SENADO DE PUERTO RICO

DIARIO DE SESIONES

PROCEDIMIENTOS Y DEBATES DE LA DECIMOCUARTA ASAMBLEA LEGISLATIVA

TERCERA SESION ORDINARIA

AÑO 2002

VOL. LII San Juan, Puerto Rico Jueves, 18 de abril de 2002 Núm. 30

A las doce y treinta y cinco minutos de la tarde (12:35 p.m.) de este día, jueves, 18 de abril de 2002, el Senado reanuda sus trabajos bajo la Presidencia del señor Eudaldo Báez Galib, Presidente Accidental.

ASISTENCIA

Senadores:

Luz Z. Arce Ferrer, Norma Burgos Andújar, Juan A. Cancel Alegría, José Luis Dalmau Santiago, Antonio J. Fas Alzamora, Velda González de Modestti, Sixto Hernández Serrano, Rafael Luis Irizarry Cruz, Pablo Lafontaine Rodríguez, Fernando J. Martín García, Kenneth McClintock Hernández, Yasmín Mejías Lugo, José Alfredo Ortiz-Daliot, Margarita Ostolaza Bey, Migdalia Padilla Alvelo, Orlando Parga Figueroa, Sergio Peña Clos, Miriam J. Ramírez, Bruno A. Ramos Olivera, Jorge A. Ramos Vélez, Angel M. Rodríguez Otero, Rafael A. Rodríguez Vargas, Cirilo Tirado Rivera, Roberto Vigoreaux Lorenzana y Eudaldo Báez Galib, Presidente Accidental.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Se reanuda la sesión.

SR. DALMAU SANTIAGO: Señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Señor Portavoz.

SR. DALMAU SANTIAGO: Señor Presidente, antes de pasar al turno que corresponde en el Orden de los Asuntos, quisiera reconocer a los estudiantes de la Escuela Carmelo Figueroa del Barrio Jagual de San Lorenzo, a los estudiantes, a su Director y a los trabajadores sociales que les acompañan, que sé que estuvieron en la mañana de hoy, y fueron recibidos por el compañero senador Sixto Hernández, nos encontrábamos en unas actividades en el Distrito, pero estamos aquí hoy para darle la bienvenida a este Hemiciclo, la Casa de las Leyes, espero que la estén pasando bien, y quiero que sepan que estamos aquí a las órdenes.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): El Senado de Puerto Rico reconoce la presencia de los distinguidos puertorriqueños y les da la bienvenida.

SR. PARGA FIGUEROA: Señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Senador Parga.

SR. PARGA FIGUEROA: Señor Presidente, para unirme a esa expresión de bienvenida y que la estadía, la experiencia que están disfrutando sea formativa de cómo se labora y se desarrolla la actividad legislativa en El Capitolio. Bienvenidos a todos.

SR. PEÑA CLOS: Señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Senador Sergio Peña Clos.

SR. PEÑA CLOS: Sí, señor Presidente, como residente parcial de Caguas, y nacido en Humacao, el cual siempre San Lorenzo ha formado parte de ese Distrito, no por añadidura, también me uno a las expresiones de solidaridad vertidas por los compañeros senadores Dalmau y Parga, y mis felicitaciones, no solamente a los estudiantes, sino también al Director de la escuela y los trabajadores sociales que acompañan a estos jóvenes, entrándose ya en un nivel que demuestra conciencia de los valores de este pueblo.

Espero que aprendan siempre cosas buenas, de lo que se debate en este Hemiciclo y que eso también le sirva a ellos de norte y de seguimiento en su futuro.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Muchas gracias, señor Peña Clos. Adelante con el Calendario.

INVOCACION

El Diácono Carlos Morales, miembro del Cuerpo de Capellanes del Senado de Puerto Rico, procede con la Invocación.

DIACONO MORALES: La lectura en esta tarde está tomada de la primera carta a los Corintios, Capítulo 14, versículos del 1 al 5, y dice de la siguiente manera, en el Nombre del Padre, del Hijo y del Espíritu Santo. Amén. "Seguid el amor; y procurad los dones espirituales, pero sobre todo que profeticéis. Porque el que habla en lenguas no habla a los hombres, sino a Dios; pues nadie le entiende, aunque por el Espíritu habla misterios. Pero el que profetiza habla a los hombres para edificación, exhortación y consolación. El que habla en lenguas extrañas, a sí mismo se edifica; pero el que profetiza, edifica a la iglesia." Palabra de Dios.

