

PONENCIA DEL GOBIERNO MUNICIPAL AUTÓNOMO DE PONCE

SOBRE RESOLUCIÓN DEL SENADO DE PUERTO RICO R. DEL S 2716 DEL 18 DE AGOSTO DE 1999 PARA ORDENAR A LA COMISIÓN DE TURISMO, COMERCIO, FOMENTO INDUSTRIAL Y COOPERATIVISMO Y DE ASUNTOS URBANOS E INFRAESTRUCTURA REALIZAR UN ESTUDIO E INVESTIGACIÓN DIRIGIDAS A DETERMINAR LA VIABILIDAD DE LA PROPUESTA DEL GOBIERNO DE HOLANDA DE ESTABLECER EN EL MUNICIPIO DE PONCE Y PUEBLOS COSTEÑOS DE LA REGIÓN SUR DE PUERTO RICO, UN PROYECTO DE “MEGA PUERTO” ESTACIÓN DE TRANSBORDO MARÍTIMO

I. INTRODUCCIÓN

EL GOBIERNO MUNICIPAL AUTÓNOMO DE PONCE HA INSISTIDO EN LA NECESIDAD DE JUNTAR VOLUNTADES PARA DESARROLLAR UN PROYECTO DE PAÍS QUE RESISTA LOS VAIVENES, ATADOS A LOS INCONVENIENTES DEL PARTIDISMO POLÍTICO. PARA LOGRAR ESA NECESARIA Y OBLIGADA UNIDAD DE NUESTRO PUEBLO EN TORNO A NUESTRO FUTURO ECONÓMICO Y SOCIAL ES NECESARIO QUE LOS LÍDERES POLÍTICOS DEJEN ATRÁS LOS LIMITADOS Y PARTICULARES INTERESES DEL PARTIDISMO Y SE ELEVEN HACIA UNA POSTURA DE HOMBRES DE ESTADO. AQUÍ Y AHORA SE NOS INVITA, Y SIN LUGAR A DUDAS ACEPTAMOS, ESA RESPONSABILIDAD DE DEJAR DE LADO LAS PEQUEÑECES DEL CICLO ELECCIONARIO. POR EL BIEN DE TODO PUERTO RICO SE NOS CONVOCA, POR EL BIEN DE PUERTO RICO AFIRMAMOS LA NECESIDAD DE ESTE LLAMADO AL CONSENSO.

DE MANERA QUE EL PRIMER ELEMENTO DE CONSENSO A QUE NOS LLAMA PUERTO RICO ES QUE, ANTE LA COMPETENCIA DE OTROS PAÍSES POR DAR CABIDA A ESTE PROYECTO DE PUERTO DE TRANSBORDO, TODOS DEBEMOS CERRAR FILA PARA QUE SEA PUERTO RICO, Y NO OTRO, LA SEDE DEL PROYECTO. CUÉNTENSE ENTONCES CON LA COLABORACIÓN SIN RESERVA DE LOS PONCEÑOS PARA IMPULSAR LA ECONOMÍA DEL PAÍS MEDIANTE EL ESTABLECIMIENTO DEL PUERTO DE ARGUMENTAMOS QUE LA REGIÓN SUR CUENTA CON LAS CONDICIONES MÁS VENTAJOSAS PARA EL ESTABLECIMIENTO DEL CITADO PUERTO DE TRANSBORDO.

EN TERCER TÉRMINO SOSTENEMOS QUE, CON EL PUERTO DE TRANSBORDO ASISTIMOS A UNA OPORTUNIDAD ÚNICA PARA DESCENTRALIZAR LA ACTIVIDAD ECONÓMICA Y SOCIAL QUE SE CENTRA PREFERENTEMENTE EN LA ZONA METROPOLITANA DE SAN JUAN. SE TRATA, EN RIGOR, DE LLEVAR HACIA EL SUR PARTE DEL BIENESTAR SOCIAL Y ECONÓMICO QUE HAN DISFRUTADO LOS RESIDENTES DE

AQUELLA ZONA Y DE PROFUNDIZAR LAS PRÁCTICAS DEMOCRÁTICAS MEDIANTE LA IMPLANTACIÓN DE LA JUSTICIA SOCIAL A QUE NOS INVITA ESTE PROYECTO.

EN CUARTO LUGAR, CONSIDERAMOS QUE LA DESCENTRALIZACIÓN DE PUERTO RICO POR REGIONES DEMANDA UN COMPROMISO DE CONTINUIDAD EN EL USO DEL PRESUPUESTO DEL PAÍS PARA LOGRAR ESE OBJETIVO. EL PUERTO DEL SUR Y EL AEROPUERTO DE PONCE SON INSTALACIONES ESTRATÉGICAS QUE VAN A REQUERIR IMPORTANTES INVERSIONES PARA ADECUAR LA INFRAESTRUCTURA EXISTENTE A LAS EXIGENCIAS DEL PUERTO DE TRANSBORDO Y DE LA DESCENTRALIZACIÓN.

DEL OTRO LADO, LA DESCENTRALIZACIÓN ES UN PROYECTO INTEGRAL, DE LARGO TRAMO Y DE CONSTANTE TRABAJO QUE EVENTUALMENTE TOCARÁ A TODOS Y CADA UNO DE LOS DIFERENTES SECTORES ECONÓMICOS DE PUERTO RICO. LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURAS QUE DEMANDA LA DESCENTRALIZACIÓN POR REGIONES TIENE QUE ESTAR ATADA A UN PROYECTO DE PAÍS PARA EL CUAL ESTAS GENERACIONES Y LAS VENIDERAS TIENEN Y DEBEN UTILIZAR CONSECUENTEMENTE LOS RECURSOS PRESUPUESTARIOS PARA ALCANZAR EL OBJETIVO QUE HOY TODOS NOS ESTAMOS TRAZANDO.

