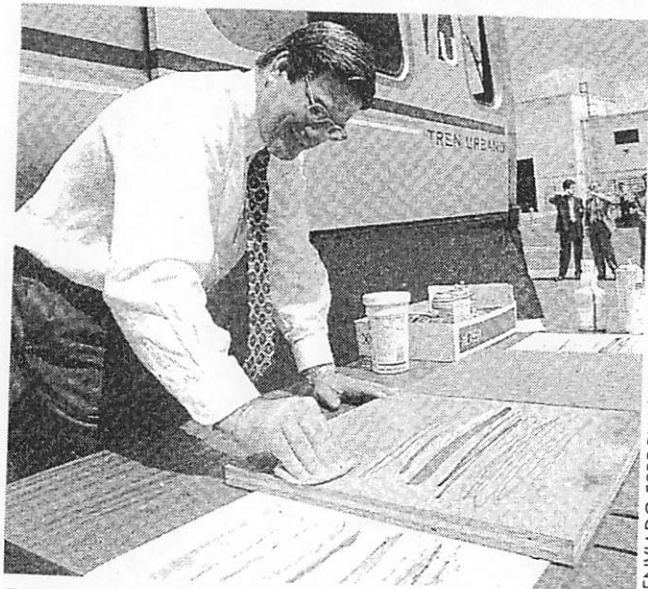
Más allá de extrañar un buen plato de arroz y habichuelas o los tradicionales zurullitos de maíz naranjiteños, a Julio no le resultaría tan doloroso aprovechar cualquier oportunidad de empleo que pudiera surgir en Siemens, una multinacional en la manufactura ferroviaria.



Para Julio Rodríguez, estudiante de ingeniería del Recinto Universitario de Mayagüez, la oportunidad de laborar con el proyecto del Tren Urbano ha sido una experiencia increíble. "Hasta oficina tengo", señala el joven de 25 años.

ENVIADO ESPECIAL/GARY WILLIAMS

Felix Aponte debe leer Felix Estrada



Pesquera, probando la resistencia del material de los vagones al grafito, no descarta ninguna medida que ayude a impulsar el uso del Tren Urbano.

ENVIADO ESPECIAL/GARY WILLIAMS

Alzas tarifarias en el horizonte

Por JOSE JAVIER PEREZ
ENVIADO ESPECIAL

SACRAMENTO, California - Con el Tren Urbano no sólo llegarán vagones que discurrirán entre Bayamón y Santurce. Detrás llegarán impuestos más altos para los automóviles, tarifas más caras en los estacionamientos y otras medidas que persiguen desalentar el uso del carro.

"Esas posibilidades están, pero no hay prisa", dijo el secretario del Departamento de Transportación y Obras Públicas (DTOP), Carlos Pesquera, al explicar que antes de pensar en esas restricciones, el Tren Urbano deberá estar operando adecuadamente.

El funcionario se encuentra en esta ciudad para afinar detalles finales relacionados con el diseño de los vagones del tren, los cuales manufacturará la compañía Siemens. Luego se trasladará a San Francisco a visitar su sistema de trenes llamado BART (Bay Area Rapid Transit) y de ahí se moverá a San Diego donde será uno de los oradores durante la conferencia sobre sistemas de transporte que auspicia la American Public Transit Association (APTA). El Tren Ur-

bano es uno de cuatro proyectos demostrativos que recibirán fondos del Gobierno federal.

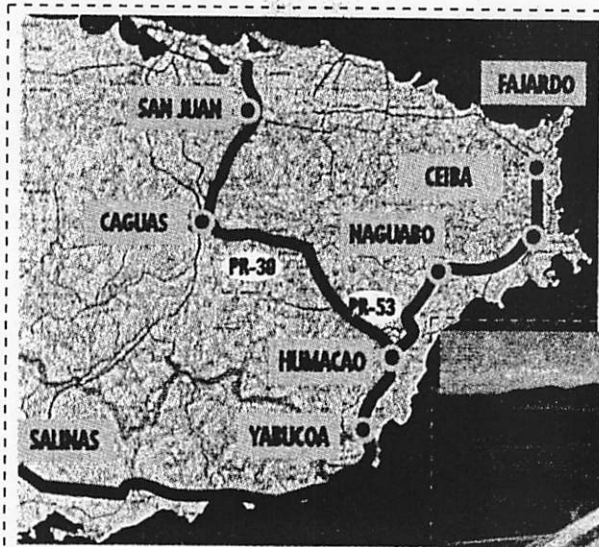
Pesquera dijo que eventualmente el Departamento de Asuntos del Consumidor (DACO) deberá liberalizar las reglas que aplican a los estacionamientos públicos, lo que traería el efecto de aumentar sus tarifas. Mencionó igualmente que en nuevos establecimientos o comercios se podría requerir que construyeran menos estacionamientos para sus clientes.

"En Boston, por ejemplo, hay lugares que no tienen estacionamiento y la gente tiene que llegar en tren", dijo.

También se está considerando construir edificios y otras instalaciones en predios de terreno que hoy día se utilizan como estacionamientos. Esto se piensa hacer en los terrenos aledaños a la fábrica de dovelas en la Parada 26 en Santurce, indicó.

OTRA OPCION que se ha discutido es la de obligar a los patronos a reducir el espacio que dedican para estacionamiento de empleados y que, en sustitución, la empresa adquiera boletos de Tren Urbano para repartirlos entre sus empleados.

Con la PR-53 vas de Fajardo a Yabucoa *jexpreso!* en 30 minutos menos



"Uno de los elementos más visibles y contundentes de nuestra infraestructura es nuestro sistema de carreteras y transportación que nos ha de situar en forma ventajosa frente a un Nuevo Milenio de incontables oportunidades."

Pedro Rosselló
Pedro Rosselló

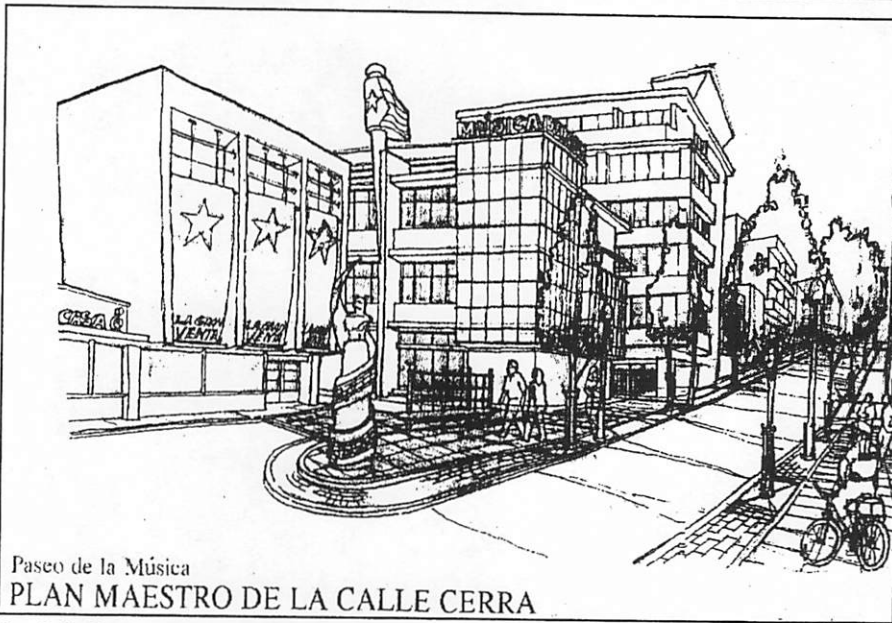


En diseño
Construida

Ahora puedes viajar de forma directa, sin semáforos, a través de una cómoda autopista de cuatro carriles entre Fajardo y Yabucoa, con ahorros de más de 30 minutos de viaje entre ambos límites, comparado con los 70 minutos que toma el viaje por la carretera PR-3.

Además tienes una nueva alternativa para llegar a las regiones Este y Sureste en un tiempo corto: toma la Autopista Luis A. Ferré, luego el Expreso PR-30 donde conectarás con la nueva Autopista PR-53.





Paseo de la Música
PLAN MAESTRO DE LA CALLE CERRA

Frank X. Moya Architects from New Jersey have developed this preliminary master plan for Cerra Street.

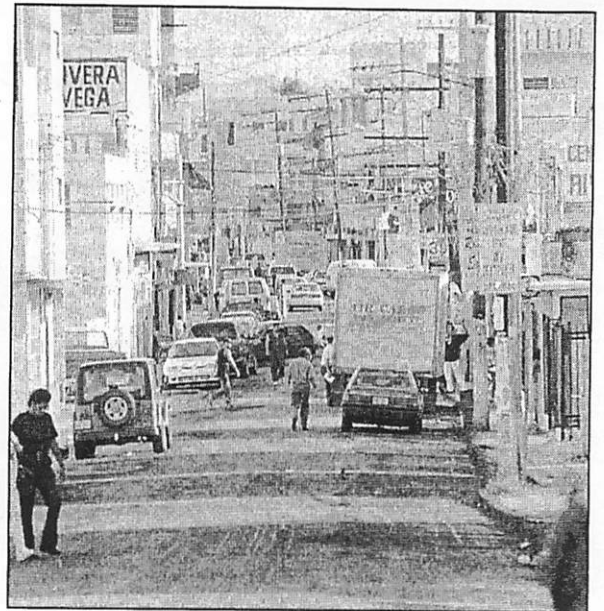


Photo Special to the STAR by César Silva
Cerra Street at Stop 15 in Santurce has a rich legacy which is on its way to being restored.

Restoring the Cerra strip

Local groups organize fundraising festival to revive musical mecca

MELBA FERRER
Of the STAR Staff

Slithering between a demure portion of Ponce de León Avenue and an obscure section of Fernández Juncos Avenue at Stop 15 is none other than Puerto Rico's musical Mecca. To most eyes, Santurce's Cerra Street is a far cry from a dazzling touristic site. Yet visitors from all over the island and even abroad trek through it daily, oblivious to the entangled webs of electrical wires, the potholes and the rundown buildings, seeking not the promise of a free piña colada and a tacky T-shirt, but music, music and more music.

Cerra Street's importance as Puerto Rico's music distribution center has finally been recognized. The Cerra Street community, San Juan City Hall and even the central government are working together to revamp the strip and add to efforts to refurbish Santurce. And they are looking into the possibility of marking it or part of it as Paseo de la Música, reminding all that music is what actually attracts people from all walks of life to this special section of Santurce.

It was the Cerra Street Owners and Merchants Association that took a good look at the sorry state of their neighborhood and decided it was high time to do something.

"One of the main purposes is to place the street back in its former position as the entrance to Santurce," noted Roberto Giral, association president.

As a first step, the merchants and building owners decided to get some new paint on the buildings and clean up the area. But the association also tapped University of Puerto Rico professor Julio Damiani Cósimi for an historical profile of the street, and com-

missioned the New Jersey-based architectural firm, Frank X. Moya, to come up with preliminary master plan in revamping the street.

The street's history alone proved to be very intriguing.

"Cerra Street is one of the oldest in Santurce," notes Cuqui Ríos, the Association's coordinator for Cerra Street's First Festival next weekend.

Prof. Damiani's initial investigations show that by 1897 Cerra Street was a private area, part of a plot of land belonging to a Spanish merchant named José Cerra. Members of the Cerra family had streets named after themselves — Elisa Cerra, Blanca Serra (now Las Palmas), Ernesto Cerra and Pepito Cerra (now Fernández Juncos Avenue).

Early this century, the elder Cerra passed the street on to the San Juan municipality with the condition that the name remain the same. And in no time, the street became home to a long line of record distribution companies that still stand today.

But the initial architectural master plan poses a few challenges. The plan proposes revitalizing the street, but upholding its architectural and historical value, as well as integrating the adjacent El Gandul sector in the plan.

It means not only restoring buildings, and planting trees throughout the street, but improving sidewalks with a walkway type of setting, as well as placing ghastly electrical lines underground and improving sewage systems.

Hence, a joint effort among the Association, City Hall and the central government is crucial.

But, red tape aside, the commitment seems to be there. And with federal, municipal and Commonwealth funding, the construction, which does not yet have a price tag, should begin sometime late summer. "They are giving their endorsement and their support to this project," says Lyvia Rodríguez, head of City Hall's Santurce Urban Center Division.

"The initial plan consists of making the street more pedestrian friendly, more enjoyable and safer," she adds. But those cruising in their cars need not fear. The plan also includes marking nearby parking spaces.

"This is a preliminary plan," she cautioned. "And it will shift and undergo fine tuning as it goes on."

But in the bigger picture, the Cerra Street project fits in perfectly with the long ago proposed Enrique Martí Coll urban walkway, which links San Juan, the Condado Lagoon, Santurce, Parque Central, Hato Rey and even Río Piedras in a giant pedestrian and bicycle path as part of an overall plan to make San Juan greener and more user friendly.

"Cerra Street is of the few routes that goes continuously from north to south — from Baldorioty de Castro Avenue to Parque Central," says Rodríguez. And it is the only route that either links or facilitates the link to all the above mentioned sites.

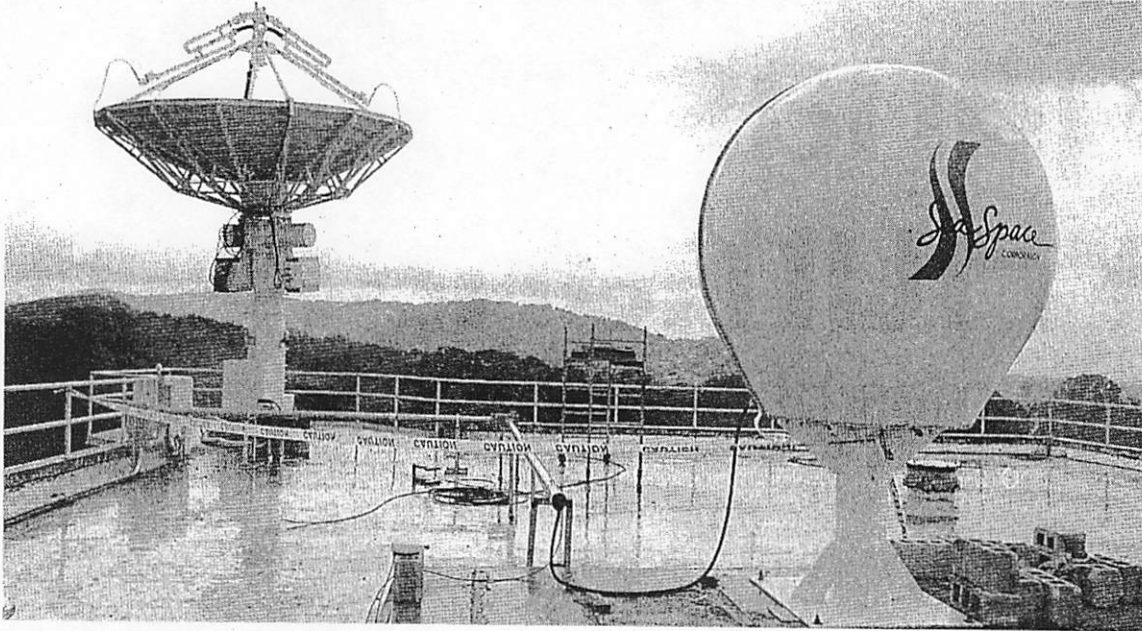
But as the clock ticks on and as all the municipal and commonwealth agencies finally reach agreements on who does what and when, the Cerra Street Owners and Merchants Association has decided, again, to start on their own by holding its first Cerra Street Festival from June 5 to 7 in a fundraising effort to continue the historical and architectural studies and further improve the area.

"The event and the entertainment is free," says Cuqui Ríos. "And there will be kiosks selling food and drink," she said.

For those of you who want to get to know Cerra Street a little better, a good way is to visit the First Cerra Street Festival June 5 to 7.

Toño Rosario, Lissy Estrella, Alto Voltaje, Puerto Rican Power, Plenéalo, Karis, Grupomanía, Millie Corretjer, Tito Rojas and Gabriel Ferri, among many other artists will take part at any given time in the three-day fete. There will be three stands located at different points of the street.

And joining the celebration is City Hall with its Día de la Juventud on June 6. Domingo Quiñones, Fuera de Liga, Michael Gabriel and other artists will convene at Parque Central, which, incidentally, marks the end of Cerra Street.



ESPECIAL PARA EL NUEVO DIA/RENE SUAREZ

El sistema de satélites en la foto, forma parte de un programa del Recinto de Mayagüez llamado FUSE (Far Ultraviolet Spectroscopic Explorer) que trabaja en coordinación con la Universidad de Johns Hopkins.

Trascendental la investigación local a nivel global

Por **GLADYS NIEVES RAMIREZ**
DE EL NUEVO DIA

MAYAGÜEZ - En una esquinilla de los terrenos del Recinto Universitario de Mayagüez (RUM), un grupo de estudiantes y profesores escudriña, a través de satélites y radares, los desplazamientos de la tierra y el

mar. Sus hallazgos serán usados por la NASA.

Otro grupo desarrolla materiales para hacer sensores que se puedan usar en el espacio.

Un poco más al sur, en Isla Magüeyes en La Parguera, otros investigadores observan

los efectos de los rayos ultravioletas sobre yerbas marinas para luego desarrollar algún ungüento que proteja la piel de los seres humanos que viven en zonas tropicales.

Allí también se buscan soluciones a la erosión de las costas y se confeccionan mapas para identificar las áreas en riesgo de inundación por maremotos en todo el Caribe.

El tren urbano, que se construye en el área metropolitana, no sería posible sin los experimentos del RUM.

ESTOS SON algunos de los 398 proyectos de investigación que se desarrollan en estos momentos en el RUM, el primer centro de investigaciones del país.

Proyectos que se realizan junto a agencias federales como la NASA, el Departamento de Defensa Civil, el Departamento de Energía, el National Science Foundation, National Institute of Health y National Oceanic and Atmospheric Agency (NOAA). O con universidades como Massachusetts Institute of Technology (MIT), Johns Hopkins y Penn State.

El doctor Phillip J. Sakimoto, especialista de la NASA, afirma que durante los últimos 10 años, el Centro Tropical para la Investigación Terrestre y Espacial (TCESS, por sus siglas en inglés) del RUM ha logrado colocarse como el centro tropical para el estudio de condiciones climáticas a nivel global.

"Eso es bien importante para nosotros", expresó Sakimoto. "Han logrado impartirle una dimensión global a las investigaciones locales".

El TCESS es dirigido por el doctor Rafael Fernández-Sein, su principal investigador.

EN EL año fiscal 1996-97, el RUM obtuvo \$13 millones en fondos estatales, federales y privados para proyectos de investigación, según el doctor Manuel L. Hernández Avila, director del Centro de Investigación y Desarrollo (CID), que administra ese dinero.

Hernández indicó que esa cifra asciende a más de \$17 millones si se incluyen los

proyectos de años anteriores. Al agregar los experimentos de la Facultad de Ciencias Agrícolas y las estaciones experimentales, la cifra se acerca a los \$27 millones. En comparación, el Recinto de Río Piedras sólo cuenta con \$12 millones, si se excluye a Ciencias Médicas.

"Eso indica que tenemos mejores investigadores. Investigadores más interesados en la investigación, que han escrito mejores propuestas", explicó Hernández. "El dinero externo no se regala. Aquí los investigadores escriben unas propuestas que compiten con muchas personas de Estados Unidos".

Las agencias federales aportan el 74% de los fondos del RUM para investigaciones, el gobierno estatal brinda casi 12% y el resto proviene de entidades privadas, como universidades o la industria.

La Facultad de Artes y Ciencias recibió el 51% de ese dinero, seguido por Ingeniería, con 44%. Los departamentos de Ciencias Marinas e Ingeniería Eléctrica son los más productivos.

"**NUESTRO PROGRAMA** de Ciencias Marinas es reconocido mundialmente", dijo Hernández Avila.

Destacó que otro programa que le ha dado prestigio al RUM es el Centro Hemisférico de Cooperación en Investigación y Educación en Ingeniería y Ciencia Aplicadas (COHEMIS), creado en 1991 para promover la investigación en las Américas.

"El desarrollo de Puerto Rico ha dependido mucho de los egresados del RUM. De eso yo estoy muy seguro", manifestó Hernández. "Además, está haciendo trabajos con montones de países del Hemisferio".

Afecta la actitud de las personas, los trabajos se aguantan un poco. Por ejemplo, si el Senado tienen brazos caídos no se llegan a ciertas decisiones que hay que hacer. Por ejemplo, hay una propuesta de hacer un decanato de estudios graduados de investigación, que está en el aire. Los investigadores son tan independientes que ellos no se afectan.

Radiografía del RUM

MAYAGÜEZ - El Recinto Universitario local se estableció en 1911 como el Colegio de Agricultura y Artes Mecánicas (CAAM), bajo la iniciativa del prócer José de Diego y el entonces director de la Estación Experimental Agrícola Federal, D.W. May.

Como la Isla estaba en medio de una transformación económica, el enfoque del CAAM era preparar profesionales en las ciencias agrícolas y la ingeniería.

En 1966, se convirtió en el RUM, segundo en tamaño dentro del sistema de la Universidad de Puerto Rico y el único con una Escuela de Agricultura, una Facultad de Ingeniería y un programa graduado en Ciencias Marinas. Su currículo se ha ampliado a través de los años y hoy es una universidad completa.

- El RUM ofrece un programa de grado asociado, 54 de bachillerato, 29 de maestría y tres de doctorado.
- Cuenta con una facultad de 801 profesores, 13,000 estudiantes y 1,341 empleados no docentes.
- Tiene un presupuesto anual consolidado de \$127 millones.
- Su impacto económico directo e indirecto es de \$286.5 millones.
- Aporta \$6.2 millones a la economía de 17 pueblos del oeste.
- En 1994-95 el 51% de la matrícula total era masculina, pero los porcentajes se invirtieron en el semestre que acaba de terminar, a 51% femenino.
- En 1996 recibió la acreditación del Middle States Association of Colleges and Schools, entidad que establece parámetros de excelencia académica.

Algunos de sus centros de investigación más importantes son:

- Centro para el Estudio de la Tierra y el Espacio
- Centro de Investigación de Infraestructura Civil
- Centro Hemisférico de Cooperación en Investigación y Educación en Ingeniería y Ciencia Aplicada (COHEMIS).
- Centro de Investigación y Desarrollo de la Acuicultura Comercial en Puerto Rico
- Instituto de Investigación de los Recursos del Agua en Puerto Rico
- Centro de Energía Alternativa
- Sea Grant College Program, Land Grant College y Space Grant College. Recibe subvenciones federales para investigaciones en el mar, tierra y el espacio



LOCAL NEWS

P.R. lawmakers found to be among the best paid in the Americas

Informal interviews carried out at COPA conference

By RAFAEL F. FRANCO
Of the STAR Staff

Lawmakers in Puerto Rico are among the best paid and receive more benefits than their counterparts in this hemisphere, informal interviews with legislators from all over the Americas revealed.

The STAR on Saturday spoke to lawmakers from Mexico, Canada, Guatemala, Haiti and Central America, who are on the island to participate in the meeting of the Parliamentary Conference of the Americas, or COPA, as it's known by its Spanish initials. COPA, which groups officials from 60 legislatures from North, Central and South America, was created in 1994 at the Summit of the Americas in Miami.

Lawmakers' salaries were converted into U.S. dollars for purposes of this story.

The issue of how much island lawmakers make has taken center stage after the Legislature began considering a bill that would hike the current \$40,000 yearly legislative salary by 50 percent. In addition to their salary, island legislators also receive an average of \$20,000

in per diems for attending sessions and committee meetings. These perks place them among the best paid in the United States.

Unlike local lawmakers, who also have a government-paid car and gasoline, most legislators interviewed do not receive state-sponsored transportation.

"It's not a tendency [in Latin America] to provide automobiles to each legislator. Usually they cover the costs of their transportation or commute," said Ricardo Torres Origel, government committee chairman of Mexico's federal parliament.

Torres Origel said there are two types of lawmakers in Mexico representing federal and state constituencies. While the former earn \$54,000 annually, the state legislators' salaries fluctuate between \$42,000 and \$48,000, he said.

"Only the presidents of the legislative bodies receive official vehicles," Torres Origel added.

Brazil has three types of lawmakers, said Brazilian parliamentarian Gerardo Magela Pereira. The best-paid of the three, the federal legislator, has a salary of about \$70,000, while the other two can earn anywhere from \$40,000 to \$50,000 annually. In Haiti, by contrast, a full-time senator earns \$21,600 a year, while a member of the lower chamber only earns \$18,000 annually, said Jean Robert Sabalat.

Sabalat added that the last time law-



STAR photo by Francesca von Rabenau-O'Reilly

From left, Senate President Charlie Rodríguez, U.S. Ambassador to the Organization of American States Víctor Marrero, Quebec National Assembly President Jean-Pierre Charbonneau, Secretary of State Norma Burgos and House Speaker Edison Mísla Aldarondo participate Saturday in the meeting of the Parliamentary Conference of the Americas, or COPA for its Spanish initials.

makers received a salary increase was before the prior administration, more than four years ago. He said only the top members of both Houses receive official transportation and a salary bonus of \$5,000 yearly. "We are only allowed to work as professors outside of the parliament," Sabalat said.