Señor, en esta tarde te alabamos, te bendecimos y te damos gracias, porque nos invitas, Señor, por medio de tu Palabra a ser profetas, a instruir, a edificar, a exhortar, a consolar, que el espíritu, Señor de los trabajos de este Cuerpo Legislativo, tengan, precisamente, ese norte y ese guía. Señor, en esta tarde que Tú bendigas, Señor, abundantemente a las Senadoras, los Senadores, los demás hermanos y hermanas que laboran en este Cuerpo; el señor Presidente.

Te damos gracias, Señor, porque nos ofreces la oportunidad de servir. Bendícelos, Señor, en esta tarde y has próspera, Señor, las obras que por tu mano harás, Señor, en favor de nuestro pueblo por medio de estos hermanos y hermanas Senadoras y Senadores. En tu dulce y santo Nombre, oh, Señor, pedimos todas estas cosas, porque vives y reinas, en la unidad del Espíritu Santo, Dios, por los siglos, de los siglos. Amén.

APROBACION DEL ACTA DE LA SESION ANTERIOR

SR. DALMAU SANTIAGO: Señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Señor Portavoz.

SR. DALMAU SANTIAGO: Para solicitar se hagan las diligencias correspondientes para poner en hora el reloj del Hemiciclo, ya que es vital para nuestros trabajos.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Nos informa el Sargento de Armas, que el reloj se había dañado como consecuencia del apagón y que están gestionando corregirlo a la mayor brevedad posible.

Para efectos de récord, en mi reloj, son la una menos veinte (12:40). Y se me informa por el Subsecretario que la sesión dio comienzo a las doce y treinta y cinco (12:35) de acuerdo a mi reloj también.

SR. DALMAU SANTIAGO: Señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Señor Portavoz.

SR. DALMAU SANTIAGO: Para que se deje para un turno posterior la consideración de la aprobación del Acta de la Sesión anterior.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): ¿Hay objeción? No habiendo objeción, se deje para un turno posterior.

PETICIONES

La Secretaría informa que el senador Ramos Vélez ha formulado, por escrito, la siguiente Petición:

El senador Jorge A. Ramos Vélez, ha radicado la siguiente petición por escrito:

"El Senador que suscribe, solicita muy respetuosamente que a través del Secretario del Senado de Puerto Rico y en los próximos cinco (5) días laborables el Administrador de la Administración de Reglamentos y Permisos, Ingeniero Angel D. Rodríguez, el Ingeniero Luis A. Vélez, Director Regional de la Administración de Reglamentos y Permisos en Mayagüez, y el Presidente de la Junta de Planificación, Ingeniero Hermenegildo Ortiz Quiñonez sometan la siguiente información:

La información que consta en los expedientes en las referidas agencias sobre el proyecto Punta Arenas Concrete, este proyecto consiste en la construcción de una planta de agregados de concreto en el Barrio Sabana Eneas del Municipio de San Germán. El numero de expediente en la Administración de Reglamentos y Permisos es 01-DA3-00000-06242 y el numero del permiso de ubicación ante la Junta de Planificación es 99-56-0827-JPU."

SR. DALMAU SANTIAGO: Señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Señor Portavoz.

SR. DALMAU SANTIAGO: Para que se tramite la petición y se apruebe la petición del compañero senador Ramos Vélez, solicitando a través del Secretario del Senado y en los próximos cinco (5) días laborables al Administrador de la Administración de Reglamentos y Permisos, Ing. Angel Rodríguez, que someta la información que se detalla en la petición radicada y que aparece en el Orden de los Asuntos.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): ¿Hay objeción? No habiendo objeción, así se acuerda.

SR. PARGA FIGUEROA: Señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Senador Parga.

SR. PARGA FIGUEROA: Señor Presidente, para solicitar un turno final.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): ¿Hay objeción? No habiendo objeción.

SR. DALMAU SANTIAGO: Señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Señor Portavoz.

SR. DALMAU SANTIAGO: No hay objeción y para solicitar igualmente un turno final.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Siendo así hay dos (2) turnos finales.

INFORMES DE COMISIONES PERMANENTES, ESPECIALES Y CONJUNTAS

La Secretaría da cuenta de los siguientes Informes de Comisiones Permanentes:

De la Comisión de Hacienda, diez informes, proponiendo la aprobación de las R. C. del S. 939; 940; 1116; 1231; 1269; 1270; 1281; 1287; 1288 y la R. C. de la C. 1280, con enmiendas.

De la Comisión de Hacienda, tres informes, proponiendo la aprobación de las R. C. del S. 1000; 1294 y la R. C. de la C. 1379, sin enmiendas.