CREEMOS QUE EL PUEBLO DE PUERTO RICO ESTÁ EN EL UMBRAL DE UNA NUEVA ERA EN TÉRMINOS DE LAS INFRAESTRUCTURAS. PARECE PLAUSIBLE ENTONCES QUE NUESTROS ESFUERZOS COLECTIVOS SE ORIENTEN EN ADELANTE AL MANTENIMIENTO, CONSOLIDACIÓN Y MODERNIZACIÓN DE NUESTROS HABERES INFRAESTRUCTURALES EN LUGAR DE INSISTIR EN SU AMPLIACIÓN. ES A NOSOTROS QUE SE NOS LLAMA, DESDE LA TESTARUDEZ DE LOS ACONTECIMIENTOS, A QUE RESOLVAMOS A FAVOR DE PUERTO RICO EL DILEMA ENTRE CRECIMIENTO Y DESARROLLO ECONÓMICO Y DESPARRAMAMIENTO.

EL PUERTO DE TRANSBORDO ADEMÁS DE OTORGAR LA OPORTUNIDAD DE RELANZAR AL PAÍS POR LA RUTA DEL DESARROLLO ECONÓMICO, ES UNA EXCELENTE OCASIÓN PARA COMENZAR DE UNA VEZ Y POR TODAS ESTA DESCENTRALIZACIÓN QUE PREDICAMOS.

EN ESE ESPÍRITU DE COLABORACIÓN SOMETEMOS, A TÍTULO DE ANEJO, UN PROYECTO DE TURISMO ELABORADO POR EL MUNICIPIO AUTÓNOMO DE PONCE, CUYO CENTRO DE PREOCUPACIÓN ES LA DIVERSIFICACIÓN Y DESCENTRALIZACIÓN DE LA OFERTA TURÍSTICA DE PUERTO RICO. ESTA PROPUESTA TURÍSTICA PRETENDE SER ADEMÁS UN INSTRUMENTO DE TRABAJO PARA PREPARAR Y COLOCAR A LA REGIÓN SUR COMO UN VERDADERO DESTINO PARA EL TURISMO.

II. VENTAJAS COMPARATIVAS: EL PUERTO DE PONCE Y EL AEROPUERTO MERCEDITA COMO INFRAESTRUCTURAS ESTRATÉGICAS PARA EL CRECIMIENTO Y DESARROLLO DE LA REGIÓN SUR (Y MUNICIPIOS DE LA MONTAÑA: LARES, LAS MARÍAS, MARICAO, ADJUNTAS, JAYUYA, AIBONITO, COAMO, VILLALBA) Y DEL OESTE (AÑASCO, RINCÓN, MAYAGUEZ, HORMIGUEROS, CABO ROJO, SAN GERMÁN, SABANA GRANDE)

EN UN ESTUDIO DE OCTUBRE DE 1995 (*PRE-FEASIBILITY STUDY LOGISTIC CENTRE AND TRANSSHIPMENT FACILITY PUERTO RICO, PREPARADO POR GRABOSKY & POORT PUERTO RICO INC. IN ASSOCIATION WITH PORT OF ROTTERDAM, EUROPE COMBINED TERMINALS MARITIME ECONOMIC RESEARCH CENTRE*), SE EXPONE EL INTERÉS DE LA AUTORIDAD DE PUERTOS DE PUERTO RICO, ASÍ COMO DE LAS AUTORIDADES EUROPEAS, EN ESPECÍFICO DEL PUERTO DE ROTTERDAM, POR INVESTIGAR LA VIABILIDAD DE ESTABLECER UN PUERTO DE TRANSBORDO EN PUERTO RICO.

EL ESTUDIO EN CUESTIÓN INVESTIGÓ LAS POSIBILIDADES DE TAL ESTABLECIMIENTO EN TRES ESCENARIOS CON CAMBIOS DIFERENTES. EN EL PRIMERO DE LOS ESCENARIOS SE PROPONÍAN MEJORAS AL PUERTO DE SAN JUAN; EN EL SEGUNDO, CONSTRUIR UN NUEVO PUERTO (AL OESTE DE PONCE, O EN AGUADILLA O EN BARCELONETA) Y EN EL TERCERO DE LOS ESCENARIOS SE AGREGA, AL SEGUNDO, FLEXIBILIZAR LAS REGLAMENTACIONES, EN ESPECIAL LAS RELATIVAS A LAS LEYES DE CABOTAJE (LEY JONES).

PARA AQUEL ENTONCES, EL DOCUMENTO CITADO, DADAS LAS LIMITACIONES DEL PUERTO DE SAN JUAN (EL POTENCIAL DE CRECIMIENTO DEL PUERTO SE ALCANZARÍA PARA EL 2010, PLANTEANDO DE NUEVO OTRO PUERTO FUERA DE SAN JUAN, LA CONCENTRACIÓN ECONÓMICA Y SOCIAL DE SAN JUAN Y SUS PROBLEMAS DE TRÁFICO VEHICULAR LIMITAN EL USO DE LA ESCALA PORQUE SU IMPLANTACIÓN NO GARANTIZA REDUCCIÓN EN LOS COSTOS), RECOMIENDA, BAJO UN ANÁLISIS COSTO-BENEFICIO Y DE BENEFICIO FINANCIERO, EL SEGUNDO Y EL TERCER ESCENARIO. ES DECIR. CONSTRUIR OTRO PUERTO (EN PONCE, AGUADILLA, O BAYAMÓN) Y FLEXIBILIZAR REGLAMENTACIONES, TANTO DEL GOBIERNO DE ESTADOS UNIDOS COMO DEL GOBIERNO DE PUERTO RICO.