In Guatemala, parliamentarians earn \$13,400 annually, but their per diems amount to \$20,400 a year, according to a member of the Guatemala-based Cen-

tral American Parliament.

A Canadian legislative aide said legislators there earn around \$43,000 a year in salary and about \$22,000 in allowances, while senators earn \$46,000 a year and receive no allowances.

In related matters, Secretary of State Norma Burgos gave the keynote speech at the COPA meeting Saturday and said it was necessary for hemisphere leaders to solve the social problems affecting the area.

Orocovis mayor asks court to stop trial

Colón Berlingeri: Issue of judge must be addressed

Efe News Agency

The political and legal struggle over the Orocovis mayor's seat continues.

Mayor Jesús Edgardo Colón Berlingeri has asked the Circuit Court of Appeals to stop the trial on whether he's qualified for the post until the issue of whether the presiding judge should be removed is resolved.

The mayor now wants the appeals court to remove

Judge Heriberto Sepúlveda Santiago, who was named by the Puerto Rico Supreme Court to resolve the controversy over whether Aibonito Judge Aurelio Gracia Morales should inhibit himself in the case brought by Vice Mayor Luis Angel Ortiz.

Ortiz is claiming that the recently appointed mayor is not qualified because he does not live in Orocovis.

Sepúlveda Santiago did not find reason for Gracia Morales to inhibit himself, and the mayor appealed to get that decision reversed.

Colón Berlingeri does not want Gracia Morales to preside because in a hearing in open court, he questioned whether a person who does not reside in a municipality can become its mayor.

The mayor's lawyers argue that Ortiz's challenge to Colón Berlingeri falls outside the norms of the New Progressive Party, which governed the selection of the present mayor.

Ortiz had served for 17 years in the position of vice mayor under Jesús "Tito" Colón, the current mayor's deceased father. Upon his death, NPP delegates selected Colón Berlingeri to serve in his father's stead.

The vice mayor took the selection of Colón Berlingeri to court, arguing that he had violated the Electoral Law and the Municipal Reform Law by not having his official residence in Orocovis at the time of his selection last March.

Sale is announced of 5 CDTs for some \$12 million

By STAR Staff

Government Development Bank President Marcos Rodríguez-Ema and Health Secretary Carmen Feliciano announced on Friday the sale of the Diagnostic and Treatment Centers in Gurabo, Hormigueros, Cabo Rojo, San Germán and Sabana Grande for some \$12 million, a prepared statement said.

The centers, known as CDTs for their Spanish initials, are being sold as part of the Rosselló administration's plans to privatize government health facilities.

The CDT in Gurabo was sold to Gurabo Community Health Center, Inc. for \$900,000. The company has administered

the CDT for several years and will carry out capital improvements worth about \$1.7 million. The company has extended job offers to all current employees at the CDT, the statement said.

The CDTs in Cabo Rojo and San Germán were purchased by Rovica Development Inc., which will invest nearly \$5 million in the facilities.

The Hormigueros CDT was sold to Servicios Médicos de Hormigueros, which will invest more than \$1.3 million in improvements.

Meanwhile, the Sabana Grande CDT was purchased by the Sabana Grande Municipality, which will invest more than \$2 million to revamp the facility, the statement said.

\$446 million spent so far this year on infrastructure

Efe News Agency

The government has already invested \$446 million in infrastructure this year, Gov. Rosselló announced Saturday.

Rosselló said that amount will continue to increase to reach up to a total \$7 billion by the year 2000 so Puerto Rico can have the necessary infrastructure.

He said \$270 million were invested in infrastructure projects in 1995 and the amount increased to \$321.6 million in 1996 and \$392 million in 1997.

The Northwest Superaqueduct is among the projects being designed and will begin partial operations after an investment of

more than \$120 million, the governor said.

In his weekly radio program "Rendering Accounts," Rosselló announced that construction of the North Coast Superaqueduct is 76.3 percent finished and more than 42,000 lineal meters of pipeline have been installed.

The Superaqueduct is expected to begin operations in 1999 funneling some 75 million gallons of water to the metropolitan area.

He said the water treatment plant is 65 percent completed and the waste water station is about 85 percent done. The electrical system for the pipeline is 95 percent ready, he said.

Lista la campaña informativa del Tren Urbano

Por JOSE JAVIER PEREZ
DE EL NUEVO DIA

MAS QUE un medio de transportación masivo, el Tren Urbano será un vehículo de cambio socioeconómico que redefinirá el entorno ciudadano.

Este será el tema central de una campaña informativa que comenzará la semana que viene en televisión, salas de cine, radio y periódicos y que podría costar cerca de \$300,000 al año, indicó ayer Carlos Pesquera, secretario del Departamento de Transportación y Obras Públicas (DTOP).

Según Pesquera, la campaña debería durar hasta que se inaugure el proyecto. El DTOP espera terminar la primera fase del

Tren Urbano -entre Bayamón y Santurce- para el verano del año 2001.

Como portavoz de esta campaña, el DTOP contrató a la joven arquitecta Astrid Díaz, conocida por ser la productora de "Apuntes de Arquitectura", un segmento que se transmite a través de los canales de la Corporación de Puerto Rico para la Difusión Pública (Canales 6 y 3), en el cual presenta, de forma sencilla, reseñas sobre estructuras de gran valor histórico y arquitectónico.

Estas cápsulas sobre el Tren Urbano se difundirán a través del Canal 6 y se lanzará un nuevo segmento cada lunes, explicó Jorge Inserni, director de la Corporación de Puerto Rico para la Difusión Pública. Cada cuña dura aproximadamente tres minutos.

MEDIANTE UN arreglo especial, el contenido de estas cápsulas sobre el Tren Urbano aparecerán en forma de texto en el diario El Vocero. Pesquera dijo que la campaña podría expandirse a los medios de comunicación no gubernamentales, pero dijo que este particular no se ha definido aún.

La arquitecta Díaz desarrolla sus investigaciones y produce las cuñas independientemente del DTOP, según aseguró Pesquera. El contrato de la arquitecta es por unos \$100,000 y cubre los servicios profesionales de Díaz y la producción de las cuñas.

La información aparecerá también en la Internet (www.dtop.gov.pr), en unos folletos y en un documental que se utilizará en charlas y conferencias.

Al justificar la campaña, Pesquera sostuvo que entre la ciudadanía existe mucha confusión sobre el proyecto del Tren Urbano, al grado que confunden cualquier construcción de carretera con este proyecto de

infraestructura, cuyo costo está cerca de los \$1,500 millones.

La campaña persigue, además, que el público entienda que las inconveniencias que

experimentan hoy en algunas áreas de construcción serán temporales. "Queremos que se perciba el tren como algo que es parte de la gente", dijo.

SERVICIO POSTAL DE LOS ESTADOS UNIDOS

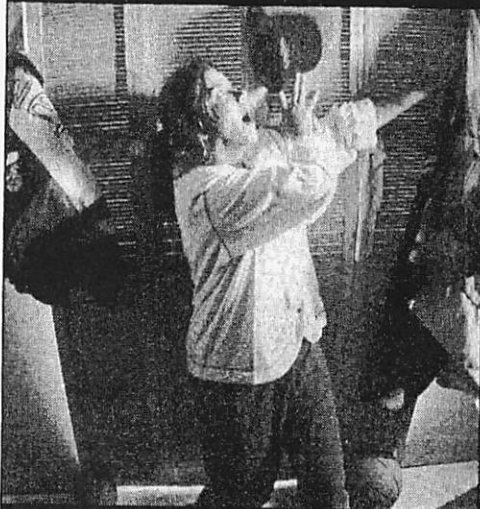
El Servicio Postal del Distrito del Caribe interesa alquilar edificio de una planta en hormigón, construido siguiendo las especificaciones del Correo o espacio existente renovado para uso Postal, de aproximadamente 5,442 pies cuadrados de espacio interior en un solar de aproximadamente 60,000 pies cuadrados, libres de requisitos enajenantes y limitantes al solar en el **Municipio de Santa Isabel, Puerto Rico**. Contrato por un término básico de veinte (20) años con cuatro (4) opciones de renovación consecutivos de cinco (5) años cada uno. Propiedad debe satisfacer los requisitos locales y de zonificación para permitir el uso de una facilidad postal. Las ofertas deben de estar dentro del **Municipio de Santa Isabel** y los límites a considerarse son: (Norte) Expreso P.R. 52, (Sur) Mar Caribe, (Este) P.R. 543 y por el (Oeste) Río de Coamo. Propiedad ofrecida debe estar libre de materiales tóxicos y contaminantes. No debe de estar localizado dentro de zonas inundables. Todo licitador será responsable de todos los gastos inherentes al proceso. Ofertas deben ser sometidas siguiendo instrucciones en los documentos de Solicitud de Oferta. Toda oferta debe ser recibida al cierre del día 25 de junio de 1998. La Solicitud de Oferta (que incluye especificaciones de construcción, planos típicos y contrato de arrendamiento) estará disponible en la **Oficina de Correo, Servicios Administrativos, Urb. Mario Jullá Ind. Park, 728 Calle C, San Juan, P.R. 00920-9981, Atn.: Lilliam Rodríguez, Tel. 782-3916**, por la cantidad de \$75.00 en cheque o giro postal a nombre de "Disbursing Officer-USPS".



La arquitecta Astrid Díaz será la portavoz de la campaña del Tren Urbano. El contrato de la arquitecta es por \$100,000.

EL NUEVO DIA/J. ISMAEL FERNANDEZ REYES

Luisito:
"¿Mami, encontraste mi mochila?"



Mamá:
"Llamé a Closet Ways... ¡Y RESOLVI!"



Todo en Orden. Y a la Orden.

En Closet Ways
organizamos tu vida.



Todo en orden. Y a la orden.

- ▶ Organizadores
- ▶ Puertas de Espejos
- ▶ Utensilios para el hogar
- ▶ Instalación profesional
- ▶ Visitamos tu hogar
- ▶ Seguridad en las tiendas

ESTIMADOS GRATIS. Llama ahora: 768-5000

- Tienda El Señorial: Calle Paraná #1723 en El Señorial
- Tienda Bayamón: Drive-In Plaza, Carr. #2 Hato Tejas, Bayamón

No fluke

BUSINESS OWNERS CONFIRM OFFICIAL STATISTICS SHOWING A CONTINUED DRAMATIC DROP IN CRIME; A BOOST FOR BUSINESS, BUT CONCERNS REMAIN

By MARICELLE RUIZ-CALDERON

Put the sensationalist headlines aside for a moment. It is time for a dose of reality on the crime front, which, contrary to popular belief, happens to be good news for citizens and business.

Crime in Puerto Rico continues its decline, going on five years straight. Clearly, the trend is no fluke. Crime on the island is even decreasing more rapidly than in the rest of the United States.

That means great news for busi-

ness, according to numerous government officials and business owners interviewed by CARIBBEAN BUSINESS. More secure consumers tend to feel better about going out and spending money.

According to Puerto Rico Police Department statistics, overall crime decreased 26.4% or by 33,999 cases during the past five years, from a peak of 128,874 cases in 1992 to 94,875 cases in 1997.

During last year alone (1997, when compared to 1996), the 4.9% decline on the island surpassed the 4.0% drop in the rest of the U.S., according to preliminary statistics from the FBI's 1997 Uniform Crime Reports and local police statistics.

Murder, rape, aggravated assault, burglary and larceny decreased more rapidly in Puerto Rico in the past year than in the States. Puerto Rico is posting figures higher than the national average only in robberies and motor vehicle theft.

Murders reached a peak of 995 in 1994 and have decreased by 272 cases or 27% since. An estimated 80% of murders today are drug-related, a record high.

"Crime was a serious problem in the past," said Juan Bauza, president of the Puerto Rico Chamber of Commerce. "We haven't eradicated it, but the situation has improved substantially. It seems to me that the government's *mano dura* (get-tough) policy against crime is working."

With crime in general having improved, it is now shoplifting that has businesses concerned (see related story).



Pedro Toledo,
public safety commissioner
and police superintendent
of Puerto Rico

Police Superintendent Pedro Toledo, meanwhile, described illegal firearms trafficking as another problem in the fight against crime (see related story).

"If there weren't so many [illegal] firearms in circulation, the number of murders could be lower," he said during a recent interview. "A very high percentage of murders linked to drug-trafficking and holdups is committed with illegal weapons."

ISLANDWIDE

Stepped up police vigilance is credited with much of the decline, but across the board and throughout the island businesses have contributed to their own cause by installing security measures they claim have been effective.

"We've never been the victims of an armed robbery and they've only broken into the store once in 1996," said Dagmar Padilla, a Naranjito clothing store owner, citing occasional shoplifting as the main culprit. Padilla said those types of crimes have gone down since the store installed an alarm and sensor system.

Rene Sanchez, a Mayaguez gas station owner, also said the situation has improved. "Things have gotten better in the past couple of years," he said, attributing the improvement to the construction of bulletproof cashier cabins in gas stations and an increase of law enforcement officers on the street.

"More FURA agents, local police officers, municipal guards, and FBI agents stop by the gas station," he said. "That makes me feel better in terms of safety." FURA is the Spanish acronym for United Forces for Rapid Action, a police department tactical division used to intercept drug shipments onto the island.

"I cannot recall the last time a crime took place in this area," said Jaime de Jesus, an Utuado seafood restaurant owner. "Thank God everybody around this area knows and watches out for each other."

Still, de Jesus noted how police officers have stepped up their presence in the area.

"We don't have a lot of crime," said Arecibo cafeteria owner Carmen Barreto. "Police officers pass by often."

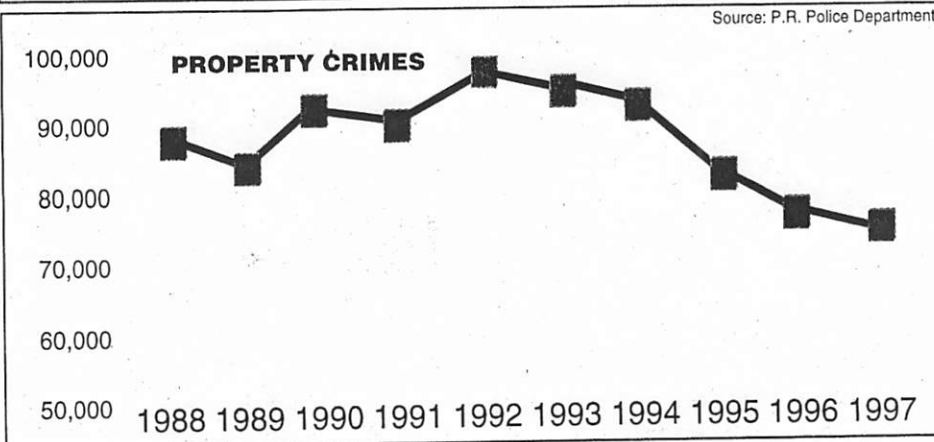
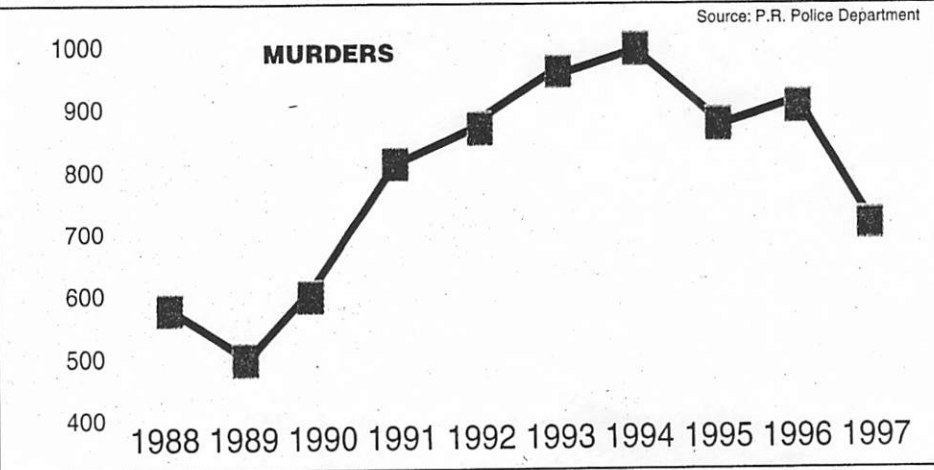
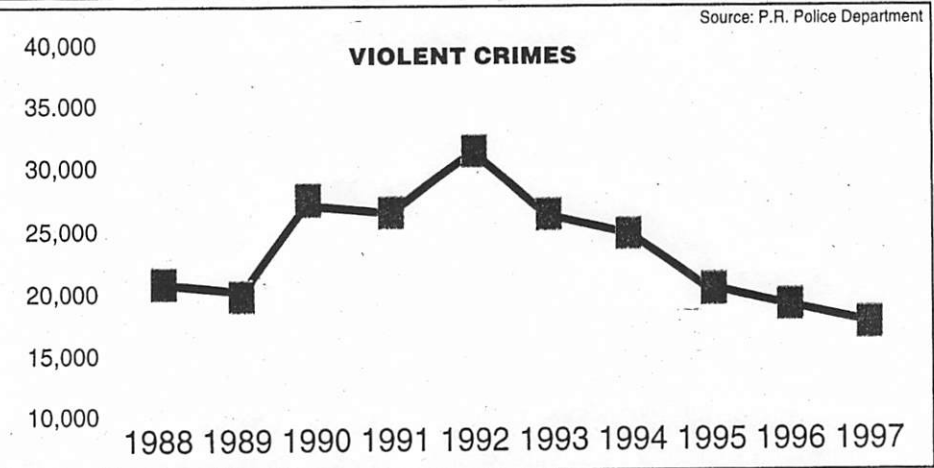
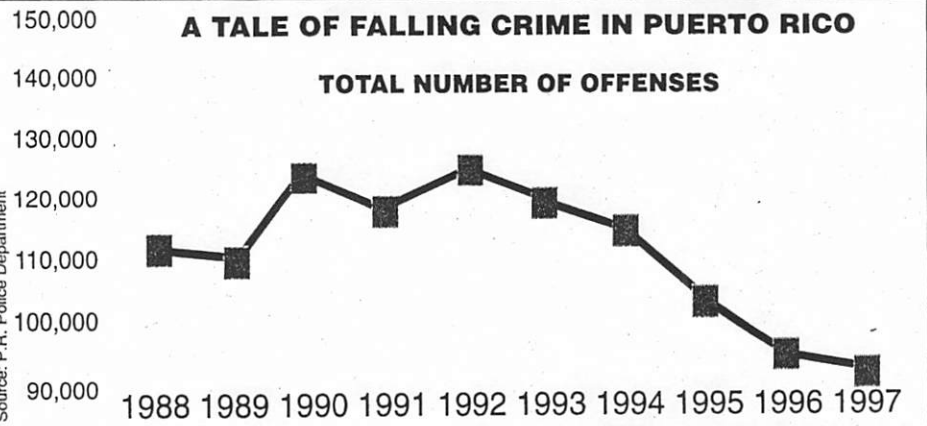
About four years ago, Barreto said, burglars broke into the cafeteria, a crime she said is one of the most common in the area. She said she quickly solved the problem by installing an alarm system.

Isabel Rivera, the manager of a Ponce pawn shop, said a bulletproof cabin for employees, grilles and an alarm system as well as a nearby municipal guard station keeps robbers away. "Thank God nothing has ever happened," she said, adding that she's been at the store six years.

Rivera said neighbors and police officers keep an eye on store employees when they open and close the store to protect them from holdups. They started doing this after an employee at a nearby pawn shop was the victim of a holdup as she entered the store.

"We have increased our security to primarily decrease shoplifting," said the manager of a Caguas cash & carry who asked not to be identified, adding the store hasn't fallen victim to an armed robber during the two years he has been in charge.

"We've never been mugged. The closest thing to



Continued on page 22

Continued from page 21

an armed robbery was a man who threatened a cashier with a bottle," Humacao pharmacist Fermin Garcia said, adding the bottle bandit is now in jail. "What you see around here is small-scale vandalism and robberies. Every now and then you see a cop running after a shoplifter."

Pablo Lafitte, head of security at Plaza Las Americas' JC Penney, recently described shoplifting as the crime which most affects businesses nowadays. The closest thing to an armed robbery JC Penney came to, Lafitte noted, was the day an individual "who looked like a murderer" lifted his shirt to show his gun to a store employee who demanded that he turn over clothing articles he had not paid for.

FEDERAL AGENCIES TO THE RESCUE

Federal officials explained that Puerto Rico has become a major transshipment point for drugs headed to the United States, prompting the local branch of the Drug Enforcement Administration (DEA) to step up its efforts and the FBI operation to make the fight against drugs its number one priority.

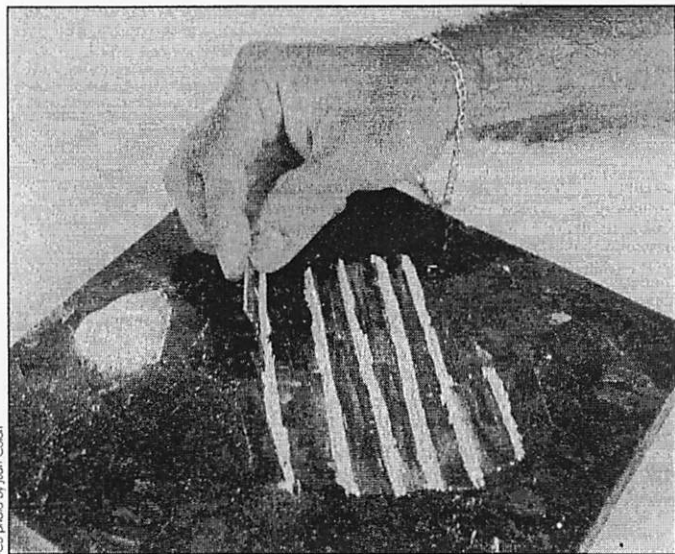
the local DEA office, is a 24-year veteran of the DEA who has worked in Colombia and on the U.S./Mexico border, a transshipment point for drugs in route to the U.S.

"What I'm trying to implement here is a series of initiatives that worked well in Mexico, including a database to link the islands of the Caribbean," he said during a recent interview. "In any type of regional strategy, you have to have a platform and that platform could be the exchange of information."

Vigil said the gathering of information brings law enforcement agencies working in the Caribbean together, fostering cooperation and trust that makes the fight against drug-trafficking a less onerous task.

The DEA will not only continue devising enforcement strategies, but Vigil said it will also step up so-called demand reduction efforts to educate children about "the evils of drug consumption."

Recently appointed FBI Special Agent in Charge for the Caribbean James K. Weber is also focusing on the drug issue. Weber, a 23-year FBI veteran, specializes in drug law enforcement and special investigations, including undercover opera-



CB photo by Juan Cabán

Each agency has named a new head for their respective Puerto Rico offices, and both gentlemen are coming in driven to produce results.

"Every time [drug lords] see the need, they shift [their transshipment points]," said DEA Special Agent in Charge Michael Vigil. "Now the shift has been from Mexico to the Caribbean."

Vigil, recently appointed head of

tions, and has also worked along the U.S./Mexico border.

"There are some indications that the drug-trafficking patterns are shifting back to the Caribbean," he said, adding that Puerto Rico and the U.S. Virgin Islands receive "a considerable amount" of funds when compared to other regions considered by U.S. officials as

No hacking allowed

FBI sets sights on protecting computer networks and infrastructure from criminals

By MARICELLE RUIZ-CALDERON

The FBI will soon contact government and private-sector officials to establish teams of experts to further protect local infrastructure and computer networks from hackers, Special Agent in Charge James K. Weber said recently.

"We have agents already working on infrastructure protection here," Weber said. "We plan to institute soon a computer squad to protect networks from hackers. But it has to be a cooperative effort with businesses."

Computer hackers are individuals who enter networks illegally to disrupt them. One notorious hacker broke into the U.S. Department of Defense network. The action is a federal offense and could be punished with fines, prison time or both.

"Many times businesses don't want to report that their system has been invaded [because that may be considered a sign of vulnerability]," Weber conceded. "But it's important for us to receive those reports so we can provide protection."

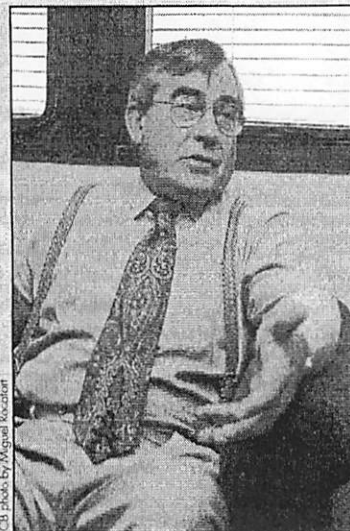
"We have just started to work on the program here, but the business community can expect to hear from us soon," said the FBI veteran, who recently transferred to the island from New Mexico.

Recent cases involving computer hackers have shown the need to expand the computer crime program — currently in place in several state-side offices — to all offices, Weber said.

The computer program, he said, initially attempted to nab and arrest those distributing child pornography through the Internet. But he noted computers are now being used to commit other crimes.

"A bank in New York lost millions of dollars when a Russian individual manipulated its computer system," Weber said, recalling a recent case. "The Commonwealth of Puerto Rico is closely tied to the U.S. banking system."