De las Comisiones de Hacienda y de Vivienda, un informe conjunto, proponiendo la aprobación del P. del S. 1372, sin enmiendas.

De la Comisión de Bienestar Social y Comunidades Especiales, un informe, proponiendo la aprobación del P. del S. 1306, con enmiendas.

De la Comisión de Reglas y Calendario, dos informes, proponiendo la aprobación de las R. Conc. del S. 35 y 38, con enmiendas.

SR. DALMAU SANTIAGO: Señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Señor Portavoz.

SR. DALMAU SANTIAGO: Para que se den por recibidos los Informes de Comisiones Permanentes, Especiales y Conjuntas.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): ¿Hay objeción? No habiendo objeción, se da por recibido.

RELACION DE PROYECTOS DE LEY Y RESOLUCIONES

La Secretaría da cuenta de la Relación de Proyectos de Ley, Resolución Conjunta y Resoluciones del Senado radicados y referidos a comisión por el señor Presidente, de la lectura se prescinde a moción del señor José Luis Dalmau Santiago:

PROYECTOS DEL SENADO

P. del S. 1432

Por la señora Mejías Lugo:

"Para enmendar el Inciso (d) del Artículo 3, bajo el título "Derechos Concedidos Mediante Legislación Especial", de la Ley Núm. 121 de 12 de julio de 1986, según enmendada, conocida como "Carta de Derechos de la Persona de Edad Avanzada", a fin de sustituir el término "Homenaje a la Vejez" por el de "Homenaje a las Personas de Edad Avanzada"."
(BIENESTAR SOCIAL Y COMUNIDADES ESPECIALES)

P. del S. 1433

Por la señora Mejías Lugo:

"Para enmendar el inciso (b) del Artículo 1 de la Ley Núm. 213 de 29 de agosto de 2000, según enmendada, a fin de sustituir, en la definición de "Persona de edad avanzada", el término "personas mayores de sesenta (60) años" por el de "personas de sesenta (60) años o más de edad", evitando interpretaciones sobre la aplicación de la Ley en este sector población***[sic]***."
(BIENESTAR SOCIAL Y COMUNIDADES ESPECIALES)

*P. del S. 1434
Por el señor Fas Alzamora; la señora González de Modestti; los señores Dalmau Santiago, Ramos Olivera, Agosto Alicea, Báez Galib, Cancel Alegría, Hernández Serrano, Irizarry Cruz; la señora Mejías Lugo; el señor Ortiz-Daliot; la señora Ostolaza Bey; los señores Prats Palerm, Ramos Vélez, Rodríguez Otero, Rodríguez Vargas, Tirado Rivera y Vigoreaux Lorenzana:

"Para derogar el Plan de Reorganización Núm. 2 de 9 de diciembre de 1993, según enmendado, a los fines de disolver la Comisión de Seguridad y Protección Pública; transferir las dependencias físicas, propiedad mueble y el equipo tecnológico y de oficina a la Policía de Puerto Rico; y para otros fines."
(GOBIERNO Y SEGURIDAD PUBLICA)

*P. del S. 1435
Por el señor Fas Alzamora; la señora González de Modestti; los señores Dalmau Santiago, Ramos Olivera, Agosto Alicea, Báez Galib, Cancel Alegría, Hernández Serrano, Irizarry Cruz; la señora Mejías Lugo; el señor Ortiz-Daliot; la señora Ostolaza Bey; los señores Prats Palerm, Ramos Vélez, Rodríguez Otero, Rodríguez Vargas, Tirado Rivera y Vigoreaux Lorenzana:

"Para enmendar el apartado (A) del Artículo 4 de la Ley Núm. 128 de 29 de junio de 1977, que creó el Comité Asesor Sobre Energía, a fin de fijar el término de duración de la Presidencia de ese Comité, nombrar a un representante de la Universidad de Puerto Rico y actualizar los nombres de dos agencias públicas."
(GOBIERNO Y SEGURIDAD PUBLICA)

P. del S. 1436

Por la señora Mejías Lugo:

"Para establecer que toda estación televisiva comercial, extranjera, de cualquiera de los estados de los Estados Unidos, o de Puerto Rico que pretenda establecerse y/o***[sic]*** opere en el Estado Libre Asociado de Puerto Rico mantenga y/o cuente con un mínimo de horas de programación local con respecto al total de horas de su programación total."