LAS VENTAJAS DE UBICAR EL PUERTO DE TRANSBORDO EN PUERTO RICO (ESCENARIO DOS Y TRES) PARTE DEL RECONOCIMIENTO DE QUE PUERTO RICO, AL NO ESTAR VINCULADO AL TRÁFICO MUNDIAL DE MOVIMIENTO DE CARGA MARÍTIMA, PIERDE OPORTUNIDADES EN LA GENERACIÓN DE EMPLEOS PORQUE LA INVERSIÓN EXTERNA GLOBAL PRIVILEGIA ESTOS VÍNCULOS PARA ESTABLECER ACTIVIDADES MANUFACTURERAS. DE

HECHO, EN PONCE, EL HONORABLE CÓNsul DE HOLANDA MENCIONÓ EL POTENCIAL DE 100 MIL EMPLEOS CON LA UBICACIÓN DEL PUERTO DE TRANSBORDO EN PUERTO RICO. Y, EN CONSECUENCIA, ARGUMENTÓ EN FAVOR DE LA CAPACIDAD DE ESTE PROYECTO, NO SÓLO EN DETENER EL DECLIVE DEL EMPLEO DEL SECTOR DE LA MANUFACTURA, SINO DE SUSTITUIR LA SECCIÓN 936 EN LA CREACIÓN DE EMPLEO MANUFACTURERO. EN ESE EMPEÑO, EMPRESAS PRIVADAS AGUIJONEADAS POR EL POTENCIAL DE GANANCIA A QUE INDUCE UN MERCADO QUE MUEVE MÁS DE DOS MILLONES DE FURGONES ANUALES, EN UN CONTEXTO DE ESTABILIDAD POLÍTICA, DE PRESENCIA DE UNA MONEDA FUERTE COMO EL DÓLAR, Y DE UNA FUERZA TRABAJADORA DIESTRA, TAMBIÉN PARECEN ESTAR INTERESADAS EN UBICAR ESE PUERTO DE TRANSBORDO EN PUERTO RICO.

SE TRATARÍA, ENTONCES, DE UN NUEVO MODELO ECONÓMICO CON POTENCIAL PARA EL CRECIMIENTO Y DESARROLLO ECONÓMICO DE PUERTO RICO. ES UN POTENCIAL QUE SIN LUGAR A DUDAS DEBEMOS ACOMETER CON CAUTELA, PERO SIN PAUSA.

SI ESE ES EL VERDADERO SIGNIFICADO DEL PUERTO DE TRANSBORDO PARA LA ECONOMÍA DE PUERTO RICO, SIN LUGAR A DUDAS, ESTA HONORABLE CÁMARA DE REPRESENTANTES DEBE PONER SU ACENTO EN LA INVESTIGACIÓN, Y POSTERIOR NEGOCIACIÓN, DE ESE POTENCIAL DEL PROYECTO PARA GENERAR EMPLEO EN LA MANUFACTURA.

EL ESTUDIO AQUÍ COMENTADO, PRESENTA UN CUADRO DE LOS POSIBLES COSTOS DE CONSTRUCCIÓN O MEJORAS DE LOS PUERTOS INCLUIDOS EN LOS TRES ESCENARIOS.

**INVERSIÓN HABILITACIÓN DE LOS PUERTOS
(EN MILLONES DE DÓLARES)**

| OPCIONES | FASE 1 | FASE 2 | FASE 3 | TOTAL |
|------------------------|--------|--------|--------|-------|
| PUERTO SAN JUAN | 130 | - | 40 | 170 |
| PUERTO BARCELONETA | 386 | 78 | 102 | 566 |
| PUERTO PONCE | 134 | 91 | 115 | 340 |
| PUERTO AGUADILLA | 125 | 96 | 101 | 322 |

COMO PUEDE OBSERVARSE, LA CONSTRUCCIÓN DEL PUERTO DE AGUADILLA, DESCARTADO SAN JUAN, SERÍA EL DE MENOR INVERSIÓN. PERO ELLO EXCLUYE, TANTO PARA AGUADILLA COMO PARA BARCELONETA, LA CONSTRUCCIÓN DE UN ROMPE OLAS QUE SE ESTIMA ENTRE 600 A MIL MILLONES DE DÓLARES. AÑÁDASE A ESA INVERSIÓN EL

POTENCIAL DE DESTRUCCIÓN DEL ROMPEOLAS ARTIFICIAL EN EL NORTE POR LA FUERZA DEL OLEAJE POR ESOS LARES, COSA QUE NO OCURRE CON LAS MANSAS AGUAS DEL PUERTO DE PONCE, QUE TIENE UN ROMPEOLAS NATURAL COMPUESTO POR LOS CAYOS LA GATA Y RATONES. ENTRE AMBOS CAYOS, LA NATURALEZA DEJÓ UN CANAL DE NAVEGACIÓN DE AGUAS TRANQUILAS.