Earlier this year, the national law enforcement organization opened the National Infrastructure Protection Center in Washington to gather information to protect the nation from threats such as water contamination, damage to electrical installations and



CB photo by Miguel Escobar

FBI Special Agent in Charge James K. Weber, recently transferred to the island from New Mexico, says federal agents soon will contact government officials and business owners to establish ties that will help them better protect local infrastructure and computer networks. Weber also says he will lead agents in their efforts to decrease the use of the island as a transshipment point for drugs en route to the U.S. and to nab public officials involved in corrupt enterprises.

computer hackers. FBI officials want to further the initiative beyond the U.S. capital and a handful of states.

"We just realized how vulnerable we are," Weber said in reference to the breaking of a dam gate in the Lake Carraizo reservoir. Local officials reportedly attributed the situation to an electrical and computer-related problem with the gate. But others unofficially said it was sabotage triggered by opposition to the sale of the Puerto Rico Telephone Co.

"With the right knowledge you can hold Puerto Rico — or any other country — hostage," Weber noted. He emphasized the need to develop intelligence and contacts to protect infrastructure and computer networks.

In addition to protecting infrastructure and computer networks, Weber must also lead federal agents in efforts to decrease the use of the island as a transshipment point for drugs en route to the United States and to lower the commission of violent crimes such as the carjacking. Under Weber's mandate, local agents are also slated to tackle white collar crime, specifically health care fraud and public corruption. ■

Continued on page 23

Continued from page 22

High Intensity Drug Trafficking Areas or HIDTAs.

"Our goal is to remove the entire criminal enterprise," Weber said, adding the FBI together with other



"What I'm trying to implement here is a series of initiatives that worked well in Mexico." DEA Special Agent in Charge Michael Vigil.

federal agencies such as the DEA can dismantle drug-trafficking organizations by "hurting them" in "five or six places" at once. And although he said many of those belonging to the "upper management" of the drug world aren't on the island, this is an important transshipment point for their products.

"There's no question that there is a relationship between drug trafficking and crime; they're like fraternal twins," Weber said. "And there's no question that if we can do something about drug trafficking, crime will go down."

Another area of importance to the FBI on the island is carjackings, Weber said. "Several years ago the rate of carjackings was outrageous here," he said. "It has fallen by between 60% and 70% as a result of the efforts of the Puerto Rico Police Department, federal agents and prosecutors."

DOWN, DOWN, DOWN

According to the FBI and the local police department, crime decreased 7.6% in San Juan between 1996 and 1997 compared to a 5% decrease in ten other cities with populations over 1 million. Murder, rape, burglary and larceny decreased more rapidly in San Juan than in these ten cities, while San Juan posted higher figures than the ten-city average for robbery, aggravated assault and motor vehicle theft.

Crime has now fallen below the levels of ten years ago. Police statistics show the total number of criminal offenses having decreased by 15.2% or 17,072 crimes since 1988, from 111,947 to 94,875 in 1997. Violent crimes, meanwhile, have diminished by 13% or 2,931 offenses, from 22,526 in 1988 to 19,595 in 1997.

Internal police documents obtained by CARIBBEAN BUSINESS show that on June 10, 1993, 71% of murders were drug-related, while 13% were linked to robberies, burglaries and carjackings. Five years later, June 10, 1998, the percentage of murders linked to drugs had jumped to 80.8%, while the percentage of homicides tied to robberies, burglaries and carjackings had decreased to 5.8%.

The number of robberies in Puerto Rico, meanwhile, reached a peak of 24,242 in 1992 and has decreased by 43.7% or 10,600 cases since then, according to police statistics. Aggravated assault cases have decreased during the past ten years by 42.2% or 3,623 cases, from the 8,575 in 1988 to 4,952 in 1997.

Property crimes have decreased by 15.8% or 14,141 cases during the same period, from 89,421 cases in 1988 to 75,280 in 1997. Burglaries have diminished by 25.6% or 9,285 cases in the ten-year period, from 36,227 in 1988 to 26,942 in 1997. Larceny is also down by 5.7% or 1,977 cases, from 34,693 cases in 1988 to 32,715 in 1997. Motor vehicle theft has gone down 15.6%; thieves have stolen 2,879 fewer vehicles during the same ten-year period.

MANO DURA

Among the factors that have contributed to a decline in crime has been an increase in law enforcement officials on the island. Both the FBI and the DEA have increased the number of agents and offices on the island, officials said, adding that since 1993 federal agents have joined local police officers in 19 task forces — also including U.S. Customs and U.S. Justice Department Special Investigations Bureau agents — to combat crime.

The number of police officers has increased 87% in the past 11 years, police officials said, from 9,655 officers in 1988 to 18,104 in 1998.

FURA's reorganization has contributed to a decrease in crime, police officials said, adding the number of agents in this division has jumped 852% during the past 6 years, from 48 in 1992 to 457 in 1998. During that period of time, the government has also provided FURA with additional equipment. ■

The growing shoplifting menace

Local merchants assail effects on prices and cost of doing business, as they lobby for bill to help reduce incidence

BY MARICELLE RUIZ-CALDERON

While businesspeople celebrate the overall decline in crime on the island, they cite the continuing increase in shoplifting as a major concern.

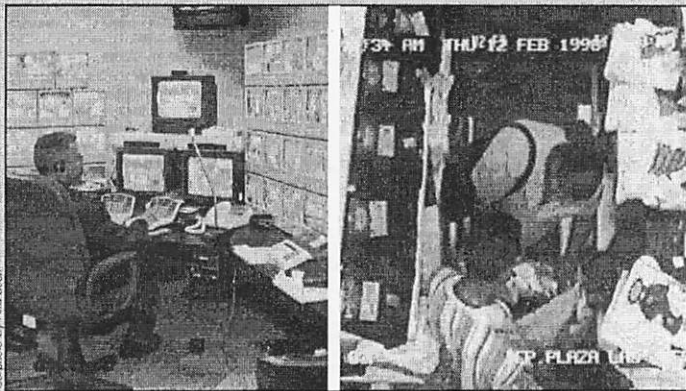
Still, the fight against shoplifting is generally considered to be an internal security matter of companies rather than an offense for which police forces must be mobilized.

"In general terms one may say that serious crimes such as murders and

the merchant has to invest in security equipment and personnel," he said. Security budgets could reach \$1 million in the island's largest stores.

The losses stemming from shoplifting and its prevention forces businesses to increase the price of their products, merchants acknowledged.

"Products could increase in price about 5% as a result of shoplifting-related losses as well as the cost of installing equipment and the hiring of personnel to prevent the practice," Rivera said.



At Plaza Las Americas' JC Penney store, security officials constantly monitor floor operations searching for shoplifters. Pictured above, JC Penney officials say, is a pair of alleged shoplifters captured by a security camera.

holdups have decreased in the past two years," said Rafael Rivera Rodriguez, an attorney at the Puerto Rico Chamber of Commerce (PRCC). "Nonetheless shoplifting — a crime which doesn't seem important in terms of economic impact — has been growing."

Shoplifting does have an "aggregate" impact on business, Rivera said. In 1981 the chamber of commerce estimated shoplifting accounted for \$42 million of the losses experienced by retail businesses. In 1997, the Chamber estimated that figure reached \$382 million or was about nine times larger.

"If you sell \$100,000 annually in a small business, 3% of that can be lost as a result of shoplifting," Rivera said, adding that losses could reach 6% to 8% when companies factor in the impact on sales of articles stolen by employees. According to U.S. and local experts, employee theft could put a larger dent on a company's bottom line than regular shoplifting.

"To that you must add the money

Pablo Lafitte, loss prevention manager at JCPenney in Hato Rey's Plaza Las Americas, said the company invested \$230,930 in security personnel in 1997, a \$10,000 or 4.7% increase from the previous year's investment. JCPenney invested more than \$500,000 to equip its new 351,000-square-foot store in Plaza Las Americas with the latest security equipment, including 77 video cameras, he added.

PRCC officials have joined forces with business owners and legislators to categorize shoplifting as a crime in law books. The commonwealth House of Representatives already approved a measure on this matter, PRCC officials said, adding a similar bill is being discussed at the Senate's Judiciary Committee.

The proposed measure also attempts to punish those who alter price tags to steal articles or purchase them at a lower price as well as those who transfer articles from their original container to a box with a lower price to nab an illegal discount. ■

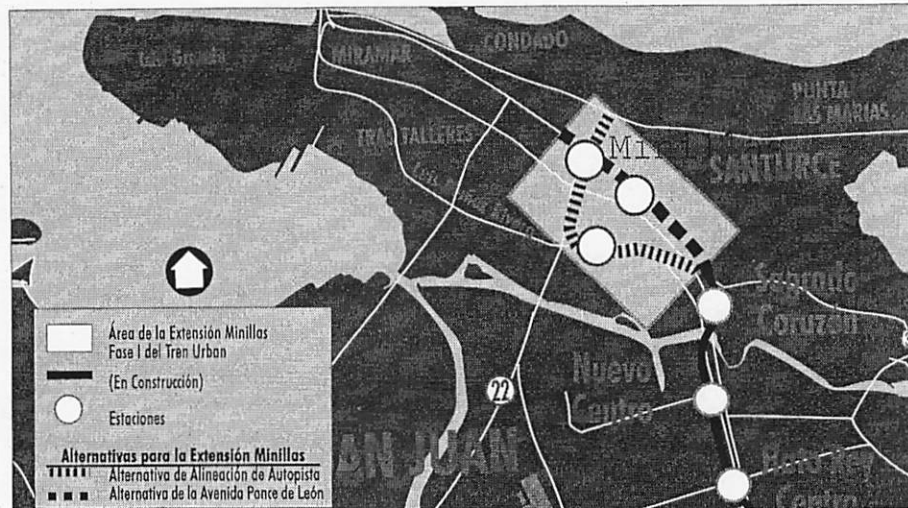


AVISO DE DISPONIBILIDAD Y VISTA PUBLICA

EXTENSION MINILLAS DEL TREN URBANO

BORRADOR DEL SUPLEMENTO DE LA DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

La Administración Federal de Tránsito (AFT), el Departamento de Transportación y Obras Públicas de Puerto Rico (DTOP de PR) y la Autoridad de Carreteras y Transportación de Puerto Rico (ACT de PR) proponen extender el Tren Urbano de su paradero final actual en la Estación Sagrado Corazón. La AFT, el DTOP de PR y la ACT de PR han preparado un Borrador del Suplemento de la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) para la Declaración de Impacto Ambiental Final (DIA-F) del Tren Urbano en cumplimiento de la Ley Nacional de Política Ambiental (NEPA por sus siglas en inglés) y la Ley de Política Pública Ambiental de Puerto Rico. En el Borrador del Suplemento de la DIA se describen dos alternativas para la extensión del Tren Urbano y los posibles efectos ambientales en el Corredor de 1.6 kilómetros entre Sagrado Corazón y Minillas (denominado la Extensión Minillas) en el barrio de Santurce de la Municipalidad de San Juan. La ubicación de las alternativas se ilustra en el mapa a continuación.



Se pueden examinar copias del Borrador del Suplemento de la DIA en la Oficina del Tren Urbano (Avenida Jesús T. Piñero 398, Hato Rey, y en la Oficina de Estudios Ambientales de la ACT de PR (Piso 15, Torre Sur, Centro Gubernamental Minillas, Santurce). Si desea obtener una lista de otros lugares donde el documento estará disponible, favor de comunicarse al teléfono 765-0927, extensión 205 ó 206.

La AFT y la ACT de PR desean obtener comentarios del público sobre el proyecto de la Extensión Minillas. Se pueden presentar dichos comentarios durante la vista pública o someterlos por escrito según se indica a continuación.

COMENTARIOS

Por Escrito

Se aceptarán comentarios por escrito sobre el Borrador del Suplemento de la DIA hasta las 4:00 p.m. del 28 de septiembre de 1998. Se deben dirigir dichos comentarios a cualquiera de los dos individuos a continuación.

Mr. Alex Mc Neil
Senior Community Planner
Program Development Staff
Federal Transit Administration, Region IV
Suite 1750, 61 Forsythe Street, SW
Atlanta, GA 30303-8917

Dr. Carlos A. Colón
Subdirector Ejecutivo
Autoridad de Carreteras y
Transportación de Puerto Rico
P.O. Box 41269, Estación Minillas
San Juan, PR 00940

Vista Pública

En cumplimiento con la Ley Nacional de Política Ambiental (LNPA) y la Ley de Política Pública Ambiental de Puerto Rico, la ACT de PR celebrará una vista pública sobre el Borrador del Suplemento de la DIA. Dicha vista está pautada para el 27 de agosto de 1998, desde las 3:00 p.m. hasta las 9:00 p.m. en el Salón de Conferencias Número 4 de la Oficina del Tren Urbano (Avenida Jesús T. Piñero 398, Hato Rey).

La vista pública es una oportunidad para que todos los ciudadanos interesados puedan expresar sus comentarios sobre el proyecto del Tren Urbano. Durante la vista pública, los Oficiales del Tren Urbano presentarán una reseña del proyecto, seguido por la recopilación de las deposiciones verbales del público y comentarios escritos.

Si usted requiere asistencia especial durante la vista pública (tal como comunicación por señas), por favor comuníquese con la Oficina del Tren Urbano al teléfono 765-0927, extensión 205 ó 206. También puede llamar a este número si tiene alguna pregunta sobre la vista o la disponibilidad del Borrador del Suplemento de la DIA.

Carlos I. Pasquera
Secretario
Departamento de Transportación
y Obras Públicas

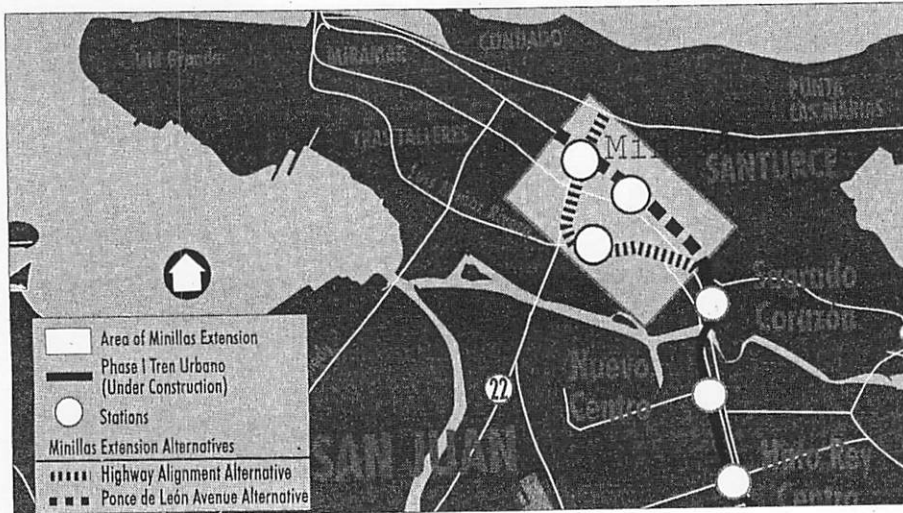
Sergio González
Director Ejecutivo
Autoridad de Carreteras y
Transportación de Puerto Rico



NOTICE OF AVAILABILITY AND PUBLIC HEARING

MINILLAS EXTENSION OF TREN URBANO DRAFT SUPPLEMENTAL ENVIRONMENTAL IMPACT STATEMENT

The Federal Transit Administration (FTA), The Puerto Rico Department of Transportation and Public Works (PRDTPW) and the Puerto Rico Highway and Transportation Authority (PRHTA) are proposing to extend Tren Urbano from its current terminus at the Sagrado Corazón Station. The FTA, PRDTPW and PRHTA have prepared a Draft Supplemental Environmental Impact Statement (Draft Supplemental EIS) to the Final Environmental Impact Statement (FEIS) for Tren Urbano in compliance with the National Environmental Policy Act (NEPA) and the Puerto Rico Environmental Policy Act. The Draft Supplemental EIS describes two alternative extensions to Tren Urbano and their probable environmental effects in the 1.6-kilometer Sagrado Corazón - Minillas Corridor (known as the Minillas Extension) in the Santurce ward of the Municipality of San Juan. The locations of the alternatives are shown on the accompanying map.



Copies of the Draft Supplemental EIS may be viewed in the Tren Urbano Office (398 Jesús T. Piñero Avenue, Hato Rey) and the PRHTA Environmental Studies Office (15th Floor, South Tower, Minillas Government Center, Santurce). For a list of additional places where the document will be available, please call 765-0927 ext. 205 or 206.

The FTA and PRHTA are seeking comments from the public regarding the proposed Minillas Extension. Comments may be presented at the public hearing or submitted in writing as described below.

COMMENTS:

In Writing

Written comments regarding the Draft Supplemental EIS will be accepted until 4:00 p.m. on September 28, 1998. Comments should be submitted to either of the following individuals:

Alex McNeil
Sr. Community Planner
Program Development Staff
Federal Transit Administration, Region IV
Suite 1750, 61 Forsyth St., SW
Atlanta, GA 30303-8917

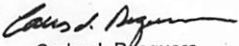
Dr. Carlos A. Colón
Deputy Executive Director
Puerto Rico Highway and
Transportation Authority
P.O. Box 41269, Minillas Station
San Juan, PR 00940

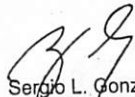
Public Hearing

Pursuant to the National Environmental Policy Act (NEPA) and the Puerto Rico Environmental Public Policy Act, PRHTA will hold a public hearing on the Draft Supplemental EIS. The Public Hearing will be held on August 27, 1998 from 3:00 p.m. to 9:00 p.m. in Conference Room No.4 at the Tren Urbano Office (398 Jesús T. Piñero Avenue, Hato Rey)

The public hearing is an opportunity for all interested citizens to make oral comments on the Tren Urbano project. At the hearing, an overview of the project will be presented by Tren Urbano Project Officials, followed by the acceptance of oral public testimony and written comments.

If you will require special assistance at the public hearing (such as sign language) please contact the Tren Urbano Office at 765-0927, extension 205 or 206. You may also call this number with any questions you may have regarding the hearing or the availability of the Draft Supplemental EIS.

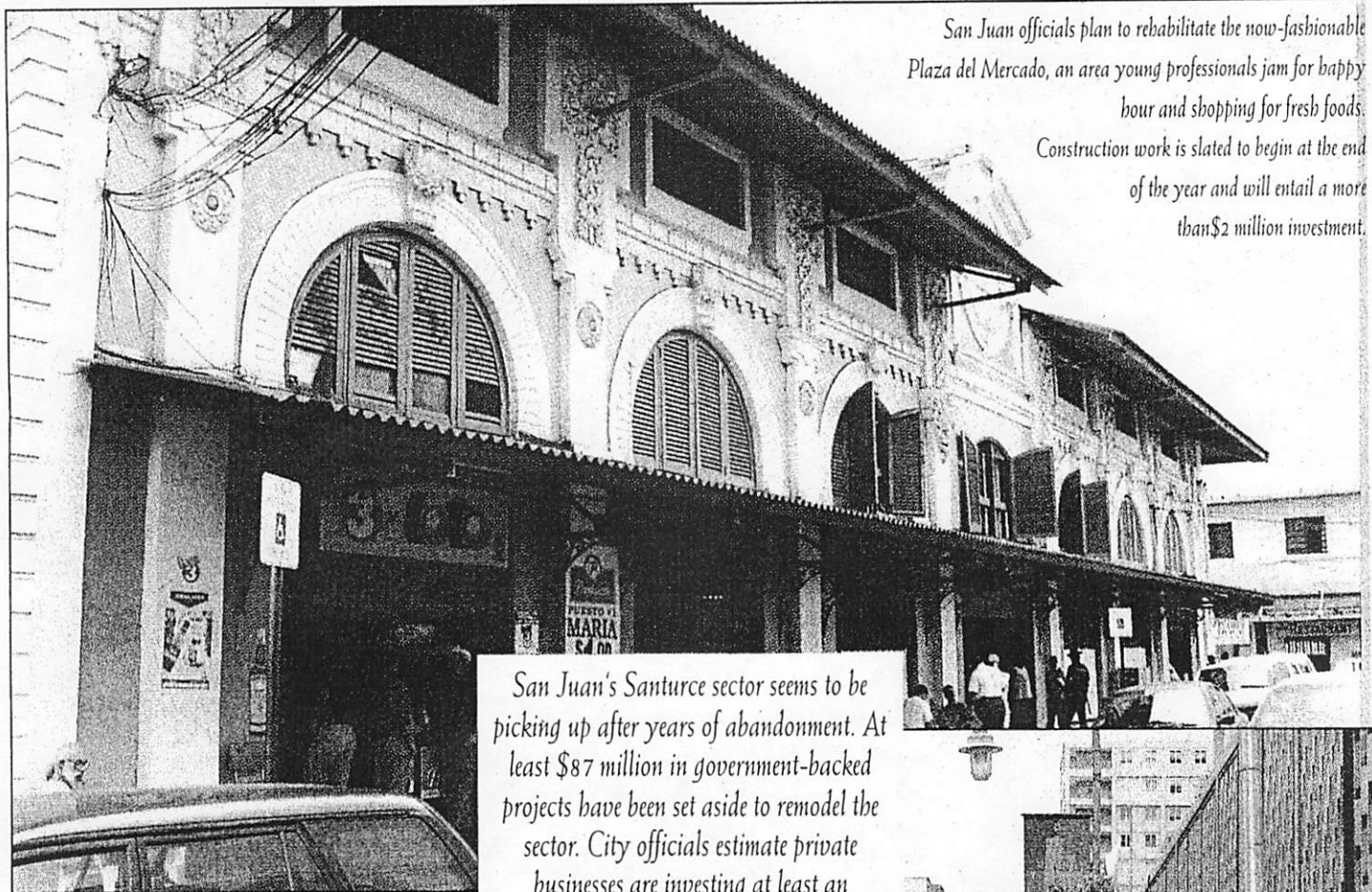

Carlos I. Pesquera
Secretary
Department of Transportation
and Public Works


Sergio L. González
Executive Director
Puerto Rico Highway and
Transportation Authority

Kicking into high gear

San Juan Municipal government promotion and incentives set new investments in motion in Santurce

San Juan officials plan to rehabilitate the now-fashionable Plaza del Mercado, an area young professionals jam for happy hour and shopping for fresh foods. Construction work is slated to begin at the end of the year and will entail a more than \$2 million investment.



San Juan's Santurce sector seems to be picking up after years of abandonment. At least \$87 million in government-backed projects have been set aside to remodel the sector. City officials estimate private businesses are investing at least an additional \$100 million in the area.

By MARICELLE RUIZ-CALDERON

Almost a year after paving the way to bring additional investors to Santurce, San Juan government officials recently said businesspeople are gearing up to become part of what they believe could turn into a major revival.

In 1997, city officials decided to grant special attention to economic development in four urban centers, including Santurce. Between 1960 and 1990, they say, almost half of Santurce's population had moved out, leaving behind an area characterized by deteriorated or abandoned buildings, empty lots, poorly lit neigh-

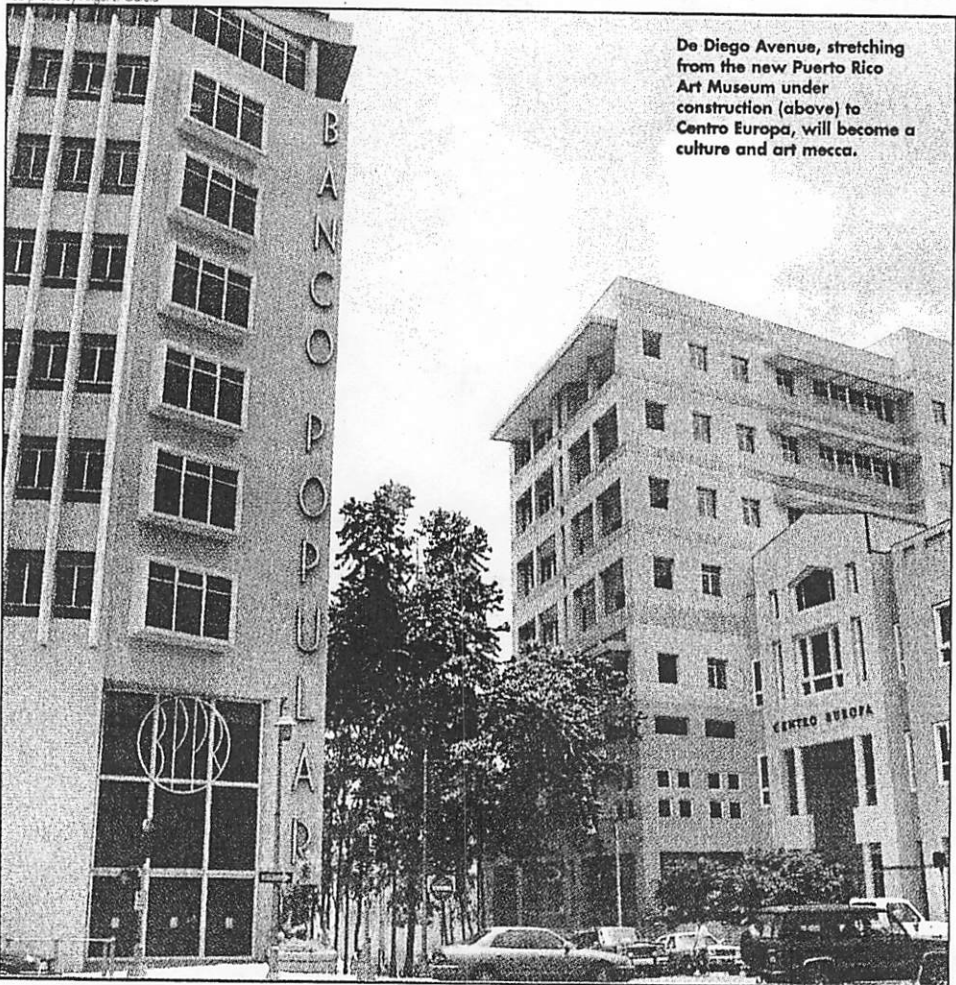
Continued on next page



Continued from previous page



CB photos by Angel I. Garcia



De Diego Avenue, stretching from the new Puerto Rico Art Museum under construction (above) to Centro Europa, will become a culture and art mecca.

borhoods devoid of trees, commercial establishments and parking space.