(GOBIERNO Y SEGURIDAD PUBLICA; Y DE LO JURIDICO)
*Administración

RESOLUCION CONJUNTA DEL SENADO

*R. C. del S. 1303
Por el señor Fas Alzamora; la señora González de Modestti; los señores Dalmau Santiago, Ramos Olivera, Agosto Alicea, Báez Galib, Cancel Alegría, Hernández Serrano, Irizarry Cruz; la señora Mejías Lugo; el señor Ortiz-Daliot; la señora Ostolaza Bey; los señores Prats Palerm, Ramos Vélez, Rodríguez Otero, Rodríguez Vargas, Tirado Rivera y Vigoreaux Lorenzana:

"Para asignar al Programa de Construcción y Rehabilitación de Viviendas de la Administración de Desarrollo y Mejoras de Viviendas (ADMV), la cantidad de quinientos treinta y dos mil ciento treinta y cuatro dólares con cinco centavos ($532,134.05) provenientes de la Resolución Conjunta Núm. 336 de 8 de agosto de 1998, según se indica en la Sección 1 de esta Resolución Conjunta."
(HACIENDA; Y DE VIVIENDA)
*Administración

RESOLUCIONES DEL SENADO

R. del S. 1542

Por el señor Ortiz-Daliot:

"Para expresar la felicitación del Senado de Puerto Rico a las Jerezanas de la Universidad de Puerto Rico del Recinto de Río Piedras, en especial al equipo de "softball" femenino. Estas se convirtieron el pasado miércoles, 10 de abril de 2002 en campeonas de la Liga Atlética Interuniversitaria (LAI) cuando vencieron a las Juanas del Recinto Universitario de Mayagüez poniéndole fin al reinado de las Juanas.***[sic]*** de la Liga Atlética Interuniversitaria (LAI). Para que se les invite al Senado para expresarles nuestro reconocimiento colectivo como Cuerpo."

R. del S. 1543
Por el señor Ortiz-Daliot:

"Para expresar la felicitación del Senado de Puerto Rico a las Jerezanas de la Universidad de Puerto Rico del Recinto de Río Piedras, en especial al equipo de natación femenino. Estas por segundo año consecutivo se proclamaron campeonas del torneo de natación de la Liga Interuniversitaria (LAI) 2001-2002. Para que se les invite al Senado para expresarles nuestro reconocimiento colectivo como Cuerpo."

R. del S. 1544
Por el señor Ortiz-Daliot:

"Para expresar la felicitación del Senado de Puerto Rico a la joven Gretchen Cotay Cordero estudiante y atleta de la Universidad de Puerto Rico del Recinto de Río Piedras, esta fue escogida

como la "Nadadora Más Valiosa" y "Mejor Anotadora" y hizo que las Jerezanas se proclamaran campeonas del torneo de natación de la Liga Interuniversitaria (LAI) 2001-2002. Para que se le invite al Senado para expresarles***[sic]*** nuestro reconocimiento colectivo como Cuerpo."

MENSAJES Y COMUNICACIONES DE TRAMITE LEGISLATIVO

La Secretaría da cuenta de las siguientes Comunicaciones de Trámite Legislativo:

Del Secretario de la Cámara de Representantes, catorce comunicaciones, informando que dicho Cuerpo Legislativo ha aprobado, los P. de la C. 1992; 2177 y las R. C. de la C. 1592; 1594; 1602; 1603; 1604; 1608; 1609; 1611; 1613; 1627; 1628 y 1630 y solicita igual resolución por parte del Senado.

Del Secretario de la Cámara de Representantes, una comunicación, informando que dicho Cuerpo Legislativo ha aprobado el P. del S. 847, con las siguientes enmiendas:

En el Texto:

Página 5, línea 1:	tachar "Reglamentar" y sustituir por "Crear"
Página 5, línea 5:	tachar "2002" y sustituir por "2003"
Página 5, línea 9:	después de "contenedores" insertar "los cuales serán provistos por la compañía contratada para el servicio de recolección y transportación de los materiales reciclables,"
Página 5, línea 12:	tachar "los materiales reciclables" y sustituir por "estos materiales,"
Página 5:	insertar un nuevo Artículo 3 para que lea "Artículo 3.- El arquitecto o ingeniero contratado por el desarrollador para diseñar el complejo de vivienda, designará el área de recuperación de materiales reciclables, de acuerdo a la necesidad y cantidad de unidades de cada complejo."
Página 6, línea 1:	tachar "Artículo 3" y sustituir por "Artículo 4"
Página 6, línea 20:	tachar "Artículo 4" y sustituir por "Artículo 5"
Página 7, línea 7:	tachar "Artículo 5" y sustituir por "Artículo 6"
Página 7, línea 12:	tachar "Artículo 6" y sustituir por "Artículo 7"