EL PUERTO DE LA REGION SUR, UBICADO EN EL MUNICIPIO DE PONCE, CONSTITUYE UN ATAJO ESTRATÉGICO EN EL CARIBE PARA EL MOVIMIENTO MARÍTIMO ENTRE EUROPA Y AMÉRICA LATINA Y ESTADOS UNIDOS. EN LA MEDIDA QUE EL PUERTO DE TRANSBORDO SUPONE EL MOVIMIENTO DE TODA LA CARGA DE EUROPA HACIA AMÉRICA LATINA, EL CARIBE Y ESTADOS UNIDOS, EL PUERTO DEL SUR COBRA MAYOR IMPORTANCIA ESTRATÉGICA.

EL PUERTO DEL SUR, EN PONCE, OPERA DESDE EL SIGLO XVIII. COMO PUERTO ADMINISTRADO POR UN GOBIERNO MUNICIPAL, SE CONSTITUYÓ MEDIANTE FRANQUICIA OTORGADA EN 1911 POR EL CONSEJO EJECUTIVO AL MUNICIPIO DE PONCE. EL PUERTO ES REGIDO POR UNA JUNTA ADMINISTRATIVA COMPUESTA POR CIUDADANOS PARTICULARES DESIGNADOS POR EL ALCALDE DE PONCE.

EL PUERTO DEL SUR ESTÁ LOCALIZADO DE FRENTE AL MAR CARIBE, EVITANDO LA EXPOSICIÓN DIRECTA A LAS MAREAS Y A LAS OLAS DEL OCÉANO ATLÁNTICO QUE AFECTAN ADVERSAMENTE OTROS PUERTOS DE LA ISLA. LOS VIENTOS DEL ESTE ASEGURAN A LA BAHÍA DEL PUERTO AGUAS EN CALMA; EL PUERTO NUNCA HA CERRADO DEBIDO A CONDICIONES ATMOSFÉRICAS.

LA ENTRADA DEL CANAL DEL PUERTO DEL SUR ES DE 2.8 MILLAS DE LONGITUD Y MEDIA MILLA DE ANCHO CON UN CALADO QUE VARÍA DE 50 A 150 PIES. A LO LARGO DE LOS MUELLES EL CALADO VARÍA ENTRE 36 Y 42 PIES. LA ENTRADA DE LOS BARCOS, DEBIDO A LAS CARACTERÍSTICAS FAVORABLES DEL PUERTO NO REQUIEREN EL USO DE REMOLCADORES.

AL PRESENTE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS INCLUYEN OCHO MUELLES, CINCO ALMACENES, DOS TERMINALES DE CONTENEDORES, DOS GRÚAS, UNA PACECO PORTINER CON CAPACIDAD PARA 40 TONELADAS LARGAS Y UNA AMCLYDE, CON CAPACIDAD PARA 73 TONELADAS, EDIFICIOS DE OFICINA PARA LA ADMINISTRACIÓN DEL PUERTO, AMPLIO ESPACIO DE ESTACIONAMIENTO Y ALREDEDOR DE 100 ACRES DE TERRENO.

LAS TARIFAS DEL PUERTO DEL SUR SON DE UN 40 A UN 65 POR CIENTO INFERIORES A LAS TARIFAS DEL RESTO DE LOS PUERTOS DE PUERTO RICO. EL PUERTO OPERA SIETE DÍAS A LA SEMANA, 24 HORAS AL DÍA CON PERSONAL CUALIFICADO EN EL MANEJO DE BARCOS Y DE SERVICIOS AL VISITANTE (DOCUMENTACION, ADUANA, SUMINISTRO DE AGUA).

EN RESUMEN, LA NATURALEZA, LA LÓGICA ECONÓMICA Y LA RACIONALIDAD DE LA INVERSIÓN Y LA GANANCIA, PRIVILEGIAN SIN LUGAR A DUDAS AL PUERTO DE PONCE. ESTAS VENTAJAS COMPARATIVAS PERMITEN ALIGERAR EL PROCESO DE TOMA DE DECISIONES TANTO DEL SECTOR PRIVADO COMO DEL SECTOR GUBERNAMENTAL.

SIN EMBARGO, MÁS QUE ESTA RACIONALIDAD ECONÓMICA, LA IMPORTANCIA DEL PUERTO DEL SUR Y DEL AEROPUERTO MERCEDITA, AMBOS UBICADOS EN EL MUNICIPIO DE PONCE, ES QUE PERMITEN VISLUMBRAR, A TRAVÉS DEL PUERTO DE TRANSBORDO, LA POSIBILIDAD DE DESARROLLO Y CRECIMIENTO DE UNA VASTA ZONA QUE INCLUYE LOS MUNICIPIOS DE LA REGIÓN SUR, INTEGRADA A LA MONTAÑA Y ARRASTRA CON LOS MUNICIPIOS DEL OESTE. ATISBAMOS TAMBIÉN LA POSIBILIDAD DE UNA MAYOR JUSTICIA SOCIAL Y DE UNA AMPLITUD DE LA DEMOCRACIA MEDIANTE EL POTENCIAL, A QUE NOS INVITA EL PUERTO DE TRANSBORDO, PARA LA DESCENTRALIZACIÓN DE LA VIDA ECONÓMICA, SOCIAL Y POLÍTICA DEL PAÍS.