Earlier this year, the total San Juan government-backed investment for the development of Santurce reached \$87 million, according to city documents, including \$48.4 million in municipal investments and \$39 million in private investments fostered by municipal incentives. More than \$100 million is also invested in private projects, city official said.

"Santurce is a fantastic place to rehabilitate, it's near the Expressway, hospitals and commercial centers," San Juan Economic Development and Tourism Office Director Eduardo Rivero said during a recent interview. "But we must slowly rekindle people's faith in the area. We have a group of promoters, including a person assigned to Santurce, who regularly visits people and businesses searching for potential investors."

The city government guarantees 10-year property tax exemptions on new real estate and movable property investments. It also grants five-year municipal tax exemptions to new business owners and credits those who remodel their quarters. Other incentives are available through the Job Training Partnership Act, the U.S. Small Business Administration and the San Juan Economic Development Corp. A one-stop center to facilitate the permitting process to open a shop, remodel a property, or develop a new site is also in place.

By law, rent controls will be eliminated this summer, a move officials and real estate experts note will also aid in the area's redevelopment. (See related story.)

San Juan government officials, meanwhile, are considering purchasing buildings in key areas to foster additional development, Rivero conceded, but noted the city wants the private sector to play the lead role in area investment. Among the most notable problems in Santurce's redevelopment, he said, are numerous houses and buildings belonging to deceased individuals whose heirs have different opinions on what should be done with the property. Many times during these processes, he added, the potential buyer gives up while the property falls apart.

KEY REDEVELOPMENT AREAS

Despite the challenges, Rivero remains optimistic, highlighting new projects and areas in the midst of revival on both Fernandez Juncos and Ponce de Leon Avenues. Among key areas in the Santurce redevelopment, Rivero recently noted, are De Diego avenue (Stop 22 on the old trolley route) from Centro Europa to the St. Mary's Plaza condominium in Condado.

"The Puerto Rico Museum of Art and the reforestation plan will, without a doubt, trigger additional development of that area," he said. "They generate a nicer environment and prompt those at the brink of investing to become enthusiastic."

"The Loiza Street portion near De Diego Avenue is also a privileged area, perfect for rehabilitation and commerce," he said, noting Pueblo Supermarket and the Pierre Hotel are nearby.

Rivero said there are a couple of projects slated for De Diego Avenue as well as four projects on Ponce de Leon Avenue near Centro Europa, but declined to give further details noting the matter is still in the

Continued on page 44

Continued from previous page

negotiation stage.

At Stop 15, he pointed out "a lot" of potential for development because "there are many empty buildings in good shape and empty lots."

On Stop 18 near the Rafael Maria de Labra school, he said, Banco Bilbao Vizcaya is going to expand operations in the five-story building it now occupies. "They're going to invest from \$4 million to \$5 million to rehabilitate the entire building," he said.

Rivero also said San Juan officials are discussing the rehabilitation of Plaza 18 shopping center with potential investors, encompassing some 40,000 square feet in space. "We're inviting the private sector to invest in it." He said city officials and private sector investors are also slated to revamp the Centro Maritimo Pesquero adjacent to Parque Central in Miramar. He noted Miramar will also host the new convention district.

Rivero also sees potential in Stop 20 since the Santurce marketplace became a popular spot. "We're going to completely rehabilitate La Plaza del Mercado and its surroundings," he said. "We begin construction at the end of the year and will invest more than \$2 million in the project."

Another area Rivero believes is slated for significant improvements is Stop 22, around the Performing Arts Center. "The expansion of Pavia Hospital, including the construction of new parking space, will generate a more organized urban environment," he said. "People won't have to park on the street because they're developing enough parking space, some 500 spots."

The Puerto Rico Museum of Art is also slated to house a 2,000-car parking area, officials said.

Revival winds could also blow on Stop 26 near Sagrado Corazon University, he said, noting an Urban Train station is slated to be built nearby.

COMING SOON TO SANTURCE

The product of city officials' efforts will soon shine throughout the area, including the revamped fishing center, a new affordable housing complex and the remodeled shopping center on Stop 18.

"Construction on all municipal projects begins this

year and should finish during 1999," Rivero said, adding the projects entail joint ventures between the San Juan government and private investors.

The \$11 million extension of the Centro Maritimo Pesquero is slated to be located within an extended Parque Central and facing the San Juan Bay. The first phase of construction includes four acres, while the second will include six. The center will house pier as well as recreational and commercial facilities.

The \$3.5 million San Juan Park II affordable housing complex is slated to be located next to the YMCA on a 2-acre lot to include 50 houses between \$70,000 and \$90,000 for middle-income families. It will also include commercial space.

A remodeled 40,000-square-foot Stop 18 Shopping Center on a 8,000-plus square meter lot on R. H. Todd Avenue will house professional offices, stores, municipal offices and parking spaces. The cost was estimated at \$2 million.

INVESTMENT BREAKDOWN

As of February, private individuals and corporations had decided to invest \$12.6 million, taking advantage

of a 1997 ordinance that grants a 10-year property tax-exemption on new residential and commercial buildings. Corporations and government officials had also pledged to invest \$16.5 million in revamping the area's fishing center, building affordable housing and remodeling the shopping center. An additional \$26 million was set aside for housing,

parking lots and municipal buildings. Parking lots are scheduled for Stop 26, Loiza street, Stop 15, Miramar and Stop 23. Officials said the total for economic development reaches \$55 million.

More than \$15.9 million has also been set aside for reforestation and avenue improvements, officials said, including the planting of trees, burial of utility cables and construction of sidewalks stretching from Stops 18 to 23 on Ponce de Leon Avenue. An additional \$1.6 million is slated to be invested in lighting, improvements to public squares such as the remodeling of Cerra Street's Rafael Cordero square, and the revamping of the Martin Pena bridge. Also in the works is a drive to become an autonomous municipality, or an area with the power to zone by 1999. The total investment for urban center improvement surpasses \$17 million.

Other key municipal investments include \$3.7 million for social development in so-called special communities, \$436,366 in police officials and safety, \$4.1 million in health, \$2.6 million in infrastructure projects and the environment, \$3.7 million in sports and recreation and \$400,000 in cultural activities for a total of some \$15 million. ■

Hope from rent control repeal

By MARICELLE RUIZ-CALDERON

The elimination of rent controls slated to take full-effect this summer will have a favorable impact on Santurce, real estate experts and government officials told CARIBBEAN BUSINESS.

"In June 1998 the rent control law will be completely eliminated," said Alberto Hernandez, president of Santurce-based Century 21. "This will have a mainly positive impact on Santurce's development. Landlords will be able to ask for higher rents to fix buildings, instead of allowing them to become ruins."

San Juan Economic Development and Tourism Office Director Eduardo Rivero added: "The elimination of rent controls is important because it makes investing in Santurce more attractive. It makes people reinvest in and remodel buildings."

As a result of rent control laws, Hernandez said, monthly rents tended to be far too low, discouraging business owners from investing in their properties.

"It's possible that now business people fix or develop buildings for rent, something they probably wouldn't have done in the past," Hernandez said.

In June 1995, the realtor said, the commonwealth Legislature adopted Law 57 to phase out, over a three-year period, Law 464 of 1946 or the reasonable rents measure.

During the first year or until June 1996, rent control measures no longer applied in houses or residential buildings where tenants paid \$150 or more a month and in commercial establishments where they paid \$300 a month or more.

During the second year or until June 1997, rent control measures ceased to apply in houses or residential buildings where tenants paid \$100 a month or in commercial establishments where rent reached or surpassed \$200.

In June rent controls will be completely eliminated, Hernandez said. ■

CB photo by Ana Ulich



Eduardo Rivero, pictured here with San Juan Mayor Sila Maria Calderon is spearheading the city's economic development campaign.

FOR LEASE COMMERCIAL / INDUSTRIAL PROPERTY

AT CALAF ST. TRES MONJITAS, HATO REY
32,500 sq. ft. Lot including Butler type building
of 15,120 sq. ft. Ideal location; next to
Plaza Las Americas, bordering Plaza Acuática.
Willing to remove building allowing for the construction
of another structure suitable to lessee.

For information call Mr. Ramón Dilán
at (787) 756-6705, (787) 756-5166 (fax)



EL NUEVO DIA/FRANK CAMACHO

Los legisladores de la Cámara de Representantes realizaron ayer una visita ocular a la Reserva Natural de las Cabezas de San Juan. Allí, el Presidente del Fideicomiso de Conservación les pidió la supervivencia del Fideicomiso.

Salvavidas de fondos para el Fideicomiso

Por OMAJA SOSA PASCUAL
DE EL NUEVO DIA

FAJARDO - El director ejecutivo del Fideicomiso de Conservación de Puerto Rico, Francisco Javier Blanco, vaticinó ayer una catástrofe ambiental en nuestra Isla de continuar los patrones actuales de desarrollo desmedido y mal planificado.

Blanco hizo una extensa y minuciosa presentación sobre este señalamiento ante los legisladores de la Cámara de Representantes, quienes realizaron una visita ocular a la Reserva Natural de las Cabezas de San Juan, en Fajardo.

El Fideicomiso de Conservación es una de las pocas entidades privadas sin fines de lucro que se dedica exclusivamente a la preservación de los recursos naturales e históricos de Puerto Rico. Actualmente la entidad está atravesando una crisis financiera por causa de la eliminación de la sección 936, su principal fuente de ingresos.

En un pedido a los legisladores, Blanco insistió en que la supervivencia del Fideicomiso tiene que darse porque "queda mucho por hacer" en la Isla.

El conservacionista recalco que Puerto Rico es una isla de tamaño reducido lo que constituye un límite en su naturaleza y produce una ecología muy particular. En la actualidad, las pocas áreas 'verdes' que quedan se ven amenazadas por el auge en la construcción, la sobrepoblación y el exceso de automóviles, en lo que calificó de "uso y abuso" de la escasa superficie territorial de la Isla.

EN ESTA dirección, Blanco criticó los intentos de privatización de los medios de

Blanco vaticinó una catástrofe ambiental en la Isla de continuar los patrones actuales de desarrollo desmedido y mal planificado.

transporte públicos. "Estos se ven como un mal negocio, cuando deberían ser un servicio para la comunidad, un servicio público con sentido de equidad", dijo refiriéndose a que en Puerto Rico el único medio de transporte es el automóvil.

Asimismo, criticó la venta de terrenos que pertenecen al Gobierno en lo que calificó como un mal negocio. "Ni la propia empresa privada vende sus terrenos". Aña-



EL NUEVO DIA/FRANK CAMACHO

dió que la idea de que la propiedad privada es sagrada no se debe confundir con "una carta blanca para hacer con sus terrenos lo que les plazca". Insistió en que el bien común debe anteponerse al interés personal.

"Puerto Rico tiene serios problemas ambientales y nosotros los puertorriqueños nos pasamos provocando a la naturaleza. De proseguir con el patrón de crecimiento sin límites, tanto en lo físico como en lo económico, es posible que se cumpla la pesadilla que tuvieron algunos visionarios hace unos treinta años, de la ciudad-isla, isla-ciudad, a quien llamaron 'Borincópolis'", puntualizó.

En sus 26 años de existencia, el Fideicomiso de Conservación ha adquirido 14 propiedades a un costo de \$20.7 millones para rehabilitarlas y mantenerlas como reservas. Tres de éstas -La Reserva Natural de las Cabezas de San Juan, La Hacienda Buena Vista y La Casa Power y Giralt- están abiertas para el disfrute del público y reciben sobre 130,000 visitantes al año.

Jóvenes puertorriqueños graduados con concentración en Biología, Biología Marina, Ciencias Ambientales, y Biología Ambiental, entre otras, sirven de guías en las mismas.

StarCom busca establecer operaciones en Barceloneta

Por MARIBEL FERRER GIL
DE EL NUEVO DIA

STARCOM ESTA en negociaciones con Fomento Industrial para establecer su operación de manufactura en el edificio de la desaparecida NextLevel, que cerró operaciones en Barceloneta en diciembre y dejó sin empleo a unas 1,000 personas.

Según el presidente de la compañía de telecomunicaciones, José Fernando Colón, se invertirán cerca de \$5 millones en la primera fase de su operación de manufactura que contará con 150 empleados y comenzará en julio.

"Primero vamos a adquirir el edificio 1 de la planta, que tiene 50,000 pies cuadrados, luego podríamos adquirir el segundo edificio dentro de los próximos 24 meses", dijo Colón. Añadió que la compañía tiene proyectado contratar hasta 700 personas para esa fecha.

José de la Vega, subdirector ejecutivo de Fomento Industrial, dijo que StarCom está en negociaciones con NextLevel para adquirir la maquinaria de la compañía.

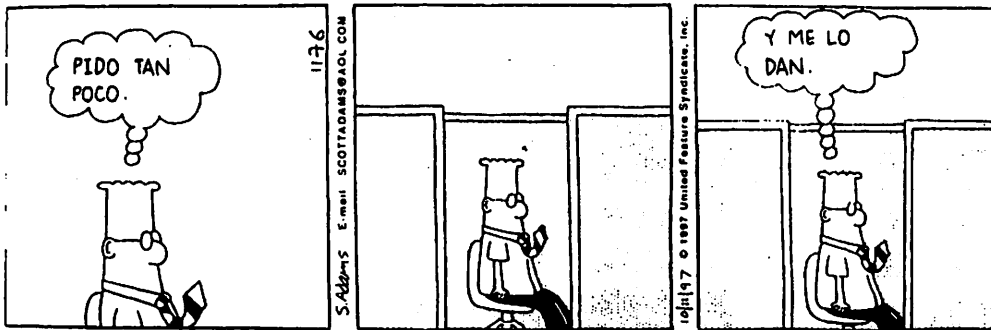
Asimismo, dijo que el edificio de la planta es propiedad de Fomento y que StarCom está sometiendo los documentos necesarios para adquirirlo. NextLevel aún no ha desalojado el edificio hasta tanto no lo limpie y decida qué hará con la maquinaria.

STARCOM INTRODUCIRA en junio el producto CyberPatrol, un mecanismo anti-robbo para autos que comunica a la red de la compañía dónde está el carro hurtado para que la Policía lo pueda localizar inmediatamente. Colón indicó que el producto será manufacturado en la planta de Barceloneta.

De otra parte, la compañía de investigación de mercado Gaihtier International (GI) inaugurará la primera tecnología de StarCom ya que digitalizará su estudio The Market Barometer a través de un sistema de escáners portátiles a partir de verano.

MONEY MATTERS / FINANZAS

DILBERT



PUERTO RICO STATISTICS / ESTADISTICAS

Population (1996)	3.73 million
Gross Product (fiscal year 1996)	\$.30.3 billion
Per Capita Gross Product (fiscal year 1996)	\$.81,119
Average Family Income (fiscal year 1996)	\$.27,587
Average Rate of Inflation	
Calendar Year 1996	5.5%
Average Unemployment Rate	
Calendar Year 1996	13.4%

Source: Puerto Rico Planning Board and Labor Department

CURRENCY EXCHANGE / CAMBIOS

Country/Currency	U.S.\$ Equivalent	Currency per U.S.\$
Argent (Peso)	1.0001	.9999
Australia (Dollar)	.6214	1.6093
Austria (Schilling)	.0799	12.419
Belgium (Franc)	.0273	36.69
Brazil (Real)	.8684	1.1515
Britain (Pound)	1.6267	.6149
Canada (Dollar)	.8872	1.4551
Chile (Peso)	.002204	453.70
China/Renminbi	.1208	8.2789
Colombia (Peso)	.000716	1396.51
CzechRep (Koruna)	.0305	32.76
Denmark (Krone)	.1477	6.7727
Dominican (Peso)	.0670	14.93
ECU	1.10600	.9042
Ecudr (Sucre)	.000196	5100.00
Egypt (Pound)	.2927	3.4165
Finland (Mark)	.1850	5.4045
France (Franc)	.1675	5.9715
Germany (Mark)	.6817	1.7804
Greece (Drachma)	.003275	305.30
HongKong (Dollar)	.1291	7.7465
Hungary (Forint)	.0047	210.88
India (Rupee)	.0242	41.370
Indonesia (Rupiah)	.000093	10750.00
Iran (Rial)	.000333	3000.00
Ireland (Punt)	1.4147	.7069
Israel (Shekel)	.2744	3.6440
Italy (Lira)	.000570	1755.50
Japan (Yen)	.007210	138.70
Jordan (Dinar)	1.4134	.70751
Lebanon (Pound)	.000658	1518.75
Malaysia (Ringgit)	.2589	3.8630
Mexico (Peso)	.113572	8.8050
Netherlands (Guilder)	.4987	2.0052
N.Zealand (Dollar)	.5320	1.8797
Norway (Krone)	.1329	7.5268
Pakistan (Rupee)	.0229	43.73
Peru (New Sol)	.3527	2.835
Philpns (Poso)	.0256	39.00
Poland (Zloty)	.2833	3.53
Portugal (Escudo)	.005486	182.29
Russia (Ruble)	.1622	6.1660
Saudi Arab (Riyal)	.2667	3.7500
Singapore (Dollar)	.5970	1.6750
SlovakRep (Koruna)	.0290	34.45
So. Africa (Rand)	.1928	5.1860
So. Korea (Won)	.000715	1399.00
Spain (Peseta)	.006614	151.20
Sweden (Krona)	.1282	7.7997
Switzerland (Franc)	.8772	1.4768
Taiwan NT (dls)	.0295	33.86
Thailand (Baht)	.02525	39.60
Turkey (Lira)	.000004	254875.00
U.A.E. (Dirham)	.2724	3.6715
Uruguay (New Peso)	.0965	10.3650
Venezuel (Bolivar)	.0019	536.5000

ECU: European Currency Unit, a basket of European currencies. The Federal Reserve Board's index of the value of the dollar against 10 other currencies weighted on the basis of trade was 97.87 Friday, .024 points or 0.24 percent from Thursday 98.11. A year ago the index was 87.86 a-ling, Moscow Interbank Currency

U.S. TREASURY ISSUES / TESORO

NOTES & BONDS					
Rate	Maturity	Bid-Asked	Chg	Yld.	
5.500	05/00	99.28-.29	UNC	5.550	
5.625	05/01	100.05-.07	UNC	5.543	
5.750	04/03	100.20-.22	UNC	5.587	
6.500	05/05	104.23-.27	UNC	5.648	
5.625	05/08	100.11-.15	+02	5.563	
6.125	11/27	104.02-.06	+05	5.826	

NOTES: The above quotes are representative institutional prices in blocks at \$1 million and more. Change in 32nds. SOURCE: Dow Jones Markets Inc.

MONEY RATES / TASAS

	Mon.	Prev. day ago	Year ago
Prime rate	8.50	8.50	8.50
Discount rate	5.00	5.00	5.00
Federal funds	5.88	5.63	5.63
3-mo. Treas. bills	4.95	4.87	4.93
6-mo. Treas. bills	5.11	5.10	5.22
10-yr. Treas. notes	5.52	5.55	6.66
30-yr. Treas. bonds	5.77	5.80	6.90
Telephone bonds	7.01	7.03	7.95
Municipal bonds (*)	5.22	5.22	5.73
PR Daily Liquidity*	4.22	4.22	N/A

(*) Municipal Bond Index. The Bond Buyer Salomon Brothers estimates for the Treasury's bellwether bonds, notes and bills. Subject to slight revision from day to day because of post-close refinements done by some of the markets. * Smith Barney Puerto Rico

EURODOLLAR RATES / TASAS

Term	Bid	Asked
1 month	5-1/2	5-9/16
2 months	5-17/32	5-19/32
3 months	5-9/16	5-5/8
4 months	5-19/32	5-21/32
5 months	5-5/8	5-11/16
6 months	5-5/8	5-11/16
9 months	5-11/16	5-3/4
1 year	5-3/4	5-13/16
18 months	5-3/4	5-7/8
2 years	5-13/16	5-15/16
3 years	5-13/16	5-15/16
4 years	5-7/8	.6
5 years	5-7/8	.6

SOURCE: Dow Jones Markets Inc.

RIVAL MORTGAGE RATES / HIPOTECARIOS

Here are Monday's quotes from local financial institutions of the interest rates and closing costs in force through Sunday.

Mortgages*	Interest Rates	Closing Costs
1) Conventional 80%		
FirstBank	7.250%	4.24%
Oriental Bank and Trust	7.125%	2.85%
BBV	7.000%	4.21%
2) FHA fixed rate-30 years		
FirstBank	7.250%	4.83%
Oriental Bank and Trust	7.000%	3.43%
BBV	7.000%	3.20%
3) VA fixed rate-30 years		
Oriental Bank and Trust	7.000%	3.19%

* The mortgages are as follows: 1) 30-year, Fannie-Mae-conforming, regular conventional loans; 2) FHA-insured; 3) VA-guaranteed. Closing costs include prepaid items. Rates are based on both buyer and properly qualifying for each type of loan category. EDITOR'S NOTE: Every Monday we will name the companies offering the best rates in each mortgage category. If your company's rates are competitive, fax them to 720-7411 by noon Friday.

RIVAL CREDIT CARD RATES / INTERESES

Interest Rates and Annual Dues

	Annual Dues (\$)	Goods & Services (%)	Cash Advances (%)
Citibank			
Master Card	24.00	19.80	19.80
Visa	24.00	19.80	19.80
Eurobank & Trust Co.			
Visa Classic	24.00	19.50	13.50
Westernbank			
Visa Classic	22.00	16.90	16.90
Scotiabank			
Visa Classic	20.00	18.50	16.50
FirstBank			
Master Card	24.00	16.90	16.90
Visa Classic	24.00	16.90	16.90
Banco Popular de PR			
Visa Classic	24.00	16.95	16.95
Master Card	24.00	16.95	16.95
Banco Bilbao Vizcaya PR			
Visa Classic	24.00	18.90	16.95
Banco Santander de PR			
Visa Classic	24.00	16.95	16.95
Master Card	24.00	16.95	16.95
PonceBank			
Visa Classic	20.00	16.75	16.75
MC Gold	40.00	16.75	16.75
AEELA			
MC Classic	24.00	13.00	10.9
MC Gold	35.00	13.00	10.9
ASEPA	25.00	13.00	10.9
RG Premier Bank			
Master Card	18.00	15.00	12.0
Visa	36.00	15.00	12.0

NOTE: For changes please send a fax to 782-0310 or call Vanessa Vazquez 782-4200 ext. 323. Some financial institutions provide other services to credit cardholders without additional charge.

NEGOCIOS

Huelga Telefónica de Chile

Asamblea de unionados logran un preacuerdo

EFEE

SANTIAGO DE CHILE — Casi la mitad de los trabajadores de la Compañía de Telecomunicaciones de Chile (CTC) se declararon ayer en huelga en demanda de mejoras laborales, informaron fuentes sindicales.

La huelga, afecta al menos a unos 4,100 trabajadores de CTC, controlada por Telefónica de España.

La huelga, según las fuentes, afecta al menos a unos 4,100 trabajadores de CTC, controlada por Telefónica de España. La compañía chilena tiene cerca de 8,800 empleados, de acuerdo a las cifras presentadas al cierre del ejercicio pasado.

Los trabajadores, reunidos en dos agrupaciones sindicales, la Alianza y la Agrupación, negocian acuerdos por separado con ejecutivos de la CTC y que todavía discuten con la dirección de la empresa. El tesorerero del Sindicato Nacional de Trabajadores Interempresas Sittel, Miguel Vera, que es parte de la Agrupación, dijo que habían aprobado en asamblea general un preacuerdo con la compañía, el que sólo falta redactar nuevamente y aprobar el texto definitivo, lo que podría ocurrir en las próximas

horas. Esta agrupación solicitó a la gerencia de la empresa un reajuste real entre 3 y 5 por ciento, mejoramiento de la salud, becas de estudio, participación en incentivos de la compañía y estabilidad laboral. Según Vera, todas las peticiones fueron acogidas por la empresa, por lo que la Agrupación, que reúne a 1,700 personas en cuatro sindicatos, podría retornar a sus labores normales el hoy en la mañana.

A su vez, el presidente del Sindicato Nacional Telefónico, Ren Tablico, parte de la Alianza, dijo que las negociaciones con la empresa se llevaron a cabo ayer lunes, por lo que la huelga del resto de los trabajadores no se depondría hasta hoy.

La Alianza, que agrupa a 2,400 trabajadores en tres sindicatos, solicita igualdad de condiciones en las negociaciones, mantener beneficios de los que gozan actualmente y un aumento de remuneraciones en 10 por ciento sobre la inflación anual.

Tablico señaló a EFECOM que antes de poner fin a la huelga las bases de los trabajadores deben aprobar el preacuerdo al que lleguen con los ejecutivos de la empresa.

Por su parte, fuentes de la CTC dijeron que la empresa no realizará declaraciones mientras las negociaciones estén en curso.

Costa Rica mantiene ajustes económicos

EFEE

SAN JOSE, Costa Rica — El Gobierno costarricense anunció ayer que continuará con los ajustes financieros para reducir el déficit fiscal, que en mayo llegó al 4.8 por ciento del Producto Interno Bruto (PIB), controlar la inflación y garantizar un crecimiento de la economía de al menos el 5 por ciento.

El anuncio lo hizo el ministro de Hacienda, Leonel Baruch, quien señaló que en estos momentos la economía costarricense presenta una "importante reactivación de su aparato productivo y una tendencia hacia una tasa moderada de inflación".

"Para consolidar esta relativa estabilidad es primordial que los resultados fiscales, monetarios y del sector externo, se mantengan bajo control", declaró Baruch. Indicó que esos logros hay que fortalecerlos y "hacerlos sostenibles", para lo cual se debe prevenir "las

debilidades que se presentan en las finanzas públicas, en el manejo de la política monetaria y en las cuentas externas".

"Cualquier acción en el ámbito fiscal irá encaminada, en primer lugar, a contener el crecimiento de gastos", a descartar nuevos impuestos para equilibrar las finanzas públicas, añadió.

En una primera medida en este sentido, el Gobierno que preside el socialcristiano Miguel Ángel Rodríguez desde el pasado 8 de mayo, decretó un recorte de 80 millones de dólares del presupuesto nacional de este año, de 2,500 millones de dólares.

De una previsión a principios de año de un déficit fiscal del 4.2 para 1998, cinco meses después éste se ha situado en el 4.8 por ciento.

Pese a estos desequilibrios, la economía podría crecer este año en un cinco por ciento, un poco más de lo previsto a comienzos del año.

Posible crecimiento económico

EFEE

BUENOS AIRES — El secretario de Hacienda argentino, Pablo Guidotti, dijo que se prevé un crecimiento de la economía en 1999 del 5.5 por ciento, menor a la tasa calculada para este año de entre el 6 y el 7 por ciento.

El funcionario añadió en declaraciones que publicó ayer el diario bonaerense "Perfil" que, pese a que el crecimiento económico será más bajo este año que en 1997, cuando superó el 8 por ciento, "no llamaría a eso una desaceleración", al considerar que la economía sigue siendo "muy fuerte y que la crisis asiática no ha generado todavía efectos" negativos.

No obstante, admitió que si el freno al crecimiento de la economía argentina continúa, este factor "tendría un efecto negativo sobre las cuentas fiscales".

Guidotti opinó que la crisis financiera en Asia no tiene por que golpear a los mercados emergentes, como los de algunos países latinoamericanos entre los que se incluye Argentina, "que siguen generando oportunidades de rendimiento enormes".

"Los países emergentes han ido implementando a lo largo del tiempo políticas macroeconómicas muy sólidas y han hecho reformas estructurales que, cuando uno mira a los países industriales, se da cuenta de qué es lo que ellos necesitan", dijo.

También ponderó el control a la inflación en América Latina y agregó que el Mercado Común del Sur (Mercosur), integrado por Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay, está generando mayores inversiones.

"La rentabilidad real, la productividad marginal del capital de las inversiones que viene a los países emergentes es muy alta. Y en el futuro creo que América Latina va a ser, sin dudas, una región

NOTICE OF REDEMPTION TO THE HOLDERS OF

PUERTO RICO AQUEDUCT AND SEWER AUTHORITY
 Revenue Bonds Issued under Trust Agreement Dated July 1, 1948, as Supplemented

Series 1960, 4.20% Due July 1, 2000, CUSIP No. 745160 DVO*
 Series 1962, 3.60% Due July 1, 2000, CUSIP No. 745160 DWZ*
 Series 1966, 4.50% Due July 1, 2002, CUSIP No. 745160 DWX*
 Series 1970, 6.50% Due July 1, 2003, CUSIP No. 745160 EVB*
 Series 1971, 6.00% Due July 1, 2004, CUSIP No. 745160 FXA*
 Series 1973, 5.90% Due July 1, 2006, CUSIP No. 745160 GPO*
 Series 1976, 7.875% Due July 1, 1999, CUSIP No. 745160 HAZ*

NOTICE IS HEREBY GIVEN that pursuant to the provisions of the above-mentioned Trust Agreement, the above-mentioned Bonds are to be redeemed in part as set forth below on July 1, 1998, in accordance with the amortization requirements for such Bonds as a redemption price of 100% of the principal amount thereof, together with accrued interest thereon to July 1, 1998. Upon surrender of said Bonds, on or after said date, with all unexpired coupons, if any, attached, at The Chase Manhattan Bank in the City and State of New York, or at the option of the holder or registered owner, at The Chase Manhattan Bank, Hato Rey Branch, Hato Rey, Puerto Rico, there will become due and payable upon each said Bond the redemption price specified above. The July 1, 1998 coupon payment on said Bonds should be detached and surrendered for payment in the usual manner. From and after said date, interest on said Bonds will cease to accrue.

Series 1960, 4.20% Due 07/01/2000, CUSIP No. 745160 DVO, (\$237,000 Principal Amount Called)

Bonds each called in the amount of \$1,000:

0023	0214	0359	0742	7031	7268	7531	7787	7978	8137	8346	8696	9192	9429	9646	9905
0025	0251	0374	0701	7041	7287	7532	7790	7994	8142	8353	8711	9223	9435	9657	9909
0048	0260	0384	0825	7059	7295	7538	7800	8024	8159	8384	8706	9228	9471	9679	9924
0056	0278	0390	0841	7079	7298	7557	7821	8025	8178	8401	8727	9249	9483	9717	9929
0117	0291	0391	0851	7083	7302	7564	7828	8028	8182	8412	8742	9264	9499	9737	9933
0145	0296	0432	0877	7086	7376	7579	7843	8032	8240	8434	8884	9265	9498	9756	9936
0146	0298	0452	0885	7092	7383	7587	7844	8042	8249	8437	8878	9268	9511	9759	9950
0152	0305	0453	0896	7095	7413	7592	7853	8045	8253	8446	8882	9268	9510	9761	9963
0158	0308	0535	0921	7114	7416	7615	7856	8053	8258	8474	8917	9304	9542	9764	9965
0168	0326	0623	0974	7142	7473	7616	7869	8055	8297	8535	9001	9330	9579	9766	9974
0181	0343	0631	0975	7206	7478	7637	7875	8055	8326	8577	9035	9339	9593	9839	9983
0173	0344	0539	0989	7227	7494	7655	7877	8071	8329	8619	9039	9348	9594	9891	9998
0194	0348	0642	1005	7232	7500	7664	8101	8333	8625	8969	9353	9653	9853	9992	
0201	0352	0643	1021	7236	7501	7751	8110	8340	8685	9144	9383	9635	9836		
0207	0358	0737	1027	7238	7509	7784	8122	8352	8684	9110	9392	9636	9890		

Series 1962, 3.60% Due 07/01/2000, CUSIP No. 745160 DWZ, (\$315,000 Principal Amount Called)

Bonds each called in the amount of \$5,000:

1741	1752	1795	1827	1936	2004	2047	2097	2136	2179	2283	2344	2426	2511	2597	2660
1742	1778	1800	1873	1953	2018	2050	2112	2242	2241	2329	2444	2535	2620	2672	2788
1746	1781	1809	1819	1975	2019	2062	2109	2257	2255	2328	2364	2448	2536	2621	2788
1748	1793	1826	1932	2008	2042	2086	2122	2166	2272	2336	2410	2482	2585	2653	

Series 1966, 4.50% Due July 1, 2002, CUSIP No. 745160 DWX, (\$500,000 Principal Amount Called)

Bonds each called in the amount of \$5,000:

821	1135	1363	1540	1672	1923	2004	2248	2511	2528	2822	3099	3297	3473	3587
950	1139	1366	1504	1708	1927	2041	2412	2522	2720	2831	3137	3306	3491	3590
975	1217	1398	1509	1717	1929	2047	2413	2586	2731	2871	3186	3328	3546	
1055	1228	1444	1610	1800	1933	2059	2425	2514	2756	2899	3189	3304	3500	
1091	1257	1522	1613	1803	1939	2100	2433	2636	2763	2923	3191	3287	3568	
1124	1383	1523	1615	1828	1972	2184	2446	2642	2783	2956	3269	3432	3558	
1131	1302	1532	1629	1903	1984	2224	2473	2662	2789	2959	3290	3488	3563	

Series 1970, 6.50% Due July 1, 2003, CUSIP No. 745160 EVB, (\$416,000 Principal Amount Called)

Bonds each called in the amount of \$5,000:

1636	1841	1967	2192	2297	2492	2649	2749	2972	3058	3177	3435	3547	3593
1719	1846	1977	2213	2391	2503	2652	2789	2986	3082	3200	3470	3598	3686
1721	1860	2003	2246	2387	2527	2686	2819	2992	3111	3288	3497	3605	3642
1755	1934	2038	2257	2401	2559	2709	2827	3029	3112	3323	3498	3687	3947
1764	1943	2059	2282	2434	2581	2719	2840	3046	3127	3328	3523	3764	3907
1836	1959	2136	2287	2467	2620	2729	2880	3052	3162	3402	3524	3870	

Series 1971, 6.00% Due July 1, 2004, CUSIP No. 745160 FXA, (\$650,000 Principal Amount Called)

Bonds each called in the amount of \$5,000:

2219	2457	2656	2748	2922	3135	3282	3398	3577	3709	4068	4286	4524	4819	5189
2283	2488	2662	2750	2928	3138	3284	3403	3578	3730	4087	4346	4551	4828	5288
2314	2539	2682	2771	2949	3149	3294	3414	3583	3752	4089	4372	4581	4861	5346
2333	2540	2688	2782	2961	3133	3297	3408	3582	3815	4144	4383	4615	4897	5476
2384	2547	2703	2851	3000	3214	3341	3423	3654	3852	4155	4430	4640	4925	
2400	2551	2704	2856	3011	3216	3363	3427	3668	3869	4203	4440	4654	4930	
2411	2558	2709	2858	3042	3255	3384	3468	3672	3856	4214	4463	4693	5000	
2438	2587	2731	2903	3051	3260	3369	3445	3684	4010	4241	4505	4756	5115	
2450	2605	2736	2908	3127	3281	3394	3485	3707	4038	4283	4513	4787	5119	

Series 1973, 5.90% Due July 1, 2006, CUSIP No. 745160 GPO, (\$475,000 Principal Amount Called)

Bonds each called in the amount of \$5,000:

1531	1709	1965	2044	2032	3409	3751	4001	4429	4777	5058	5482	5995	6259	6412	7047
1538	1794	1983	2080	3061	3482	3787	4077	4552	4824	5091	5638	6038	6268	6451	7124
1565	1872	2160	2891	3154	3500	3861	4087	4572	4933	5272	5644	6063	6276	6515	7160
1574	1869	2465	2715	3305	3589	3904	4102	4658	4979	5378	5688	6137	6279	6875	7296
1576	1807	2503	2713	3346	3581	3808	4111	4873	4981	5434	5811	6180	6315	6886	7500
1654	1947	2580	2838	3357	3694	3822	4378	4700	4895	5478	5867	6214	6358	6972	

Series 1976, 7.875% Due July 1, 1999, CUSIP No. 745160 HAZ, (\$1,870,000 Principal Amount Called)

Bonds each called in the amount of \$5,000:

1682	1947	2146	2220	2831	3011	3420	3603	4155	4528	4953	5285	5617	6040	6338	6839
1684	1955	2166	2222	2650	3018	3425	3637	4170	4538	4957	5318	5628	6057	6394	6843
1693	1964	2167	2358	2667	3021	3428	3677	4179	4553	4960	5351	5640	6105	6395	6847
1705	1987	2171	2413	2734	3023	3433	3682	4195	4556	4996	5357	5646	6114	6421	6876
1712	1989	2184	2423	2739	3110	3435	3683	4211	4578	5000	5358	5682	6117	6428	6931
1721	1990	2195	2427	2743	3113	3447	3695	4219	4624	5015	5421	5687	6119	6460	6936
1727	2003	2123	2455	2827	3155	3451	3635	4147	4627	5028	5432	5703	6120	6519	6938
1736	2007	2218	2469	2861	3187	3456	3653	4254	4702	5032	5444	5712	6131	6534	6938
1755	2024	2221	2468	2870	3176	3472	3678	4266	4600	5039	5452	5725	6132	6537	6939
1786	2064	2227	2487	2876	3181	3477	3683	4279	4601	5040	5464	5784	6133	6546	6942
1796	2066	2248	2493	2894	3225	3479	3684	4289	4603	5082	5497	5779			

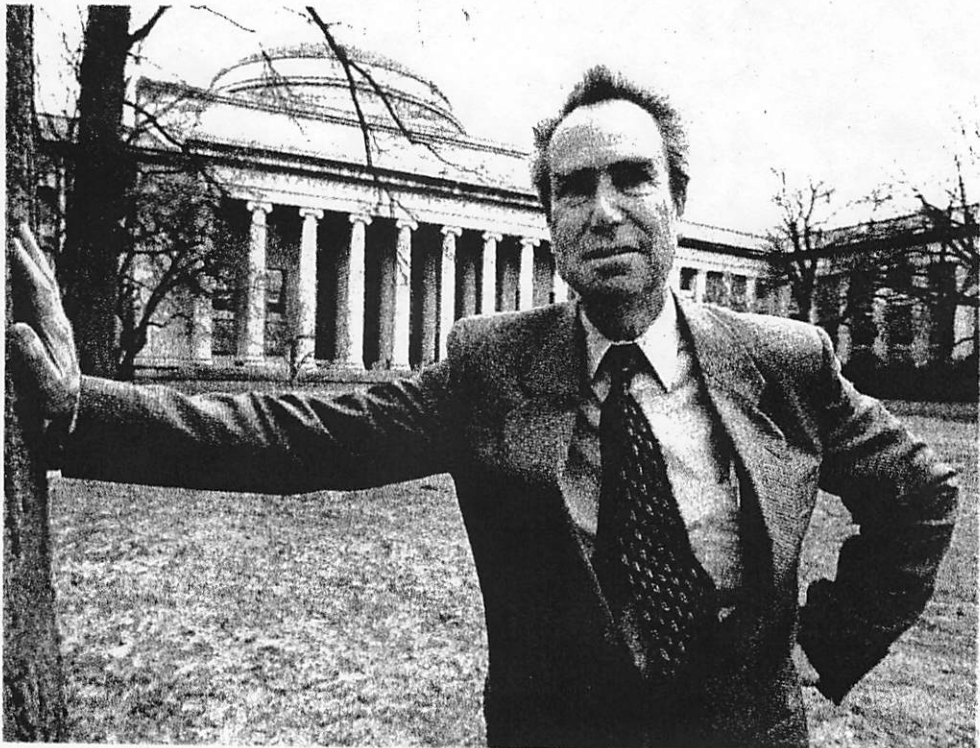
BUSINESS

C

THE BOSTON SUNDAY GLOBE • FEBRUARY 22, 1998

The 'T' in Puerto Rico

Boston corps in tow, Big Dig veteran Salvucci resurfaces on San Juan transit project



GLOBE STAFF PHOTO / FRANK O'BRIEN

While Frederick P. Salvucci continues officially as an MIT faculty member, he serves unofficially as an adviser on Puerto Rico's 10-mile Tren Urbano project.

The connection

Fred Salvucci

Former Mass. secretary of transportation and chairman of Mass. Port Authority. Now an MIT professor and unpaid consultant to Tren Urbano, San Juan's subway project.

Link to Tren Urbano

Sergio Gonzalez

Executive director of the Puerto Rico Highway and Transportation Authority. Received his PhD at MIT, where he took a class from Salvucci. In 1993, asked Salvucci to assemble a team to review the feasibility of building Tren Urbano. Salvucci has helped him on the project ever since.

Who Salvucci brings in

John Attanucci

Was a transit planner for Salvucci and the MBTA in the 1970s. Now, principal of Cambridge's Multisystems, one of the first firms brought onto the project by Salvucci, to perform transportation analysis.

Byron Gilchrist

Was a former Salvucci deputy. Now a partner at Macomber Development Co., which is a paid adviser to the Puerto Rico government.

Anthony Pangaro

Was MBTA official who headed the effort that conceived the Orange Line and Southwest commuter rail system. Now a partner at Macomber.

Joe Aiello

Was a deputy general manager at the MBTA. Now, heads Boston office of Frederic R. Harris, lead member of a consortium managing the project.

Ken Kruckemeyer

Was former Mass. Highway Department official under Governor Dukakis. Now, MIT colleague of Salvucci's and unofficial adviser to the project.

James O'Leary

Was MBTA general manager. Now, runs Alternate Concepts, a firm that has a five-year contract to run the train system for the Puerto Rico government.

Charles DeWitt

Was Salvucci's federal relations agent on the Central Artery. Now, an attorney at Palmer and Dodge, which performed legal and regulatory analysis on federal funding procedures for the project.

John Cahill

Was a Massport and Central Artery veteran. Now, senior vice president at the consulting firm McDermott/O'Neill, which advised project on federal funding and regulatory issues and did lobbying.

Al Raine

Was Massport director under Governor Dukakis and Salvucci confidant. Now, studying real estate development around the new train stations of Tren Urbano.



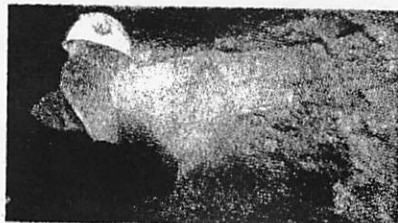
GLOBE PHOTO / RICARDO FIGUEROA

By Andrew Caffrey
GLOBE CORRESPONDENT

FRED SALVUCCI HAS A NEW BIG DIG. No longer in a position to oversee his personal creation, the Central Artery reconstruction, the former transportation czar of Massachusetts has resurfaced as an influential adviser on one of the largest public transit projects in the country.

The government of Puerto Rico is ripping up the San Juan city center to build Tren Urbano, a 10-mile train system to combat a car culture that's locked the metropolitan area in some of the worst traffic congestion in the Western Hemisphere.

"Fred is really the mastermind behind a lot of the things here," says Sergio Gonzalez, executive director of the Puerto Rico Highway and Transportation Authority. Gonzalez's boss, Transportation Secretary Carlos Pes-



GLOBE PHOTO / RICARDO L. RAMIREZ

Excavation (above) clears way for subway system; MIT and University of Puerto Rico students (top right photo) visit site.

a week. All this for a man who doesn't even have an official job or title on the multibillion-dollar project.

"Fred's official role?" Pesquera responds with laughter. "Officially? ... Probably none. He's a consultant. He's

students who are using Tren Urbano as a case study and internship.

But behind the scenes, Salvucci, 57, serves as a shadow counselor to Pesquera and Gonzalez. More than simply giving advice, Salvucci immerses himself in the nitty-gritty, suggesting such key changes as moving the alignment of the train tracks to more convenient locations.

Never one for grand statements, Salvucci says "it's been great fun" to be so involved again in a big undertaking. He claims to not miss running the Central Artery/Third Harbor Tunnel construction, a project he worked on for two decades, including his 12 years as state secretary of transportation and board member of the Massachusetts Port Authority.

"I think it was time for somebody else to do it," he says.

What's more, Salvucci has not been lonely, for many of his old lieutenants from Massachusetts government have followed him to San Juan.

With Hub contingent in tow, Big Dig veteran resurfaces on Puerto Rican transit project

■ SALVUCCI
Continued from Page C1

The list of contractors and consultants under contract to Tren Urbano reads like a who-was-who in the state Transportation Department, Massachusetts Bay Transportation Authority, Massport, and Central Artery project in the 12 years Salvucci served as secretary of transportation.

"From a parochial point of view, it seems like half of Boston is working on it," Salvucci says.

There are a great number of Puerto Rico-based firms with prominent roles in the Tren Urbano. But the Boston crowd sticks out for its sheer number. Especially at Logan Airport.

"We joke about the plane rides going down," says John Attanucci, whose Cambridge firm Multisystems was one of the first brought in by Salvucci. "We always see two or three people."

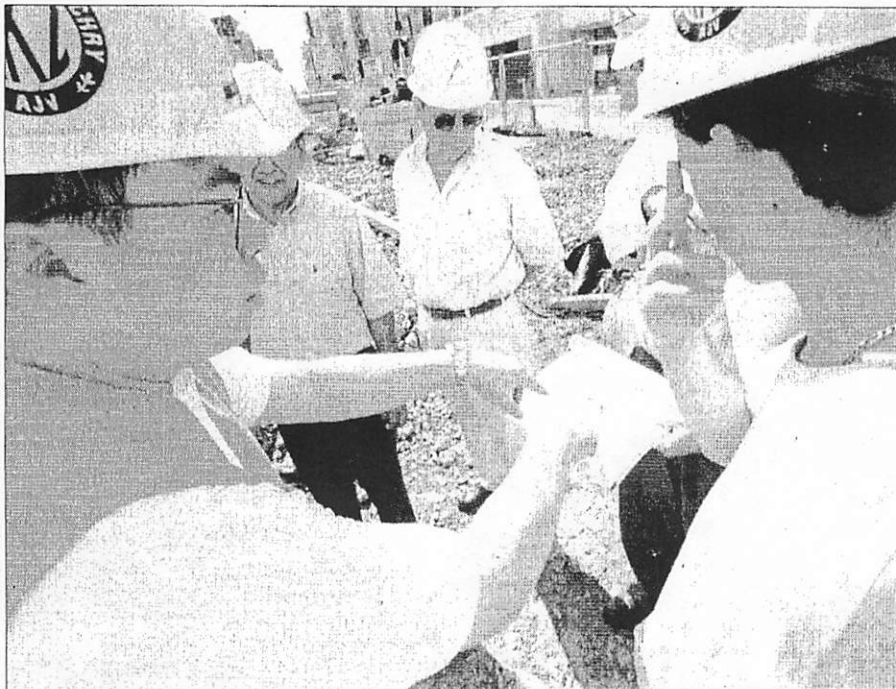
Attanucci was a transit planner for Salvucci and the MBTA in the 1970s. Another Salvucci disciple is Joe Aiello, a former deputy general manager at the T who now runs the Boston office of Frederic R. Harris, the lead member of a consortium managing the project.

"It gets so frequent and so predictable about who's getting on the plane," Aiello adds, "that part of your schedule in getting together with someone for business does involve the four hours on the plane."

The key initial link to Boston is Gonzalez, who, like Pesquera, was appointed after the 1992 election of Governor Pedro Rossello. Gonzalez received his doctorate in transportation studies from MIT. While there, he took a class taught by Salvucci.

Tren Urbano had been an old idea, but Rossello wanted a quick answer about whether to revive it. In early 1993, Gonzalez contacted Salvucci and asked him to assemble a team to review the feasibility of building the project.

The first team put together by Salvucci included Attanucci; Anthony Pangaro, who headed the



GLOBE PHOTO / RICARDO FIGUEROA

MIT and University of Puerto Rico engineering students, part of an exchange program, at a Tren Urbano construction site.

effort that conceived the Orange Line and Southwest commuter rail system; Pangaro's partner at Macomber Development Co., Byron Gilcrest, a former Salvucci deputy; Ken Kruckemeyer, an MIT colleague of Salvucci's and a former highway official under Dukakis; Charles DeWitt, an attorney at Palmer and Dodge who was Salvucci's federal relations agent on the Central Artery; and John Cahill, a Massport and Central Artery veteran who is now senior vice president at the consulting firm McDermott/O'Neill.

The list of Boston firms grew considerably after the Rossello administration got federal funding for Tren Urbano and began soliciting bids from contractors. Like Salvucci's core group, many of these firms are staffed with Dukakis alumni.

Leading the pack is Frederic R.

'From a parochial point of view, it seems like half of Boston is working on it.'

FREDERICK P. SALVUCCI,
a consultant on Puerto Rico's
San Juan transit project

Harris, a national transportation firm whose Boston office is loaded with MBTA and Central Artery veterans. As the program manager for the entire contract, the Harris group oversees construction scheduling, contract procurement, and environ-

mental review.

Alternate Concepts, a firm run by former MBTA general manager James O'Leary, has a five-year contract to run the train system for the Puerto Rican government. Al Raine, another Salvucci confidant, is studying real estate development around the new train stations. Raine was the last director of Massport under Dukakis.

Other Boston-based contractors in San Juan include architectural firms Wallace Floyd and DHK, the engineering firm Stone and Webster, and Perini Construction.

Although it seems a remarkable coincidence that so many firms and individuals with ties to Salvucci are on the payroll, officials in San Juan and here insist the contracts were awarded through standard government procurement process.

On a project this size there are numerous other companies from Puerto Rico and the mainland United States, but officials say it's no accident that Boston firms dominate the roster.

"Boston has done it before," says Gonzalez, citing the region's experience with the Southwest Corridor, Red Line, and commuter rail extensions. "And we knew the best were in Boston."

Nonetheless, the Boston crowd's power and influence is a touchy issue in San Juan. Many of those interviewed tried to downplay their role out of fear it would appear the largely white world of Boston was imposing its vision of transportation on the Hispanic culture of San Juan.