III. DEMOCRACIA Y JUSTICIA SOCIAL: EL PUERTO DE TRANSBORDO COMO INSTRUMENTO PARA LA DESCENTRALIZACIÓN ECONÓMICA Y SOCIAL DE PUERTO

ARGUMENTAMOS TAMBIÉN QUE, EN EL PLANO DE LA DISTRIBUCIÓN DEL BIENESTAR SOCIAL Y DEL DESARROLLO DE LA DEMOCRACIA, POR MEDIACIÓN DE LA DESCENTRALIZACIÓN ECONÓMICA DEL PAÍS QUE GENERARÍA TAL PROYECTO, SE TIENE LA OPORTUNIDAD ÚNICA DE CRECIMIENTO TANTO PARA TODO PUERTO RICO, COMO PARA LA REGIÓN SUR, EL OESTE Y MUNICIPIOS DE LA MONTAÑA. ESTA POSIBILIDAD DE DESCENTRALIZACIÓN ABRE POR SÍ MISMA UN NUEVO ESCENARIO EN LA DISTRIBUCIÓN MÁS EQUITATIVA DE LOS RECURSOS DEL ESTADO Y DE LAS BIENANDANZAS DEL CRECIMIENTO ECONÓMICO, LOS CUALES SE CONCENTRAN PRIMORDIALMENTE EN LA ZONA METROPOLITANA DE SAN JUAN.

EL PUERTO DE PONCE ESTA LOCALIZADO EN UN PUNTO MEDIO ENTRE LOS PUERTOS DE DISTRIBUCIÓN DE PEÑUELAS, GUAYANILLA Y MAYAGUEZ, CON UNA RED VIAL QUE LO CONECTA A TRAVÉS DE LA PR-52 CON LA CAPITAL, LA PR-52 Y PR-3 CON EL AREA ESTE, PR-10 CON EL NORTE Y LA

PR-2 HACIA EL OESTE. ESTOS DATOS NO ADMITEN DISCUSIÓN DE QUE EL PUERTO DE PONCE Y SU ÁREA TIENEN MÁS DE LA MITAD DEL CAMINO CONSTRUIDO, Y SU ANDAMIAJE NATURAL Y DE INFRAESTRUCTURA ABARATA EL COSTO DEL PROYECTO Y LO HACE MÁS RÁPIDAMENTE VIABLE.

EN UN ESTUDIO RECIENTE (*LA CONCENTRACIÓN ECONÓMICA Y POLÍTICA COMO MODELO EXCLUYENTE*) DEL GOBIERNO MUNICIPAL AUTÓNOMO DE PONCE, SE DOCUMENTA EL PROBLEMA DE LA CONCENTRACIÓN ECONÓMICA EN PUERTO RICO. ALLÍ SE ARGUMENTA QUE, Y CITAMOS: “POR CONCENTRACIÓN ECONÓMICA EN LA ZONA METROPOLITANA DE SAN JUAN (ZMSJ) DEBEMOS ENTONCES ENTENDER LA CONCENTRACIÓN GEOGRÁFICA DE LA INDUSTRIA, EL COMERCIO LOS SERVICIOS Y EL EMPLEO. SON ESTAS CONCENTRACIONES LAS QUE, PARA EFECTOS DEL ANÁLISIS, HAN DEFINIDO (TRÁNSITO DE UNA SOCIEDAD AGRÍCOLA A UNA INDUSTRIAL) LA CONCENTRACIÓN POBLACIONAL Y AUTOMOTRIZ Y LAS QUE DETERMINAN LA MOVILIDAD DE LOS TRABAJADORES DESDE MUNICIPIOS DORMITORIOS A LA ZMSJ. ASIMISMO, LA CONCENTRACIÓN POBLACIONAL SERÍA DETERMINANTE EN EL PESO POLÍTICO DE ESTA ZONA PORQUE, EN EL CONTEXTO DE UN CENTRALISMO ADMINISTRATIVO SECULAR (DESDE LA CIUDAD CAPITAL SE HA DIRIGIDO EL PAÍS: ALLÍ RADICA EL PODER EJECUTIVO, EL PODER LEGISLATIVO, EL PODER JUDICIAL) LA CANTIDAD DE VOTANTES DE ESTA ZONA LE IMPRIME UN PESO ESPECÍFICO QUE NO TIENEN OTRAS REGIONES O ZONAS DE PUERTO RICO. ESA IMPORTANCIA POLÍTICA Y ECONÓMICA ES LA QUE INDUCE A QUE SE LE ASIGNE PRIVILEGIADAMENTE BUENA PARTE DE LOS RECURSOS DEL ESTADO A LA ZMSJ. LA CONCENTRACIÓN SE CONVIERTE DE ESTA MANERA EN UNA ESPECIE DE GLOTONA QUE SE RETROALIMENTA”. EL ESTUDIO DEL MUNICIPIO DE PONCE AÑADE QUE LA CONCENTRACIÓN ECONÓMICA Y POLÍTICA QUE EN PUERTO RICO SE EXPERIMENTA EN LA ZONA METROPOLITANA DE SAN JUAN, TIENE PARA LOS MUNICIPIOS DE ESTA ZONA LOS SIGUIENTES RASGOS POSITIVOS: BAJAS TASAS DE DESEMPLEO, MÁS PUESTOS DE TRABAJO POR POBLACIÓN RESIDENTE, MENORES NIVELES DE POBREZA, MEJORES SALARIOS, MAYOR INGRESO POR HABITANTE, ES CENTRO DEL PODER POLÍTICO Y OFRECE, COMO NINGUNA OTRA REGIÓN DEL PAÍS, SERVICIOS Y COMERCIOS ESPECIALIZADOS. ESTE CUADRO POSITIVO DE LA CONCENTRACIÓN ECONÓMICA Y POLÍTICA EN LA ZONA METROPOLITANA DE SAN JUAN ES EL QUE EJERCE ESA FUERZA CENTRÍPETA, DE ATRACCIÓN, DE QUE HABLAMOS ANTES. ES ELLA LA QUE EXPLICA QUE EN 1998, A DIFERENCIA DE OTRAS REGIONES, A ESTA ZONA DE SAN JUAN ENTRAN A TRABAJAR 375,667 PERSONAS DIARIAMENTE; EN 1980 ENTRABAN 141,491 Y 232,422 EN 1990.

EN SÍNTESIS, LA POSIBILIDAD DE ELEVAR EL NIVEL DE VIDA DE LAS PERSONAS APARECE COMO EL PRINCIPAL ATRACTIVO DE ESTA ZONA. PERO NO TODO ES COLOR DE ROSA PARA LOS HABITANTES DE ESTA ZONA. A ESE NIVEL DE VIDA SE LE OPONE EL DETERIORO DE LA CALIDAD DE VIDA DE LOS HABITANTES DE ESTA REGIÓN. ALLÍ, Y POR SÓLO MENCIONAR UNO DE LOS ELEMENTOS DEL DETERIORO, PARA 1997 ESTABAN INSCRITOS 941,874 AUTOMÓVILES, QUE JUNTO AL CENTENAR O MÁS DE MILES DE AUTOS QUE ENTRAN POR RAZONES DE TRABAJO O A OTROS MENESTERES, DAN UNA IMAGEN DEL CAOS QUE IMPONE, CON SUS VOCERÍOS Y PESTILENCIAS, ESTA MAGNÍFICA TECNOLOGÍA DE TRANSPORTACIÓN INDIVIDUAL. PARA COMPLETAR EL DESORDEN, EN 1998 Y EN ESA MISMA ZONA, SE MOVÍAN SOLO A TRABAJAR TODOS LOS DÍAS, YA HACIA SU INTERIOR O HACIA EL EXTERIOR DE LA ZONA, 247,422 PERSONAS. DE MANERA QUE, GRACIAS A LA MOVILIDAD INDIVIDUAL QUE PERMITE EL AUTOMÓVIL, SE TIENE LA EXPERIENCIA DE MONUMENTALES EMBOTELLAMIENTOS QUE OCURREN COMO RESULTADO ININTENCIONAL DEL IR Y VENIR DE TRABAJADORES, COMPRADORES Y BUSCADORES DE SERVICIOS, EN FIN, DE PERSONAJES DE TODO TIPO QUE TRANSITAN AL INTERIOR DE ESTA ZONA O SE DIRIGEN A ESOS MUNICIPIOS QUE FUNGEN DE DORMITORIOS DE ESTA ZONA SANJUANERA. LA CONCENTRACIÓN ECONÓMICA Y POLÍTICA ES ADEMÁS UNA ESPECIE DE PORTENTO QUE SE ALIMENTA A SÍ MISMA. EN 1980 LA CAPACIDAD DE ATRAER TRABAJADORES A LA ZONA SE CENTRABA EN EL MUNICIPIO DE SAN JUAN. EN ESA FECHA CERCA DE 85 MIL TRABAJADORES QUE ENTRABAN A ESTE MUNICIPIO DIARIAMENTE VIVÍAN FUERA DE LA CIUDAD CAPITAL; EN 1990 LA CIFRA ALCANZÓ LOS 143,612 TRABAJADORES Y PARA 1998 LOS DATOS RONDABAN LOS 195 MIL.

AFIRMA EL ESTUDIO MUNICIPAL QUE LA ALTA CONCENTRACIÓN DE LA ACTIVIDAD ECONÓMICA Y POLÍTICA EN UN PUÑADO DE MUNICIPIOS DE LA ZONA METROPOLITANA DE SAN JUAN ATENTA CONTRA LA JUSTICIA SOCIAL PORQUE DISCRIMINA EN EL REPARTO DE LOS RECURSOS DEL ESTADO. ASIMISMO SOSTIENE QUE LA CONCENTRACIÓN ECONÓMICA, MÁS ALLÁ DE LA CURVA DE RENDIMIENTOS CRECIENTES, DESDE EL PUNTO DE VISTA DE LA ESCALA, ES UN MODELO INADECUADO PARA EL CRECIMIENTO Y DESARROLLO, CUYA INEFICIENCIA ES TRASPASADA AL TRABAJADOR. EN CONSECUENCIA, Y COMO SEGUNDA HIPÓTESIS, SE ARGUMENTA QUE LOS RECURRENTES E INTERMINABLES EMBOTELLAMIENTOS, QUE EL IR Y VENIR DE CIUDADANOS DE DISTINTOS MUNICIPIOS HACIA LA ZMSJ EN BUSCA DE SERVICIOS, EMPLEO Y CENTROS COMERCIALES NO SÓLO EVIDENCIAN QUE HACE RATO YA SE HA PASADO AL SEGMENTO DE RENDIMIENTOS DECRECIENTES, SINO TAMBIÉN QUE, PASADO ESE LÍMITE, LA CONCENTRACIÓN ECONÓMICA Y POLÍTICA, ES UN FENÓMENO NEGATIVO (ALTA DENSIDAD POBLACIONAL, ALTA DENSIDAD AUTOMOTRIZ, CONTAMINACIÓN (RUIDOS, VISUALES, ESCAPES DE GASES

POR USO DEL AUTOMÓVIL Y LAS INDUSTRIAS) MUNICIPIOS DORMITORIOS, CRIMINALIDAD, PROBLEMAS CON LA DISPOSICIÓN DE LA BASURA) TANTO PARA LOS MUNICIPIOS CON ALTA CONCENTRACIÓN COMO PARA EL RESTO DE LAS MUNICIPALIDADES QUE NO RECIBEN EL LADO POSITIVO DE ESA CONCENTRACIÓN (MENORES TASAS DE DESEMPLEO, MAYORES OPORTUNIDADES DE EMPLEO, SALARIOS MÁS ALTOS, SERVICIOS Y COMERCIOS ESPECIALIZADOS).