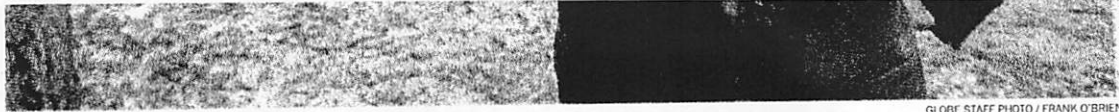
At least one contractor thinks Salvucci and his colleagues have an unhealthy amount of control over Tren Urbano.

The newspaper questioned Fred's me-

Bear BELIEF

"Save for your future while you

feasibility of building Tren Urbano. Salvucci has helped him on the project ever since.



GLOBE STAFF PHOTO / FRANK O'BRIEN

While Frederick P. Salvucci continues officially as an MIT faculty member, he serves unofficially as an adviser on Puerto Rico's 10-mile Tren Urbano project.

Who Salvucci brings in

- John Attanucci**
 Was: a transit planner for Salvucci and the MBTA in the 1970s.
 Now: principal of Cambridge's Multisystems, one of the first firms brought onto the project by Salvucci, to perform transportation analysis.
- Byron Gilchrist**
 Was: a former Salvucci deputy.
 Now: a partner at Macomber Development Co., which is a paid adviser to the Puerto Rico government.
- Anthony Pangaro**
 Was: MBTA official who headed the effort that conceived the Orange Line and Southwest commuter rail system.
 Now: a partner at Macomber.

- Joe Aiello**
 Was: a deputy general manager at the MBTA.
 Now: Heads Boston office of Frederic R. Harris, lead member of a consortium managing the project.
- Ken Kruckemeyer**
 Was: former Mass. Highway Department official under Governor Dukakis.
 Now: MIT colleague of Salvucci's and unofficial adviser to the project.
- James O'Leary**
 Was: MBTA general manager.
 Now: Runs Alternate Concepts, a firm that has a five-year contract to run the train system for the Puerto Rico government.

- Charles DeWitt**
 Was: Salvucci's federal relations agent on the Central Artery.
 Now: an attorney at Palmer and Dodge, which performed legal and regulatory analysis on federal funding procedures for the project.
- John Cahill**
 Was: a Massport and Central Artery veteran.
 Now: Senior vice president at the consulting firm McDermott/O'Neill, which advised project on federal funding and regulatory issues and did lobbying.
- Al Raine**
 Was: Massport director under Governor Dukakis and Salvucci's confidant.
 Now: studying real estate development around the new train stations of Tren Urbano.



GLOBE PHOTO / RICARDO FIGUEROA

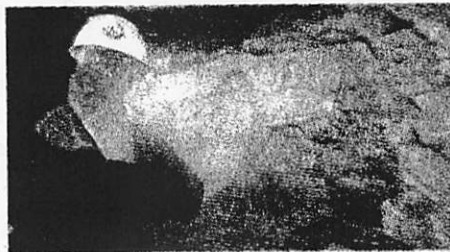
By Andrew Caffrey
 GLOBE CORRESPONDENT

FRED SALVUCCI HAS A NEW BIG DIG. No longer in a position to oversee his personal creation, the Central Artery reconstruction, the former transportation czar of Massachusetts has resurfaced as an influential adviser on one of the largest public transit projects in the country.

The government of Puerto Rico is ripping up the San Juan city center to build Tren Urbano, a 10-mile train system to combat a car culture that's locked the metropolitan area in some of the worst traffic congestion in the Western Hemisphere.

"Fred is really the mastermind behind a lot of the things here," says Sergio Gonzalez, executive director of the Puerto Rico Highway and Transportation Authority.

Gonzalez's boss, Transportation Secretary Carlos Pesquera, is even more unstinting in his praise of Salvucci. "You can say," adds Pesquera as he struggles with the translation from Spanish, "he's like, how you say, an angel guardian." So great is Salvucci's influence and access that Pesquera says he dines with him privately as often as once



GLOBE PHOTO / RICARDO L. RAMIREZ

Excavation (above) clears way for subway system; MIT and University of Puerto Rico students (top right photo) visit site.

a week. All this for a man who doesn't even have an official job or title on the multibillion-dollar project.

"Fred's official role?" Pesquera responds with laughter. "Officially? . . . Probably none. He's a consultant. He's really an adviser to the project, and to me personally."

Frederick P. Salvucci isn't on the payroll of the project itself. Instead his official job is as a faculty member of the Massachusetts Institute of Technology, which is running an exchange program with University of Puerto Rico stu-

dents who are using Tren Urbano as a case study and internship.

But behind the scenes, Salvucci, 57, serves as a shadow counselor to Pesquera and Gonzalez. More than simply giving advice, Salvucci immerses himself in the nitty-gritty, suggesting such key changes as moving the alignment of the train tracks to more convenient locations.

Never one for grand statements, Salvucci says "it's been great fun" to be so involved again in a big undertaking. He claims to not miss running the Central Artery/Third Harbor Tunnel construction, a project he worked on for two decades, including his 12 years as state secretary of transportation and board member of the Massachusetts Port Authority.

"I think it was time for somebody else to do it," he says.

What's more, Salvucci has not been lonely, for many of his old lieutenants from Massachusetts government have followed him to San Juan.

With Salvucci comes, in effect, a Dukakis government-in-exile: Boston-based transit experts who are considered among the best in the country at planning and executing mega-public works projects.

SALVUCCI, Page C8

Venture Capital Update

Young firms riding cascade of funding

By Ronald Rosenberg
 GLOBE STAFF

If venture capital investments were like Olympic athletes, New England would have assembled quite a team in 1997's final three months: \$442.65 million in venture money was pumped into 90 companies. That surpassed all previous quarters, according to the Price Waterhouse/Boston Globe Venture Capital Survey.

"Much like the stock market, venture capital investments continue to defy gravity," said Patrick M. Gray, managing partner for the Price Waterhouse Technology Industry

Group in Boston. "We expect 1998 to be an excellent year for entrepreneurs and venture capitalists alike."

The record fourth quarter boosted New England venture investments, which are mostly in Massachusetts, to \$1.31 billion for 347 deals, excluding buyouts, for all of 1997. That is 12 percent higher than the \$1.17 billion venture capitalists invested in 1996, which was considered a terrific year.

The \$442.65 million in investments in the fourth quarter easily eclipsed the \$285.24 million in the final quarter of 1996 - a 55 percent increase, due in part to several very large deals.

Record quarter boosts business services, biotech companies

By far the largest investment was Biopure Corp., which is developing blood substitute products for veterinary and human use and recently gained approval for a hemoglobin substitute for critically injured dogs. The Cambridge company received \$52 million in financing from six venture capital companies.

The next-largest recipient was Affiliated VENTURE CAPITAL, Page C6



GLOBE STAFF PHOTO / MARK WILSON

William Nutt of Affiliated Managers, which received \$30 million in funding,

asier to under- and in more milar terms: as riter who, d dispassionate stituency of in-

out Drucker, o books. One is iography, by lantic. (He y of James Mi- g.") The other is ritten by Harvard Busi- ion by Nan

Review is not s editorial writer o daily that Wal- in the 1920s. In or was the undis- aking.

egan writing for changed world - e conclusion..." - living in an age to know some-

side audience in al Motors Corp. rporation." He ight success as pened to be

o another char- tion as well. hat almost all his s among the 2 magazine and s), Drucker early the graduate w York Univer- laremont , Drucker under- and women who

as clear, Drucker ienna in 1909 aduated from rman in Frank- a college re his first book, n," set him firmly

oth Drucker and ARSH, Page C3

E ages ir mutual ths. C7

er sector ted to the io. C7

appointed after the 1992 election of Governor Pedro Rossello. Gonzalez received his doctorate in transportation studies from MIT. While there, he took a class taught by Salvucci.

Tren Urbano had been an old idea, but Rossello wanted a quick answer about whether to revive it. In early 1993, Gonzalez contacted Salvucci and asked him to assemble a team to review the feasibility of building the project.

The first team put together by Salvucci included Attanucci; Anthony Pangaro, who headed the

Palmer and Dodge who was Salvucci's federal relations agent on the Central Artery; and John Cahill, a Massport and Central Artery veteran who is now senior vice president at the consulting firm McDermott/O'Neill.

The list of Boston firms grew considerably after the Rossello administration got federal funding for Tren Urbano and began soliciting bids from contractors. Like Salvucci's core group, many of these firms are staffed with Dukakis alumni.

Leading the pack is Frederic R.

Harris, a national transportation firm whose Boston office is loaded with MBTA and Central Artery veterans. As the program manager for the entire contract, the Harris group oversees construction scheduling, contract procurement, and environ-

on it.'

FREDERICK P. SALVUCCI,
a consultant on Puerto Rico's
San Juan transit project

last director of Massport under Dukakis.

Other Boston-based contractors in San Juan include architectural firms Wallace Floyd and DHK, the engineering firm Stone and Webster, and Perini Construction.

Although it seems a remarkable coincidence that so many firms and individuals with ties to Salvucci are on the payroll, officials in San Juan and here insist the contracts were awarded through standard government procurement process.

On a project this size there are numerous other companies from Puerto Rico and the mainland United States, but officials say it's no accident that Boston firms dominate the roster.

"Boston has done it before," says Gonzalez, citing the region's experience with the Southwest Corridor, Red Line, and commuter rail extensions. "And we knew the best were in Boston."

Nonetheless, the Boston crowd's power and influence is a touchy issue in San Juan. Many of those interviewed tried to downplay their role out of fear it would appear the largely white world of Boston was imposing its vision of transportation on the Hispanic culture of San Juan.

At least one contractor thinks Salvucci and his colleagues have an unhealthy amount of control over Tren Urbano.

"I've never questioned Fred's motives, because they're always good," said the contractor, who asked not to be identified. "But Fred and his group are used to controlling everything. They have this little kitchen cabinet, where decisions are made. It does rub people the wrong way."

If they have been crossed, Puerto Rican officials are not showing it. Indeed, Transportation Secretary Pesquera generously attributes much of the project's success to date to Salvucci and his Boston colleagues.

"We have been good students," Pesquera adds.

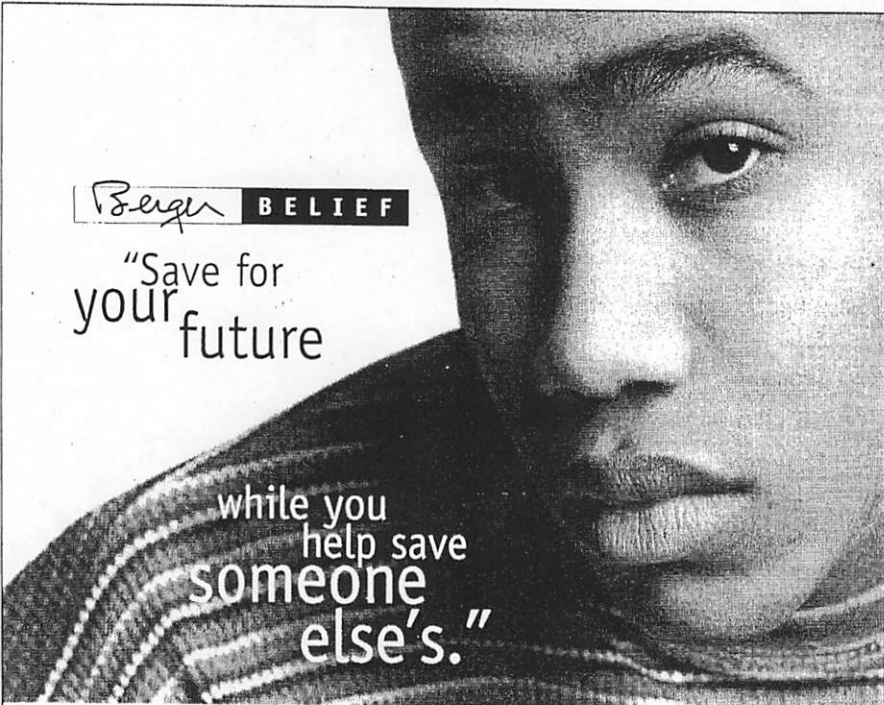
The admiration is mutual. Salvucci, while admitting he does play "an important role," says the real credit belongs to Pesquera for keeping the first \$1.5 billion phase of construction within budget - a total cost has not been determined - and on schedule to open in 2001.

"I love being part of it," Salvucci concedes. "But if next week I weren't able to fly down, this project is still moving. It's fine."

And, if there is a lingering resentment in San Juan about the Salvucci connections, the MIT study program is designed to encourage Puerto Rico to develop its own generation of transportation experts who can then compete for the future Big Digs of Central and South America.

"We want to really be a source for talent," says Pesquera - not only for Puerto Rico, but for Latin America and the United States.

Just like Boston and Fred Salvucci.



Berger BELIEF

"Save for
your future

while you
help save
someone
else's."

**BERGER SMALL
CAP VALUE FUND**

One Year	36.5%
Five Years	21.8%
Ten Years	16.9%

Average Annual Total Returns as of 12/31/97

and service for 450,000 homeless and runaway youth. Now you can invest in your future while you invest in the future of some desperate kids. And, with a family of mutual funds to choose from, you can find an investment that suits you. Take the Berger Small Cap Value Fund, for example. Managed by Bob Perkins, the Fund invests in companies with sound fundamentals that are temporarily out of favor with the market. And, while past performance cannot guarantee future results, Bob has built a solid performance record over his 30 years in the business. So open a Berger Funds IRA—help save for your future while you help save some kids no one else cares for.

Open a new Berger Funds IRA and help save some desperate kids.
Call 1-800-946-4708, Dept. A764 today.

We send a prospectus with more complete information including all management fees and expenses. Read it carefully before investing.

Berger New Generation Fund • Berger Select Fund • Berger Mid Cap Growth Fund • Berger/BIAM International Fund • Berger Small Cap Value Fund
Berger 100 Fund • Berger Growth and Income Fund • Berger Balanced Fund

Investment objectives, risks, charges, expenses, and other important information are contained in the prospectus for each fund. Read and understand the prospectus before investing. Investments should be made for the long term. Past performance does not guarantee a similar outcome. © 1998 Berger Funds, Inc. All rights reserved.

Berger Securities, Inc. Distribution 1-800-946-4708

EG A764



Together we can
move mountains

www.bergerfunds.com

PUERTO RICO

1898

La transportación hace cien años

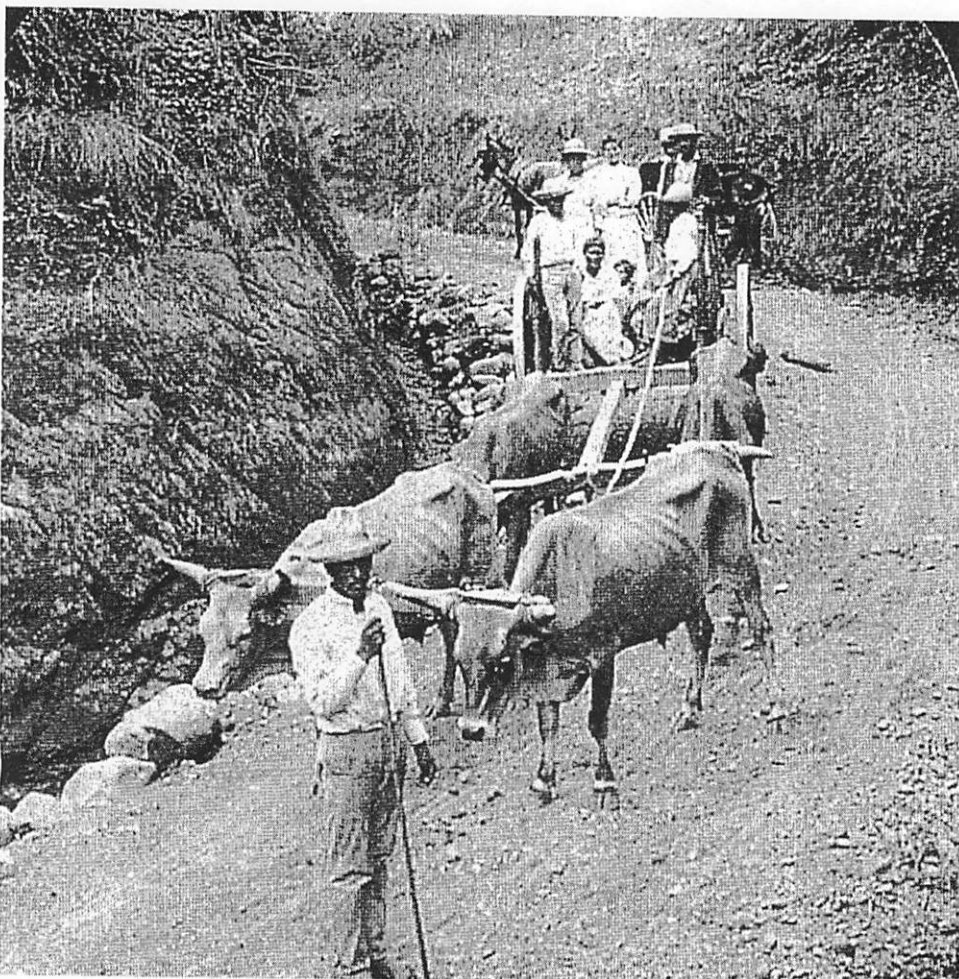
Por Lucas Morán



Colección de José Orraca

¿A qué distancia queda La Muda de San Juan? A veinte minutos, se diría hoy. Hace cien años la respuesta hubiera sido muy distinta: a una jornada de camino

El puerto de San Juan a fines de siglo pasado. En aquellos tiempos, el transporte marítimo era el más económico y casi el único posible.



Una carreta tirada por bueyes, en un camino cercano a Coamo.

Colección de José Orraca

¿Qué agricultor podía sembrar plátanos u otras viandas en Adjuntas, Comerío, Orocovis, para venderlos en la Capital? La falta de vías de comunicación condenó a la miseria, por siglos, a muchos pueblos

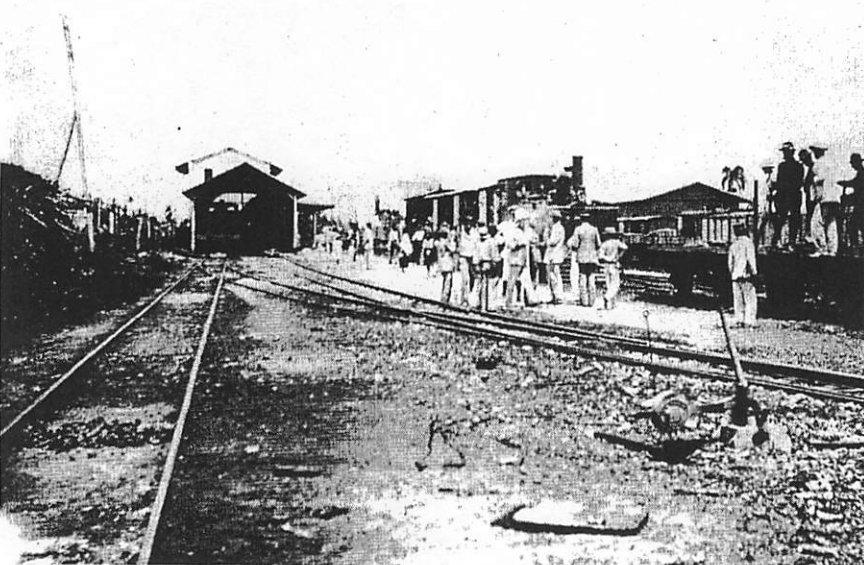


Foto de los Archivos Nacionales, Washington D.C., cortesía del Centro de Investigaciones Históricas, Dpto. de Historia, U.P.R.

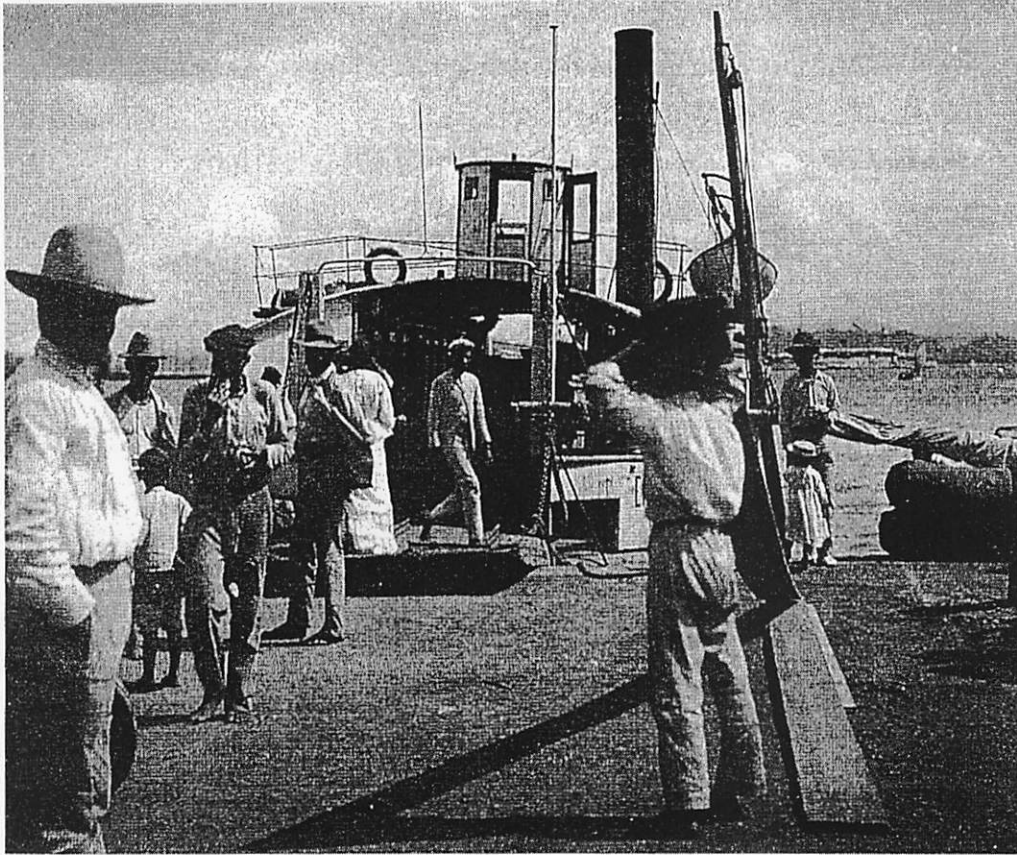
El sistema ferroviario estaba en pañales. Se había proyectado un ambicioso ferrocarril de circunvalación que a lo largo de la llanura costanera comunicaría toda la Isla.

A qué hora queda La Muda de San Juan? Los que frecuentaban la Estación Número 1 lo saben. A veinte minutos. Sí, pero nos confundimos el tiempo con la distancia. Como consecuencia del desarrollo de la tecnología del transporte la distancia ha perdido importancia y el tiempo ha ocupado su lugar.

Pero vamos a lo que vamos. Hace cien años la respuesta hubiera sido muy distinta: a una jornada de camino. La Muda se llama así porque los coches que viajaban del interior de la isla a la Capital mudaban allí las monturas para hacer el viaje hasta lo que hoy llamamos el Viejo San Juan. Al llegar a La Muda aún quedaba por delante una larga y penosa travesía. Bien lo sabían Raimundo Farías o Luis Casas, dueños de los coches que prestaban el servicio. Y los sufridos viajeros.

Desde la fundación de Caparra el río Bayamón había sido casi la única vía de comunicación entre San Juan y el interior. En la *Memoria de Melgarejo* encontramos que por el río se traía a la Capital la leña, el azúcar que se embarcaba para España, los alimentos para los humanos y hasta la yerba para los caballos. Aunque esto dependía del capricho del tiempo. En la boca del río había un banco de arena que sólo podían pasar con la marea alta. Pero cuando soplabla fresco el viento era prudente esperar. No se podía culpar a la geografía.

En aquellos años, los caminos de Bayamón hacia el interior eran los "caminos de indios" hasta Coamo, y de allí hacia el interior de la Cordillera. Un caballo que se respetara no lo habría caminado jamás. Los colonizadores, con los siglos, abrieron terraplenes, precipicios ciertos, decían algunos, de



Colección de José Orraca

Para facilitar la comunicación de Bayamón y Cataño con la Capital, en 1883 se estableció un sistema de pequeños vapores ("ferries").

San Juan a Caguas, de San Germán a Añasco, de Ponce a Coamo y Juana Díaz, de Cayey a Aibonito, aunque no tendieron puentes sobre todos los ríos y quebradas. Hace cien años una carreta hacía el viaje de Ponce a San Juan en tres días si no encontraba ríos crecidos. Los viajeros que debían atravesar el río de La Plata cerca de su desembocadura, llamada entonces Boca Habana, hoy castellanizada a Boca Juana, debían confiar sus vidas a los "pasajeros", que eran no los viajeros sino quienes manejaban el peligroso ancón. Lo mismo que en Loíza y otros ríos.

El historiador Lidio Cruz Monclova, en su *Historia de Puerto Rico (siglo XIX)*, nos dice que en la penúltima década del siglo pasado, las carreteras de primer orden eran la de San Juan a Ponce, con 134 kilómetros, la de Río Piedras a Río Grande, con 25, y sendos trozos de Mayagüez a Añasco, de Bayamón al Puente de los Reyes Católicos, de Cayey a Arroyo por Guayama, y algún otro. Y citando a Mario Brachi añade que "para cargas de la altura litoral, el transporte tiene un precio dos o tres veces mayor que por cruzar el Atlántico". ¿Qué agricultor podía sembrar plátanos u otras viandas en Adjuntas, Comerío, Orocovis, para venderlos en la Capital? La falta de vías de comunicación condenó a la miseria, por siglos, a muchos pueblos.

Por tales razones, en aquellos tiempos el transporte marítimo era el más económico y casi el único posible. Aquí está la explicación del desarrollo de San Juan y de otras poblaciones. En la costa norte sólo había un puerto seguro, San Juan. En el oeste estaba Mayagüez, en el sur Ponce, en el este otros

menos protegidos. Estos fueron los pueblos beneficiados por la navegación, único transporte, única comunicación entre vecinos por otra parte aislados. ¿Era esto grato a los ojos de Madrid? Por una razón u otra la Corona prohibió que se construyeran embarcaciones en la Isla. Mercantilismo, temor al contrabando, proteccionismo a los armadores de Sevilla y Barcelona, abuso de poder, llámelo usted como quiera. El efecto fue mantener la Isla en el atraso.

En la penúltima década del siglo pasado todavía la principal vía de transporte para los productos agrícolas del interior seguía siendo el río. Mercancías y viajeros se llevaban por el Bayamón en yolas desde el Alto del Embarcadero hasta la desembocadura en Palo Seco. Desde allí iban carga y pasajeros hasta San Juan a través de la bahía. A vela y remo.

En 1883 Ramón Valdés estableció una línea férrea que comunicaba Bayamón con Cataño, y un servicio de pequeños vapores (*ferryboats*) entre Cataño y San Juan llamados "Encarnación", "Pepita" y "Valdés". Hoy lo hubiéramos llamado el Agua-Tren. De tal manera se facilitaba la comunicación de Bayamón y Cataño con la Capital. El pasaje de Cataño a San Juan costaba 3 centavos en primera y 2 en segunda clase. Eran otros tiempos... El impacto que produjeron estos nuevos sistemas de transporte en el poblamiento y la economía de Bayamón a Cataño, Toa Alta, Toa Baja y los municipios limítrofes aún no ha sido suficientemente estudiado.

Hace cien años, en 1898, Puerto Rico contaba con 267.4 kilómetros de carreteras pavimentadas, "aunque algunos tro-

zos todavía no se habían abierto al público", nos dicen Luis Pumarada O'Neill y María de los A. Castro en la monografía *La Carretera Central*. Entre 1508 y 1898, en 390 años, el régimen colonial español construyó poco más de medio kilómetro (685 metros) de carretera por año. Todo un récord. Tenga usted en cuenta que en la Península, en aquella época el tiempo, agrícola, se medía no por horas o días sino por el ritmo de las cosechas.

Pero no todo lo explica el "tiempo agrícola". El Imperio Inca, en menos de un siglo (de 1438 a 1532) había construido dos caminos paralelos que iban desde Quito, en el actual Ecuador, hasta el centro de Chile, a lo largo de y sobre los Andes, montañas fieras si las hay, con una extensión total de 24,944 kilómetros, una labor de ingeniería y de esfuerzo humano fantásticos. A razón de 249 kilómetros por año. Mas lo que sobraba a los incas en talento, organización y esfuerzo lo compensaba un político en Madrid con el suficiente impudor -inverecundia lo llamaban entonces- para justificar el atraso con un argumento inverosímil. El ilustrísimo señor ministro de Ultramar, don Tomás Castellano Villarrojo, declaraba que no se había podido mejorar el sistema vial de Puerto Rico por carecer el país de las piedras adecuadas. ¡Faltaban piedras! De allí nos viene el mal. Pero, al parecer, no todos los políticos son capaces de ofender así a la inteligencia. Dicen que hay excepciones.

Las crónicas de fines de siglo pasado describen el aislamiento en que vivían hacendados y campesinos, y los accidentes ocurridos a los sufridos viajeros. En los profundos ce-

nagales de los caminos muchas veces desaparecían coche, cochero, caballo y caballero, y los equinos, nobles brutos que nacieron para más razonables caminos, sufrían la humillación de ser rescatados, cubiertos de lodo, por tardos bueyes. Algún escritor recomendaba a sus lectores hacer testamento y despedirse de sus seres queridos antes de iniciar un viaje de San Germán a Mayagüez por si acaso, pero si el destino era Sabana Grande, "la despedida debe hacerse definitiva, porque por este lado no hay el por si acaso". Por algo los llamaban "caminos para pájaros".

El sistema ferroviario estaba en pañales. Se había proyectado un ambicioso ferrocarril de circunvalación que a lo largo de la llanura costanera comunicaría toda la Isla. Un "sueño de ingenieros" llama al proyecto el historiador Francisco Scarano. Hace cien años el camino de hierro llegaba de San Juan a Camuy, de Aguadilla a Hormigueros, y de Yauco a Ponce. De San Juan al dormido pueblito El Roble, ya bautizado Río Piedras, viajaban los *trolleys* de Ubarri, conde de Santurce, a una velocidad máxima de 15 kilómetros por hora, para insuflar vida a la futura población universitaria. Lejos estaba el Conde de saber qué consecuencias traerían sus vehículos. Pero los *trolleys* eran insuficientes. Después llegaron los coches tirados por caballos que comunicarían San Juan con Santurce. Y pare de contar.

Otro problema lo plantearon las alturas, las zonas montañosas. Aquí tenemos un héroe que aún no ha encontrado su Homero. Desde Cayey hacia el sur, desde Ponce hacia el norte, todo era cuesta arriba. Allí no podían penetrar coches ni carretas de bueyes. La rueda se inventó para superficies menos abruptas. Transportar productos pesados por los caminos de herradura era imposible. Se han atribuido los méritos al café, cuyo grano es relativamente liviano y de alto precio, aunque el arbusto es especialmente vulnerable cuando llegan los huracanes. Lo que explica mejor que las teorías políticas la historia de la altura.

Este héroe olvidado es el mulo. En todos los terrenos frágiles del mundo, por su pie firme, su vigor y resistencia, es él quien lleva a costas el producto de la tierra. Siempre recuerdo con emoción el descenso de un arria de mulos de las montañas al llano, una escena de plástica belleza. En la fresca madrugada, el aire tranquilo nos trae armoniosos sonidos. Diez, quince animales en fila india trotan vigorosamente. El delantero, que en lengua guerrillera llamábamos en mi tierra "el de punta de vanguardia", lleva un cencerro grueso, cuyo grave sonido marca el ritmo de su paso. El conoce el camino tal vez mejor que el propio arriero: dónde están los pasos difíciles, el firme en los pantanos, en qué lugar el estrecho sendero está interrumpido por un derrumbe. Es el guía, el líder, y defiende su alta jerarquía a coces y mordidas. ¡Pobre del animal que pretenda disputarle su puesto! El cencerro del segundo tiene un tono más agudo, y así sucesivamente hasta el último, generalmente un joven aprendiz que lleva poca o ninguna carga, cuyo instrumento musical es casi un cascabel. Del conjunto resulta una hermosa melodía primitiva. Desde muy lejos el arriero anuncia su llegada con el chasquido del látigo, que suena como un disparo de rifle. Es una escena inolvidable.

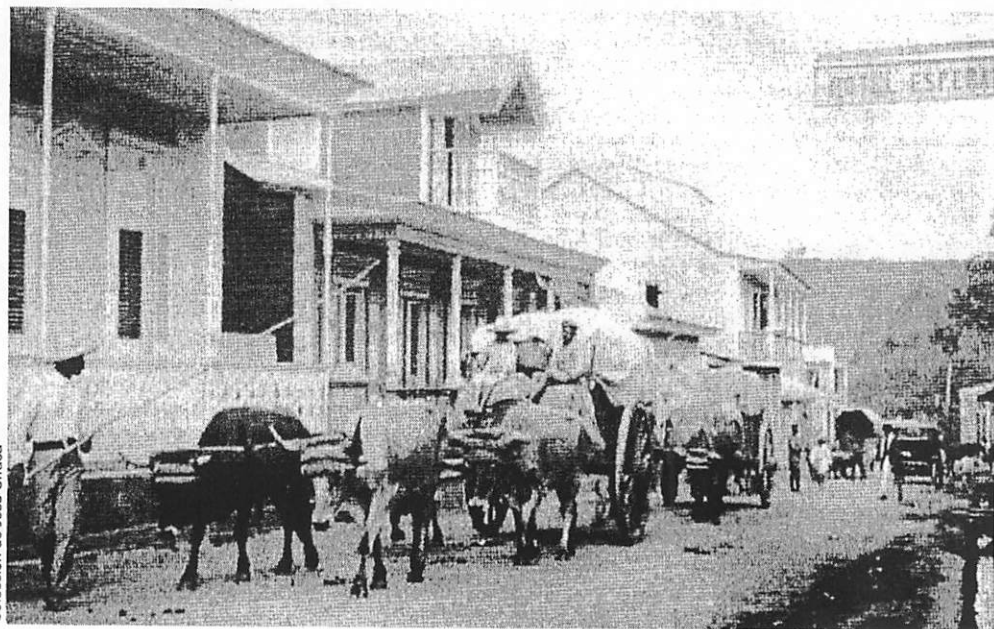
Hoy recordamos al jíbaro explotado, al inmigrante corso, canario o francés, a las haciendas cafetaleras, al puerto de Ponce, qué sé yo, y nos olvidamos del verdadero héroe que hizo posible la conquista de la altura. Cuando se hable del transporte en Puerto Rico, es necesario rendir un merecido homenaje al mulo.

El mulo es el héroe que hizo posible la conquista de la altura, esa zona montañosa donde no podían penetrar coches ni carretas de bueyes



Colección de José Orraca

Varios mulos traen su carga a un almacén de café en la Playa de Ponce, hacia 1899. Abajo, carretas de bueyes entran al pueblo de Cayey.



Colección de José Orraca

Arranca en junio la construcción de la Ruta 66

Por JOSE JAVIER PEREZ
DE EL NUEVO DIA

LA CONSTRUCCION de la controvertible carretera PR-56 podría comenzar el mes que viene, adelantó ayer Carlos Pesquera, secretario del Departamento de Transportación y Obras Públicas (DTOP).

La noticia activó el grito de guerra de quienes cuestionan el proyecto. "Si la construcción comienza, nos pararemos frente a las máquinas", advirtió Wanda Colón, portavoz de las Comunidades Contra la Ruta 66. "Ese proyecto le abre las puertas al desarrollo en las cercanías de El Yunque", aseguró.

El DTOP espera el visto bueno de la EPA y del Cuerpo de Ingenieros para iniciar los trabajos

Pesquera explicó que el proyecto se había estancado por cuestionamientos de la Agencia Federal de Protección Ambiental (EPA) y del Cuerpo de Ingenieros, relacionados con el plan de mitigación. Pero señaló que se reunió el martes con ambas agencias y respondió a todas las interrogantes.

Se supone que la EPA y el Cuerpo de Ingenieros culminen su evaluación en tres o cuatro semanas, y si la respuesta es positiva para el DTOP, la construcción de la vía comenzaría a finales de junio.

Pero Colón cuestionó que los trabajos puedan arrancar en la fecha prevista pues el Tribunal Supremo no ha respondido a unos planteamientos presentados por la comunidad respecto al proceso de evaluación ambiental, el cual fue fragmentado, según sostienen.

ORIGINALMENTE, LA Ruta 66 estaba planificada para discurrir entre Río Piedras y Carolina y de Carolina a Canó-

vanas. Pero el primer tramo quedó en el limbo pues levantó una gran controversia por el impacto que tendría en unos terrenos aledaños al Jardín Botánico y que ahora se han propuesto para el Bosque del Nuevo Milenio de San Juan.

Mientras, el segundo tramo -de Carolina a Canóvanas- se sometió a un proceso ambiental que ya culminó y se subastó. En sustitución a la Ruta 66, las comunidades han propuesto la conversión de la Avenida 65 de Infantería en un expreso. Pero Colón indicó que el DTOP no le ha dado una consideración seria a la propuesta.

Por su parte, Pesquera sostiene que si la 65 de Infantería se convierte en expreso se achicaría ya que habría que reducir la carretera para evitar impactar el comercio ya establecido a los lados de esa vía. Además, habría que cerrar

muchos accesos existentes, lo cual complicaría el trabajo.

La 65 de Infantería junto a la PR-66 se parecerán al recorrido que pueda hacer un conductor entre Bayamón y Manatí por la PR-2 o por el expreso PR-22, dijo Pesquera. Una vía permitirá transitar por áreas comercializadas y con accesos y la otra viabilizará el flujo libre, agregó.

La construcción del segmento Carolina-Canóvanas se dividió en cuatro etapas. La primera, de Carolina al Río Grande de Loíza, la construiría Las Piedras Construction a un costo de \$49 millones. Aún se están evaluando las propuestas para el segmento desde el Río Grande de Loíza hasta Canóvanas. Quedaría subastar la construcción de un puente sobre el Río Grande de Loíza y una estación de peaje.

Afinan los detalles del Tren Urbano

Por JOSE JAVIER PEREZ
DE EL NUEVO DIA

LA PRIMERA semana de junio quedará aprobado el modelo de vagón que utilizará el Tren Urbano, tras lo cual comenzarán las pruebas y la eventual manufactura de los vehículos, adelantó ayer Carlos Pesquera, secretario del Departamento de Transportación y Obras Públicas (DTOP).

Pesquera viajará a California a inspeccionar un modelo del vagón diseñado para Puerto Rico y aprobará los colores del vehículo así como los detalles interiores de éstos.

Pero más allá del proyecto de infraestructura, se evaluarán aspectos relacionados con el cobro del servicio, tendencias de los usuarios y educación pública. Está por determinarse si se establecerá una tarifa fija o si se cobrará de acuerdo a la distancia: mientras más lejos, más paga. "Esto es algo que hay que decidir a nivel de política pública", dijo Pesquera.

Para abordar el Tren Urbano, el usuario adquirirá una pequeña tarjeta con una cinta magnética que se desliza por un moderno torno. Estas tarjetas se adquirirán en máquinas auto-

máticas que operan como una máquina de refresco. Este sistema se está instalando en el metro de Nueva York.

Pero también se está considerando usar unas tarjetas que - como las de llamadas telefónicas- puedan "recargarse" y utilizarse no sólo en el Tren Urbano sino para otros servicios, indicó Pesquera.

En ese análisis se considerará si se otorgarán descuentos a estudiantes y a empleados públicos o si se pondrán en vigor promociones para dar descuentos a quienes dejen su carro en un estacionamiento para usar el tren, dijo Pesquera a manera de ejemplo.

AUNQUE LOS vagones del Tren Urbano mantendrán algunos parámetros generales de la industria, los que vendrán a Puerto Rico tendrán características particulares.

Por ejemplo, sus frenos de disco tendrán un sistema que convertirá la energía cinética (energía por movimiento) en electricidad. Esa electricidad se transmitirá a través de un tercer riel y se usará para poner en funcionamiento un segundo sistema de frenos que, al activar un mecanismo de propulsión en reversa, hará detener el vagón. Pesquera explicó que este sistema ayudará a extender la vida útil de los frenos de disco.

More room for air cargo

Ports Authority seeks to relocate Air National Guard from San Juan, Aguadilla or Ponce possible locations for new air base

By DANIEL R. GARZA

As San Juan's international airport nears the limit of its air cargo capacity, the Ports Authority chief is seeking to relocate the Puerto Rico Air National Guard from Muñiz Air Base to create more space for air freight.

Puerto Rico Ports Authority Executive Director Hector Rivera told CARIBBEAN BUSINESS that Rafael Hernandez Airport in Aguadilla or Mercedita Airport in Ponce are likely new locations for the National Guard's air operations.

Muñiz Air Base shares runways with adjacent Luis Muñoz Marin International (LMM) Airport in San Juan, which handled 660 million pounds of air cargo in fiscal 1997.

LMM air cargo traffic has grown at an annual rate of 9% during the last 10 years and is expected to reach 1.1 billion pounds by 2015, according to the Ports Authority.

Caribbean Airport Facilities (CAF) plans to build a 300,000 square foot air cargo facility, to open next year. Nevertheless, industry experts estimate LMM will reach capacity in five years and that's why the Ports Authority is eager to relocate the National Guard.

The National Guard occupies a portion of the 94-acre Muñiz base, which is also used by air cargo related companies. The Guard has a lease on the property through 2023.

LMM and Muñiz, combined, have 1.1 million square feet of air cargo space including Empresas



As part of its new role, the Puerto Rico Air National Guard deploys C-130 Hercules aircraft, which have replaced F-16 fighter jets.

Santana's soon-to-open 200,000 square foot World Air Cargo Center.

Last week the National Guard introduced the first of eight C-130 Hercules transport aircraft which will replace 15 F-16 fighter jets used by the Guard. A total of 325 National Guard personnel work at Muñiz.

National Guard Gen. Emilio Diaz Colon said he has met with Rivera about three times since May to discuss relocation. "There are numerous issues that have to be taken into consideration when you're proposing a move of this magnitude. One of the big questions is whether the Ports Authority has the money to pay for the move."

Ponce's airport is considered an option because it's about 20 miles east of Camp Santiago, which is used by the U.S. Army National Guard. Aguadilla's airport, the former Ramey Air Base, may be a more viable alternative.

The airport has the longest runway in Puerto Rico and a planned expansion of the airport will likely include the addition of another runway, said CAF President Tony Tirri. ■



HAMILTON BANK, N.A.

Union Plaza Building
416 Ponce de Leon Ave.
Hato Rey, P.R. 00918
(787) 753-0700

THE PREMIER TRADE FINANCE BANK

Recognized with the "Presidents E Award" for the contribution of International Trade and in celebration of its 10th Anniversary, Hamilton Bank, N.A. is offering at its' new Branch in Puerto Rico the Best CD's Rates.

30 Days	90 Days	180 Days	270 Days	365 Days
5.25%	5.40%	5.50%	5.75%	6.00%



Minimum Deposit \$10,000.00
Penalty may be imposed for early withdrawal.
*This offer is only available in Puerto Rico.

Urban Train gets lift

Unitech opens Puerto Rico plant to install elevators in train stations

By LIDA ESTELA RUANO

Unitech Industries Corp., which won the \$2.5 million bid to manufacture some 50 elevators for the Urban Train stations, has opened a small plant in Caguas to install the elevators.

Daniel Carmona, head of Unitech, said he has rented 3,700 square feet in Caguas. He wants to test the island market and, depending on results, establish a larger plant. Unitech's main plant, with 36,000 square feet of rented space, is located at Doral Industrial Park in Miami.

Unitech is also bidding for other contracts in Puerto Rico, Carmona said. "There are six to seven licensed elevator manufacturers in the U.S. and we will be the only one with a manufacturing plant on the island," Carmona said. The firm has manufactured elevators for elevator companies Otis and Schindler at Luis Muñoz Marin International Airport, Ryder Memorial Hospital and the new Kmart in Plaza Las Americas, he said.

Initially, the local plant will service the installation of the Urban Train elevators and put stainless steel cladding on Urban Train escalators.

Unitech makes elevators for all the major stateside elevator companies. So far this year, the company has \$8 million in sales and expects revenues to reach \$10

*Noticias
- The Atlanta Journal-Constitution*

Incontrolable la congestión vehicular en Atlanta

Por LORI WIECHMAN
DE THE ASSOCIATED PRESS

ATLANTA - La procesión de vehículos apiñados comienza temprano por la mañana. Los conductores malhumorados avanzan a paso de tortuga rumbo al centro, llenando el aire de un smog grisáceo que se mantiene oscilando entre los rascacielos.

Atlanta, que se describía una vez a sí misma como "la ciudad que está demasiado ocupada como para odiar", se ha convertido en una ciudad que está demasiado ocupada conduciendo vehículos de motor.

Un estudio llevado a cabo por la Agencia de Protección Ambiental el año pasado reveló que los residentes de Atlanta pasan más tiempo viajando hacia y desde el trabajo que los ciudadanos de cualquier otra ciudad del mundo: 34.7 millas diarias. Hay personas que recorren 120 millas ida y vuelta todos los días.

"Lo peor es toda esa producción perdida, ese tiempo que yo podía estar dedicando a mi trabajo o a divertirme", comentó David Herman, un representante de mercadeo que se echa 90 minutos diariamente viajando de Marietta a Roswell, dos suburbios localizados en el norte de Atlanta que están a 10 millas de distancia entre sí. "Eso es tiempo de vida que estoy perdiendo en la carretera".

Desde que el general Sherman dejó la ciudad hecha cenizas en la Guerra Civil, Atlanta ha estado tratando de reconstruirse y expandirse. Luego de crecer ininterrumpidamente durante los pasados 30 años, la ciudad está perdiendo gran parte de su atractivo. El aire está contaminando con las emanaciones que despiden 2,800,000 de vehículos de motor y la tradicional hospitalidad sureña está dando paso a la irritabilidad de las carreteras.

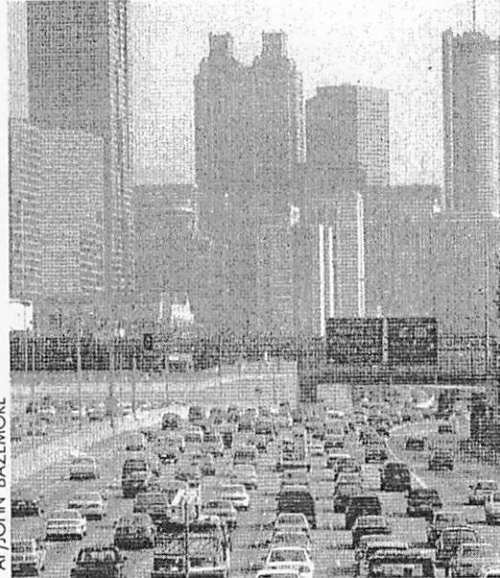
Y, CONTRARIO a otras ciudades de su mismo tamaño, el sistema de transporte público de Atlanta -MARTA- no es una opción viable.

El sistema ferroviario y de guaguas no llega hasta los populosos suburbios del norte de la ciudad porque los mismos electores lo han rechazado, ante el temor de que lleve a los suburbios los problemas que existen en las áreas centrales de la ciudad, tales como la criminalidad y el desarrollo exagerado.

De hecho, el condado de Cherokee le prohibió a la Metro Atlanta Rapid Transit Authority que diera servicio gratis hasta allí por un solo día: el Día de ir al trabajo sin contaminación.

"La gente aquí en el condado no quiere transportación pública en forma alguna", recaló el comisionado de Cherokee, J.J. Biello.

El tráfico no era un problema grande hace una década, pero a medida que muchas empresas y organizaciones empezaron a mudarse al centro (UPS, Holiday Inn, la Sociedad Norteamericana del Cáncer) y otras compañías empezaron a



AP/JOHN BAZEMORE

El problema vehicular le cuesta a Atlanta más de \$1,000 millones al año en demoras y gastos de combustible, de acuerdo con un reciente informe del Instituto de Transportación de Texas.

ampliar sus operaciones (The Home Depot, Turner Broadcasting, Coca-Cola), el área empezó a rebasar la capacidad de su infraestructura. El crecimiento tomó verdadero impulso en los años anteriores a las Olimpiadas de 1996.

"SOMOS REALMENTE víctimas de nuestro propio éxito", declaró Jayne Hayse, de la Comisión Regional de Atlanta.

Más de 415,000 personas de fuera del estado se han mudado a Atlanta desde 1990, más que a cualquier otra ciudad norteamericana, y no se vislumbra que el incremento vaya a reducirse en un futuro cercano.

Muchas personas terminan viviendo en subdivisiones bien a las afueras de la ciudad. La ciudad de Atlanta como tal tiene alrededor de 400,000 residentes; la ciudad y el área de 10 condados descrita como la primera hilera de suburbios tienen una población combinada de aproximadamente 3,500,000.

Como resultado del intenso movimiento vehicular, muchas personas que llevaban mucho tiempo viviendo aquí se han marchado, entre éstas las novelistas Terry Kay y Anne

Rivers Siddons, quien explicó que había decidido mudarse a Charleston, Carolina del Sur, porque quería vivir en "una ciudad más amable y apacible".

Hay quienes optan por no salir de sus casas durante las horas de mayor congestión, ante el temor de que un viajecito al colmado pueda convertirse en una excursión de una hora.

"YO TENGO que ajustar mi día al tráfico. Avanzar un par de bloques me toma cinco minutos", afirmó Kristin Jones, de 21 años. "Yo trato de no estar en la carretera entre las 5 de la tarde y las 7 de la noche".

Ella y su esposo llegaron al extremo de sacrificar las cenas a mediados de semana con sus padres, que viven en Sugar Hill, porque el recorrido de 37 millas les toma 90 minutos.

Las cuatro carreteras interestatales de la ciudad -75, 85, 20 y 285- no ayudan mucho. La 85 se une con la 285 en una intersección famosa por los tapones y conocida como la Intersección Espagueti, a la cual se dio ese nombre por la forma que tienen sus rampas de acceso.

"A mí no me agrada nada llegar a la 285, no importa la hora que sea, tapón o no tapón", subrayó Jones. "No se mueve. Estás tres minutos allí sin moverte y después te mueves la distancia que hay entre un carro y otro".