ESTE DOCUMENTO TOMA COMO EJEMPLO CONTRASTANTE DE LA ZONA METROPOLITANA DE SAN JUAN, A LA REGIÓN SUR Y ADVIERTE QUE EL EJERCICIO COMPARATIVO PUEDE HACERSE PARA CUALQUIER OTRA REGIÓN Y LOS RESULTADOS SERÁN MÁS O MENOS PARECIDOS.

PARA EL ESTUDIO, LA ZONA METROPOLITANA DE SAN JUAN (ZMSJ) SE COMPONE DE AQUELLOS MUNICIPIOS PERIFÉRICOS AL MUNICIPIO DE SAN JUAN QUE EN EL CENSO DE 1990 TUVIERON UN INGRESO POR HABITANTE SUPERIOR AL INGRESO PER CAPITA DE TODO PUERTO RICO. POR TANTO LA ZMSJ, CON UN ÁREA DE 295.4 MILLAS CUADRADAS Y 9 MUNICIPIOS ESTÁ INTEGRADA POR SAN JUAN, BAYAMÓN, CAGUAS, CAROLINA, CATAÑO, DORADO, GUAYNABO, TOA BAJA Y TRUJILLO ALTO. PARA DELIMITAR LA REGIÓN SUR, CON SUS 16 MUNICIPIOS Y 844.5 MILLAS CUADRADAS, SE PARTE DE LA DEFINICIÓN QUE DE ELLA HACE LA JUNTA DE PLANIFICACIÓN DE PUERTO RICO: ADJUNTAS, ARROYO, COAMO, GUÁNICA, GUAYAMA, GUAYANILLA, JAYUYA, JUANA DÍAZ, MAUNABO, PATILLAS, PEÑUELAS, PONCE, SALINAS, SANTA ISABEL, VILLALBA Y YAUCO.

DEL ANÁLISIS COMPARATIVO SE CONCLUYE QUE EN LA ZMSJ:

PARA 1997, EN ESE 8.62 % DEL TERRITORIO VIVÍA POCO MÁS DEL 35 % DE LA POBLACIÓN DE TODO EL PAÍS, PARA UNA DENSIDAD POBLACIONAL DE 4,546 PERSONAS (PARA PUERTO RICO LA DENSIDAD ERA DE 1,117 HABITANTES Y 718 PARA LA REGIÓN SUR) POR MILLA CUADRADA, EN EL CENSO DE 1990, EN TODOS Y CADA UNO DE LOS MUNICIPIOS, EL INGRESO POR HABITANTE ERA SUPERIOR AL DEL PAÍS (\$4,177); EN EL SUR, POR EL CONTRARIO, NINGÚN MUNICIPIO LOGRÓ SOBREPASAR EL DE PUERTO RICO, TODOS LOS MUNICIPIOS DE LA ZONA TIENEN NIVELES DE POBREZA INFERIOR A LA MEDIA DE PUERTO RICO (55.3%); EN EL SUR, EN OPOSICIÓN, TODOS LOS MUNICIPIO PRESENTA NIVELES DE POBREZA MAYORES AL PROMEDIO NACIONAL , PARA AGOSTO DE 1998, EXCEPTO CATAÑO, LA MEDIANA DE INGRESO DE LOS RESTANTES MUNICIPIOS DE ESTA ZONA ERA SUPERIOR A LA MEDIANA DE INGRESO DE PUERTO RICO (\$25,931); EN EL SUR TODOS LOS MUNICIPIOS ANDUVIERON POR DEBAJO DE LA MEDIANA DE INGRESO DE LA NACIÓN, PARA 1996, DE CADA 100 DÓLARES DE SALARIOS QUE DEVENGARON LOS TRABAJADORES DEL PAÍS, \$57.48 FUERON A PARAR A LOS BOLSILLOS DE LOS TRABAJADORES DE ESTA ZONA; PARA EL RESTO DEL ARCHIPIÉLAGO BORINCANO LE TOCÓ