Las semillas de los problemas de tráfico fueron sembradas hace muchos años, cuando los líderes del área decidieron concentrarse en la construcción de más carreteras, en lugar de poner énfasis en un sistema de transportación pública más completo, según expresó Dana White, profesora de estudios urbanos en la Universidad de Emory.

"MUCHA DE la misma gente que predicaba crecimiento, crecimiento y crecimiento está diciendo ahora basta, basta, basta, pero lo que no dicen es cómo", señaló.

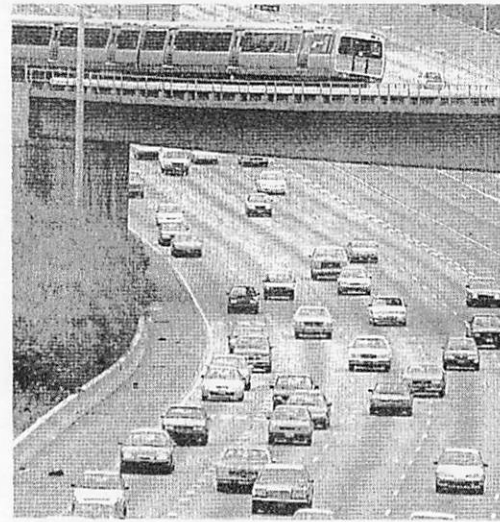
La contaminación generada por los vehículos de motor ha puesto en peligro los fondos federales para carreteras, ya que la ciudad no ha podido cumplir con la Ley de Aire Puro.

"A mí me parece que el primer golpe fuerte fue cuando los federales hablaron en serio de recortar el dinero. Atlanta es una ciudad comercial y el dinero significa más aquí que en otras comunidades", añadió White.

La congestión vehicular de Atlanta cuesta más de \$1,000 millones al año en demoras y gastos de combustible, de acuerdo con un reciente informe del Instituto de Transportación de Texas, que estudia las vías más congestionadas de Estados Unidos.

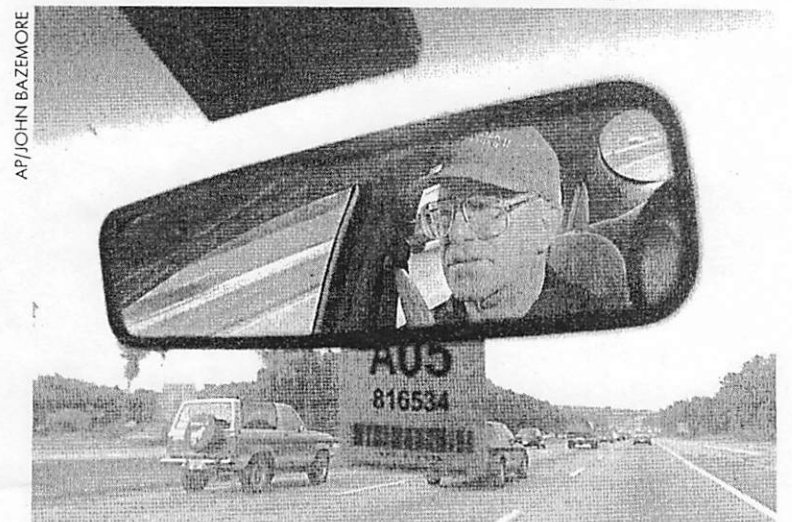
Las soluciones que más se mencionan son políticamente peligrosas: aumentar los impuestos sobre la gasolina, obligar a las compañías a desarrollar planes alternos para el transporte de sus empleados o extender la transportación pública a los suburbios.

"No sé si el futuro de Atlanta será tan brillante como mucha gente espera que sea", comentó White. "Pero puede que llegue el momento en que recordemos a las Olimpiadas con añoranza, como los buenos tiempos".



AP/JOHN BAZEMORE

A la izquierda, el sistema de transporte público de Atlanta -MARTA- no es una opción viable, ya que no llega hasta los suburbios de la ciudad. En la foto, a la derecha, Dale Watt mientras se dirige a su hogar en Georgia. Según un estudio realizado por la EPA, los residentes de Atlanta pasan más tiempo viajando que los ciudadanos de cualquier otra ciudad del mundo.



AP/JOHN BAZEMORE

anca: tensión esperanzas

onjugaron ayer en el
eja, donde en mo-
un consejo gubernar-
a los desplazados

conductor se desconocía anoche.

En estos ataques no hubo víctimas fatales, aunque sí varias personas heridas. También presuntos integrantes del ELN atacaron a bala, a dos patrullas de la Policía y a una base militar.

Mesas de trabajo definirán retorno de los desplazados

enas despuntaba la
rde de ayer fueron
os y un poliducto, lo
erte incendio. Tam-
ado y la suerte del

A pesar de que no hubo anuncios de soluciones concretas e inmediatas para los más de 6.000 desplazados, la reunión que se celebró ayer con el viceministro del Interior, Jorge Mario Eastman, terminó con un aire de satisfacción porque hubo un primer acercamiento entre los campesinos desarraigados y el Gobierno Nacional. 3A ▶

Colombia, "pesas" oro



Foto DEGO GONZÁLEZ, enviado especial

illas, tres de ellas doradas, conquistaron las pesistas colombianas María Isabel lo en los Juegos Centroamericanos y del Caribe, en Maracaibo. Esas pesistas la cuarta casilla del tablero general. En la foto, una levantadora de República

Deportes 40 ▶

Finanzas territoriales sufrirán revolución

Por
VESPASIANO JARAMILLO B.
Santafé de Bogotá

El Gobierno presentará durante las próximas semanas proyectos legislativos para ordenar las cuentas de entes territoriales y propondrá ajustar las transferencias para que éstas cubran necesidades como las provisiones pensionales en departamentos y municipios. Y alentará la aprobación de un estatuto básico de juegos de azar para sustituir los mercados recaudados del consumo de licor y cigarrillos.

Durante una sesión en la que se aceptó para trámite legislativo el proyecto de Presupuesto General de la Nación, el ministro de Hacienda, Juan Camilo Restrepo, advirtió que las pensiones en los entes regionales se están pagando con recursos del flujo corriente de caja y esto es una bomba de tiempo.

Las regiones deberán esforzarse por el logro de un mayor recaudo y aceptar reorientaciones en recursos de las propias transferencias y en asignaciones de entes como el Fondo Nacional de Regalías.

Ayer, las comisiones terceras y cuartas de Cámara y Senado rechazaron una propuesta del parlamentario Gustavo Petro, quien pidió la devolución al Gobierno del proyecto presupuestario. Según Petro se maquilló la inversión social y el proyecto no cumple elementales normas de la Constitución.

Económicas 4B ▶

El Metro, a manos privadas

El martes se cierra convocatoria de concesión

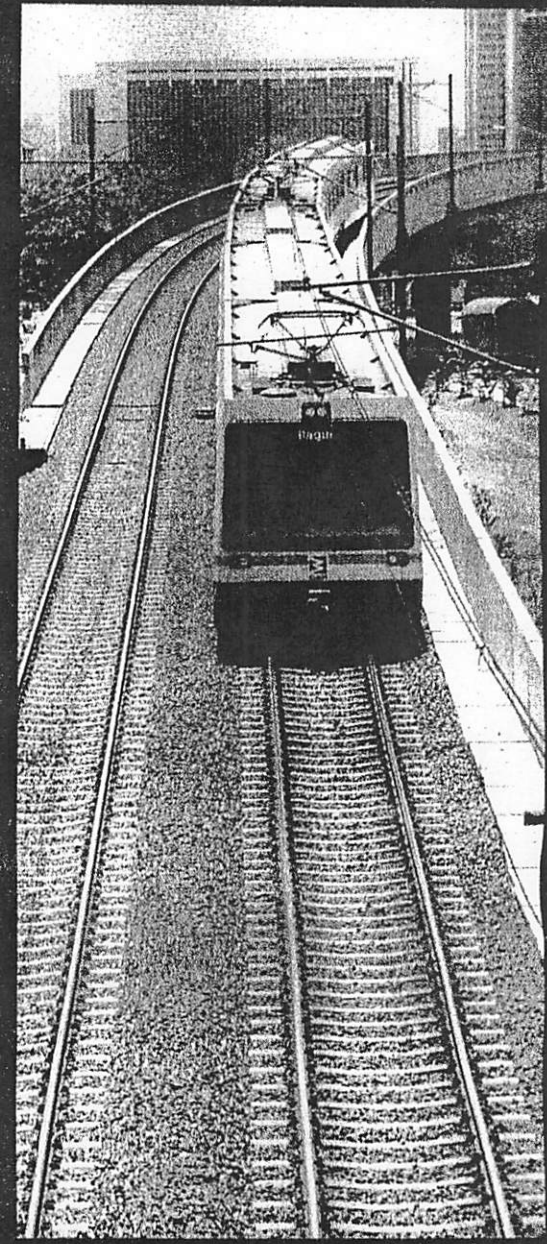


Foto M. S. S. S. S.

**Tema
del
Día**

Medellín se anticipó 8 años a Bogotá y a Cali en construir un Metro para resolver el problema de transporte masivo de pasajeros.

Después de sucesivas prórrogas de la fecha del cierre de recepción de propuestas, los tres consorcios que participan en la puja por la concesión para la operación y ampliación del Metro deberán entregar, el martes, completas, sus propuestas.

En ese momento se iniciará una etapa, inicialmente de 60 días, para la evaluación de las propuestas que, tras varios meses de espera, habrán entregado los consorcios CGEA y/o Fanalca, Benito Roggio e Hijos S.A./Concreto y Otros, y la Corporación Financiera de los Andes y Otros.

La concesión deberá, no sólo operar el sistema ya construido sino adelantar la construcción de dos líneas más que expandan el radio de acción del sistema de transporte.

La empresa Metro de Medellín ha defendido la iniciativa con el argumento de que sólo mediante concesión se podría mantener y ampliar la oferta y la calidad del servicio.

Los críticos han señalado que con él se privatiza la parte rentable y se dejan las deudas en manos del Estado.

Tema del Día 6B y 7B ▶

Comienza venta de la Mayorista

Por
ISOLDA MARÍA VÉLEZ H.
Medellín

En los próximos días, Empresas Varias de Medellín iniciará el proceso de venta del 51% de la Central Mayorista, negociación que se realizará a través de la Promotora Inmobiliaria de Medellín y en la que se espera recaudar cerca de \$30.000 millones.

Esos dineros harán parte del fondo prestacional que conformará la entidad para atender los pasivos pensionales, que en este año llegaron a \$117.000 millones, según explicó el gerente, Enrique Valderrama Vélez. La venta de 374 locales se constituye en la realización de un gran anhelo

En Medellín se armó la Mojiganga



Foto CORTESÍA

¡Y se armó la Mojiganga! es la producción del Teatro Nacional dirigida por Jorge Ali Triana que está por estos días en el Teatro Pablo Tobón Uribe. Basada en el cuento En la diestra de Dios Padre, del escritor antioqueño Tomás Carrasquilla, en ella se hacen protagonistas la música, la actuación y el humor. "Una obra muy contemporánea que refleja a Colombia", dicen los actores.

Cultura y Sociedad 2C ▶

El Metro parte y une la ciudad

SON 35 años de lucha y 3 de funcionamiento de un sistema que ya ha movilizad o más de 240 millones de pasajeros.

Por
DARÍO ECHEVERRÍ SALAZAR
Medellín

El Metro hizo la transformación urbana y permitió a Medellín adelantarse por lo menos 8 años a las demás capitales que aspiran a tener un sistema masivo de transporte. El usuario aprovechó el cambio y adoptó un modelo distinto de movilización con el que ahorra entre 10 minutos y media hora para su desplazamiento diario.

A pesar de ser -según datos del Dane- la tercera ciudad del país, ratificó su liderazgo y construyó lo que Londres tiene hace más de 100 años, pero que todavía no termina de expandirse. Por eso mismo, el Metro de Medellín piensa en su crecimiento y se prepara para lograrlo.

Su antecesor, el tranvía, movilizó 26 millones de pasajeros en 5 años a partir de 1921.

Esa historia se remonta a 1964, cuando se planteó el corredor multimodal del Río como eje articulador de este valle, con un ancho de 60 metros y una reserva de 18 metros a cada lado del río para ubicar el

ferrocarril y el transporte masivo metropolitano.

El Instituto Nacional del Transporte, Intra, hizo un estudio en 1972 sobre movilización y determinó que en la zona de 1.200 metros a lado y lado del río se contabilizaban 300 mil viajes diarios en transporte público, según indica Rodrigo Salazar Pineda, exsecretario de Tránsito de Medellín, quien lideró la expedición de la Ordenanza 42 y el Acuerdo 031 de 1977 para materializar la constitución de una empresa de transporte masivo y la construcción del Tren Metropolitano.

El trazado inicial iba por la orilla del Río y en el decenio de los ochentas se propuso hacer entrar el Metro al centro. "En esa idea me apoyaron los expertos Michel Bigey y Antonio Hurel, aunque abundaron las críticas", señala Salazar Pineda, quien se autodefine como un asesor a la sombra.

La escogencia del consorcio hispano-alemán Metromed para la construcción del Metro bajo

la modalidad llave en mano -que incluye financiación y ejecución de obras- se aprobó en noviembre de 1983 y el 19 de julio del 84 se firmó el Contrato 49, modificado luego en 1985.

Los trabajos se iniciaron en 1990 y se suspendieron en el gobierno de Barco durante dos años. La inauguración tuvo lugar el 30 de noviembre de 1995. Marina Gómez, es una estudiante dice "yo tomo el metro todos los días a las cinco en Niquía y a las nueve de la noche en la

estación Prado, luego de una jornada de estudio-trabajo-estudio". Ella como miles de pasajeros intercambian opiniones, cruzan miradas y respiran el mismo aire y los mismos olo-

res. La ciudad se reencontró en el metro, a pesar de la herida que provocó su construcción.

Sin acuerdo sobre

Concesión: canción de tres preguntas



Sin acuerdo sobre reclamaciones

Las reclamaciones mutuas de la Empresa del Metro y del Consorcio Metromed continúan en pie, a pesar de los acercamientos recientes entre las partes.

Después de una ronda de conversaciones de tres días que concluyó el pasado 27 de abril no se llegó a un acuerdo.

De los 18 reclamos de Metromed contra la empresa Metro, dos están en procesos arbitrales que, por ley, deben tener un trámite de seis meses, el cual pueden aumentar los árbitros a seis meses o períodos que acuerden el Consorcio y la empresa propietaria del sistema.

Uno de los tribunales, conformado en septiembre del año pasado por los abogados Lina Vélez de Nicholls, Octavio

Lopera y Jorge Parra Benítez, para dirimir una reclamación del Consorcio por intereses ya ha avanzado en la etapa probatoria y espera entregar su fallo a finales del presente año. Con respecto al segundo, integrado por los juristas Alvaro Isaza Upegui, Sergio Londoño y Luis Carlos Calle, no se revelaron detalles.

¿QUÉ RECLAMAN?

El consorcio hispano-alemán, Metromed, constructor del proyecto, tasa en unos \$U.S. 400 millones el monto de las 18 reclamaciones por los perjuicios a que se vio enfrentado (EL COLOMBIANO, 04-12-95, página 9A) en los dos recesos que tuvo la obra, el sobrecosto del proyecto originado en cambio del diseño

y obras imprevistas, entre otros.

Por su parte, la administración del Metro de Medellín Limitada, mediante Resolución número 1.938 del 20 de marzo de 1997, declaró el incumplimiento del Contrato 49 de 1989, que tenía por objeto la realización del diseño detallado, construcción, suministro, transporte, nacionalización, entrega en funcionamiento, capacitación del personal, obras complementarios y accesorios del Metro.

Con este acto administrativo se pretende obtener una indemnización estimada, preliminarmente, en \$U.S.80 millones.

El Consorcio hizo uso del recurso de reposición, el cual fue negado por el Metro de Medellín mediante Resolución 1.958 del 30 de mayo de 1997. El Tribunal Administrativo de

Antioquia negó la solicitud de suspensión provisional de dicha resolución, por lo cual, los actos administrativos expedidos por la empresa quedaron vigentes.

Por efectos de esta decisión administrativa, el Metro tiene reclamaciones para presentar judicialmente, correspondientes a la indemnización por los perjuicios que exceden en varios millones el valor de la cláusula penal.

Adicionalmente, el contratista debe asumir en su totalidad los costos de la solución al problema de la interfase vehículo (sistema de rodamiento de las máquinas), detectado una vez se puso en funcionamiento el sistema, el cual corresponde al 10% del valor del Contrato 49.

de tres preguntas

Hasta el próximo martes se prolongará el plazo con que cuentan las tres organizaciones que adquirieron el pliego de condiciones, dentro del proceso licitatorio para la adjudicación de la concesión para operar el Metro.

Se trata de un proceso que ha generado polémicas y cuyos cuestionamientos aún no se resuelven completamente. Se entregará, a uno de tres consorcios, activos por valor de \$3 billones 940.104 millones y cuyos ingresos operacionales, en el 97 fueron de \$36.107 millones.

PASADA ADMINISTRACIÓN

A partir de octubre del año pasado, la empresa protocolizó, por avisos en los principales periódicos, su intención de entregar la operación de trenes y la infraestructura relacionada directamente con el transporte, a operadores nacionales o internacionales o al cruce de ambos.

Además de operar el sistema construido, la concesión debe presentar un plan de ampliación del sistema para, al menos, dos líneas más aunque con otra tecnología. Sin embargo, un adendo de la convocatoria relegó esa prioridad, lo que siguió generando inquietud.

El 20 de febrero de este año terminaba la etapa de recepción de propuestas y aunque el anterior gobierno municipal trajo representantes de 35 empresas, al proceso formal sólo se vincularon tres consorcios: CGEA y/o Fanalca, de empresas colombo francesas; Benito Roggio e Hijos S.A./Concreto y Otros, con asociados de Colombia y Argentina; y la Corporación Financiera de los Andes y Otros, un grupo nacional.

Sin embargo, el plazo se amplió hasta el 5 de junio, porque era necesario aclarar conceptos y realizar visitas técnicas. La fecha llegó y la empresa comunicó que había dado otra prórroga y se estableció el cierre el 30 de julio.

Llegado el día, se conoció la decisión de ampliarlo al 18 de agosto. A partir de allí, la empresa cuenta con 60 días para evaluar las propuestas, que tienen componentes técnicos, comerciales, financieros y de experiencia. Si son días hábiles, el plazo se cumplirá el 28 de octubre.

Eso dificultaría la posibilidad, contemplada en el cronograma de la concesión, de que el operador privado del Metro se hiciera cargo a partir de noviembre.

El gerente del Metro, Luis Guillermo Gómez, dijo que "la expansión del sistema y el mantenimiento de la calidad en el servicio sólo se podrá lograr en el tiempo con base en la concesión que venimos licitando, por los altos requerimientos financieros que conlleva".

Gonzalo Álvarez Henao, exconcejal de Medellín, criticó el proceso de entrega de la operación. Durante un debate en el Concejo en julio del 97, Álvarez señaló que era lamentable la pretensión de entregar la parte rentable a un operador privado, mientras los entes estatales siguen con la deuda.

Pese a que esta redacción intentó comunicarse con la administración del Metro y con los concejales más empapados del tema, no fue posible responder tres preguntas: ¿Qué incidencia tienen los adendos de la convocatoria en la prioridad de ampliar el sistema? ¿Por qué, si hubo asesoría extranjera en el proceso, hubo necesidad de varias prórrogas? ¿La concesión pagará la deuda que tienen los habitantes del Valle del Aburrá o seguirá socializada a través de sobretasas y valorización?

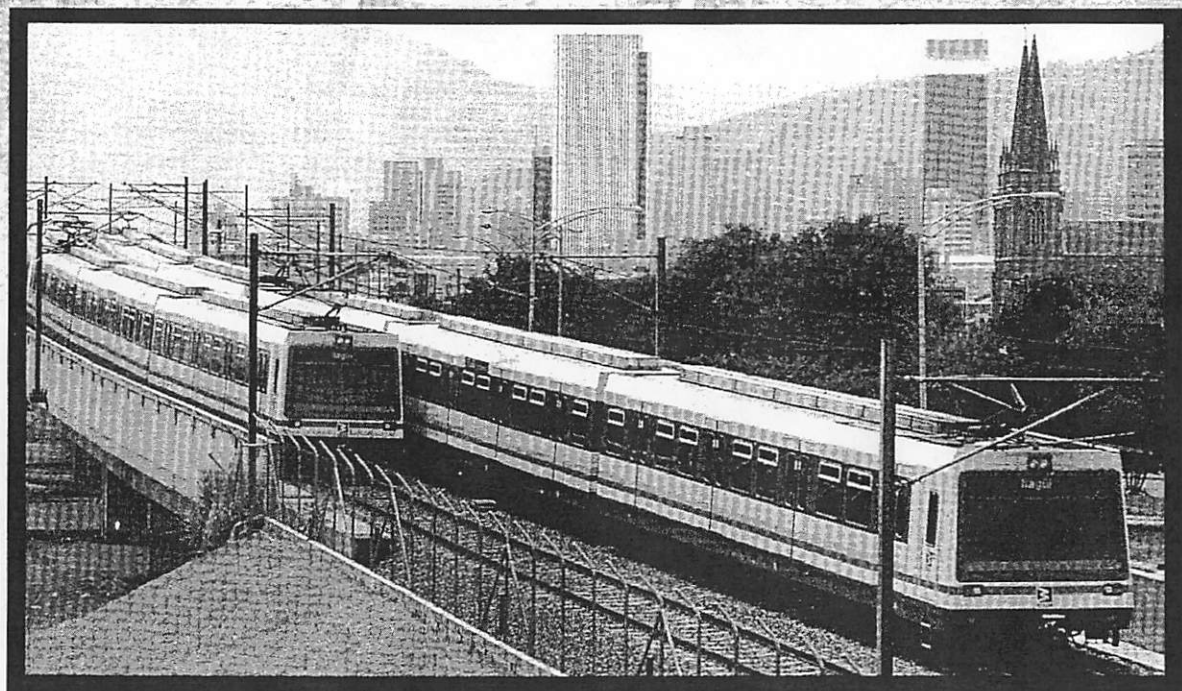


Foto MANUEL SALDARRIAGA

El Metro es el patrimonio más valioso de los antioqueños y para convertirlo en realidad pasaron 3 decenios de ideas, esbozos y proyectos.

La valorización ni se descarta ni se cobra

La financiación del Metro tiene entre sus componentes el cobro de valorización en las poblaciones beneficiarias del sistema de transporte masivo. A pesar de los esfuerzos de los parlamentarios antioqueños, este gravamen no pudo eliminarse con las reformas que se le hicieron a la Ley de Metros.

De acuerdo con concepto del Consejo de Estado y fallos de la Corte Constitucional, el cobro debe efectuarse y esta obligación corresponde al Inval en el caso de Medellín. Lo que queda claro por el momento, es que este año no se alcanzará a cumplir ese proceso y que los contribuyentes no verán esa carga económica antes de 1999.

Sobre este tema, el Alcalde de Medellín, Juan Gómez Martínez, mantiene la línea de conducta expresada desde el comienzo de su mandato y aclara que para el cobro de valorización está esperando que se aclare la situación del Gobierno Nacional.

"El compromiso era de los \$76 mil millones en obras de beneficio comunitario por fuera de las inversiones que ya estaba comprometidas. El gobierno anterior me mandó una lista de inversiones pero algunas de ellas eran ya previstas y no obedecían al compromiso de los \$76 mil millones para derramar la valorización. Cuando se aclare todo esto y de verdad inviertan, tomaré una decisión al respecto", enfatizó el Alcalde.

Así mismo, indicó que en la agenda que tiene para analizar con el presidente Andrés Pastrana Arango ocupa un lugar importante la problemática del Metro, incluida la valorización si el Gobierno cumple.

El Instituto Metropolitano de Valorización no hizo ningún pronunciamiento sobre la tarea que le compete en este proceso de cobro. Sin embargo, su junta directiva es presidida por el Alcalde Gómez Martínez y la línea de conducta de la institución se identifica con la de la Administración Municipal.



Foto MANUEL SALDARRIAGA

La dura cuesta de la valorización espera a los contribuyentes de los municipios por donde pasa el Metro. El Alcalde Gómez Martínez promete que, mientras el Gobierno no cumpla sus compromisos con Medellín, no derramará ese gravamen.

Se han recaudado
US\$ 116.6 millones

A paso lento, el transporte integrado

Por
JUAN CARLOS SEPULVEDA S.
Medellín

Que bueno que el Metro tuviera mil ramificaciones y un sólo tronco. Y que en vez de las líneas A y B en un futuro existieran C, D, E, H....

Así pensarán los medellinenses que viven en sectores como Aranjuez, Manrique, Castilla y Robledo a donde la



Se encarrilan Cali y Bogotá

Cuando Bogotá abra la licitación para las obras del metro en los primeros meses del próximo año, Cali aspira a estarlas adjudicando. Ambas ciudades, según el cronograma, creen que los tendrán listos entre el 2004 y 2007.

El costo del tren de transporte masivo de la capital colombiana se estima en US\$3.040 millones, mientras que el de la Sultana del Valle se tasa en US\$588 millones.

Según acuerdos firmados con el Gobierno de Ernesto Samper, la Nación asumirá