REPARTIRSE \$42.52; Y DE ESOS, \$10.22 SE DISTRIBUYERON ENTRE LOS TRABAJADORES DEL SUR, EN 1996, EL 54.06 % DE TODOS LOS DE EMPLEOS DE PUERTO RICO (968,447) FUERON ATRAPADOS POR ESTE TRIÁNGULO DE CONCENTRACIÓN; EN EL SUR TRABAJARON 107,195; ES DECIR. EL 11.07 POR CIENTO DE TODOS LOS TRABAJADORES DEL PAÍS, DE CADA 100 CENTROS DE TRABAJO DEL PAÍS, 49 OPERAN EN LA ZONA METROPOLITANA; EN EL SUR, SÓLO 12, PARA LA MISMA FECHA, 390 PUESTOS DE TRABAJO POR CADA MIL HABITANTES ESTABAN DISPONIBLES PARA LA ZONA EN CUESTIÓN; PARA TODO PUERTO RICO LA RELACIÓN ERA DE 253 Y PARA LA REGIÓN SUR, 177 POR CADA MIL SUREÑOS, DE LOS 2.3 MILLONES DE AUTOS INSCRITOS EN PUERTO RICO PARA 1997, 41 DE CADA CIEN ESTABAN ADSCRITOS A ESTA ZONA (13 PARA EL SUR) PARA UNA DENSIDAD AUTOMOTRIZ DE 3,188 AUTOS POR MILLA CUADRADA; PARA PUERTO RICO LA DENSIDAD AUTOMOTRIZ FUE 663 Y PARA EL SUR DE 342 AUTOS POR MILLA CUADRADA, A LA ZMSJ SE LE ASIGNÓ EL 30% (\$ 1,478.8 MILLONES) DE LOS RECURSOS PARA MEJORAS DE CAPITAL RECOMENDADOS POR EL PROGRAMA INVERSIONES CADA CUATRO AÑOS (PICA), A LA ZONA SUR EL 15.89 % (\$ 736.1 MILLONES), DE ACUERDO A UN ESCRITO RECIENTE (CALERO 1997), SE CALCULÓ QUE EN 1996 SE GENERARON 2,579,000 TONELADAS DE DESPERDICIOS SÓLIDOS EN PUERTO RICO (4.6 LIBRAS DIARIAS POR PERSONAS). DE ESE TONELAJE, LA ZONA METROPOLITANA DE SAN JUAN GENERÓ EL 43 POR CIENTO. ESTA REALIDAD OBLIGA A LOS MUNICIPIOS DE LA ZMSJ, EN ESPECIAL EL MUNICIPIO DE SAN JUAN A EXPORTAR HACIA OTROS MUNICIPIOS (SALINAS Y HUMACAO, POR EJEMPLO) EL EXCESO DE SUS DESPERDICIOS, LA TASA DE DESEMPLEO PARA 1998 DE LA ZMSJ (10.9%) PRESENTA VARIOS MUNICIPIOS CON TASAS DE UN SOLO DÍGITO: GUAYNABO: 5.7%; TRUJILLO ALTO: 6.8%; CAROLINA: 8.3 % BAYAMÓN: 8.4 %; SAN JUAN: 9.1 %, ESTA REALIDAD ES COMPARABLE SÓLO CON CIUDADES ESTADOUNIDENSES Y NO CON EL RESTO DE LOS MUNICIPIOS DE PUERTO RICO O DE LA REGIÓN SUR VER (APÉNDICE ESTADÍSTICO).

LAS CÁRCELES Y EL CRIMEN TAMBIÉN SON EXPORTADOS A OTROS MUNICIPIOS: EL 38 % DEL DINERO PARA LA GUARDIA NACIONAL, EL 27.3% DE LOS FONDOS DE LA ADMINISTRACIÓN DE INSTITUCIONES JUVENILES, POR DAR UN EJEMPLO, SON DESTINADOS AL SUR. DE LOS 301 MILLONES DE DÓLARES DEL PICA PARA ENCARCELAR, \$ 63.95 MILLONES (21.24%) SON DESTINADOS AL SUR Y \$54.6 MILLONES SÓLO PARA PONCE (18.13 % DEL TOTAL).

EN FIN, ANTE ESTE DRAMÁTICO CUADRO QUE NOS MUESTRA LA CONCENTRACIÓN DE LA VIDA ECONÓMICA, POLÍTICA Y SOCIAL EN LA ZONA METROPOLITANA DE SAN JUAN, LA DESCENTRALIZACIÓN ECONÓMICA Y POLÍTICA DE PUERTO RICO ES UN IMPERATIVO PORQUE YA NO ES SOSTENIBLE UN DESARROLLO Y CRECIMIENTO ECONÓMICO QUE AL DISCRIMINAR OTRAS REGIONES DEL PAÍS, DISTINTAS A LA

METROPOLITANA DE SAN JUAN, ATENTA TAMBIÉN CONTRA EL DESARROLLO DEMOCRÁTICO QUE EXIGEN LOS NUEVOS VIENTOS TECNOLÓGICOS Y SOCIETARIOS.

EN ESE CONTEXTO, HACEMOS UN LLAMADO A JUNTAR VOLUNTADES POR EL BIEN DE PUERTO RICO PORQUE, EN RIGOR, ESTE PROYECTO DE PUERTO DE TRANSBORDO, ES UNO QUE COMPETE A TODOS LOS PUERTORRIQUEÑOS, PERO CON LA PARTICULARIDAD QUE ES EN EL SUR QUE SE DAN LAS CONDICIONES NATURALES Y ECONÓMICAS MÁS VENTAJOSAS PARA LA UBICACIÓN DEL CITADO PUERTO DE TRANSBORDO. INVITAMOS, ENTONCES, AL HONORABLE SENADO DE PUERTO RICO A TENER PRESENTE EN SU INVESTIGACIÓN ESE POTENCIAL QUE SE NOS OFRECE PARA JUNTAR CRECIMIENTO Y DESARROLLO ECONÓMICO CON DEMOCRACIA Y JUSTICIA SOCIAL. CONFIAMOS PLENAMENTE EN VUESTRO SENTIDO DE EQUIDAD Y DEMOCRACIA.

MUCHAS GRACIAS.

RAFAEL CORDERO SANTIAGO
ALCALDE