En el Título:

Línea 1:	tachar "Reglamentar" y sustituir por "Crear"
Línea 4:	tachar "2002" y sustituir por "2003"

Del Secretario de la Cámara de Representantes, una comunicación, informando que dicho Cuerpo Legislativo ha aprobado el P. del S. 1236, con la siguiente enmienda:

En el Título:

Línea 3: después de "Usadas" insertar "a fin de atemperar el programa para la certificación de operadores a los guías federales de la Agencia de Protección Ambiental ("EPA")"

Del Secretario de la Cámara de Representantes, una comunicación, informando que dicho Cuerpo Legislativo ha aprobado la R. C. del S. 1211, con las siguientes enmiendas:

En el Texto:

Página 1, línea 2: tachar "cuatrocientos (32,400)" y sustituir por "quinientos (32,500)"

En el Título:

Líneas 1 y 2: tachar "cuatrocientos (32,400)" y sustituir por "quinientos (32,500)"

Del Secretario de la Cámara de Representantes, una comunicación, informando que dicho Cuerpo Legislativo ha aprobado la R. C. del S. 1274, con las siguientes enmiendas:

En el Texto:

Página 1, línea 5: tachar "San Juan" y sustituir por "Ponce"

En el Título:

Línea 5: tachar "San Juan" y sustituir por "Ponce"

Del Secretario de la Cámara de Representantes, una comunicación, informando que dicho Cuerpo Legislativo ha aprobado la R. C. del S. 1284, con las siguientes enmiendas:

En el Texto:

Página 1, línea 3: después de "niño" insertar "Carlos"

En el Título:

Línea 3: después de "niño" insertar "Carlos"

Del Secretario de la Cámara de Representantes, treinta comunicaciones, informando que dicho Cuerpo Legislativo ha aprobado el P. del S. 743 y las R. C. del S. 920; 955; 1118; 1119; 1127; 1133; 1134; 1135; 1136; 1137; 1153; 1174; 1175; 1176; 1209; 1213; 1273; 1275; 1276; 1277; 1278; 1279; 1280; 1283; 1285; 1286; 1289; 1290 y 1291, sin enmiendas.

La Honorable Sila M. Calderón, Gobernadora de Puerto Rico, ha sometido al Senado, para consejo y consentimiento de éste, los nombramientos de la licenciada María del Carmen Garriga Morales, para Juez Superior del Tribunal de Primera Instancia; de la honorable Carmen Heydeé Pagani Padró, para Juez Superior del Tribunal de Primera Instancia (renominación); de la licenciada Carmen O. Martínez Almodóvar, para Juez Superior del Tribunal de Primera Instancia y de la licenciada Nereida Cortés González, para Juez Superior del Tribunal de Primera Instancia los cuales, por disposición reglamentaria han sido referidos a la Comisión de Nombramientos.

SR. DALMAU SANTIAGO: Señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Señor Portavoz.

SR. DALMAU SANTIAGO: Para que se den por recibidos los Mensajes y Comunicaciones de Trámite Legislativo.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): ¿Hay objeción? No habiendo objeción, se da por recibido.

SOLICITUDES DE INFORMACION AL CUERPO, NOTIFICACIONES Y OTRAS COMUNICACIONES

La Secretaría da cuenta de las siguientes Comunicaciones:

De la senadora Luz Z. Arce Ferrer, una comunicación, solicitando se le excuse a todos los fines legales de los trabajos en el Senado, ya que estará de viaje oficial para asistir a la reunión de "The National Conference of States Legislatures" en New Orleans, Lousiana del 18 al 21 de abril de 2002.

Los senadores Rafael Irizarry Cruz, José L. Dalmau Santiago, Angel M. Rodríguez Otero, Fernando J. Martín García, Norma Burgos Andújar, Eudaldo Báez Galib y el Secretario del Senado licenciado José A. Nazario Alvarez, han radicado copia de la planilla de contribución sobre ingresos 2001, conforme al Artículo 5, Inciso B, Sección 7, del Código de Etica del Senado de Puerto Rico.

Los senadores Rafael Irizarry Cruz y Cirilo Tirado Rivera, han radicado Declaración Jurada de los ingresos netos extra-legislativos devengados en el año 2001, conforme al Artículo 1 de la Ley 97 de 19 de junio de 1968, según enmendada, por el Artículo 5 de la Ley 13 de 24 de junio de 1989.

De la Oficina del Contralor, once comunicaciones, remitiendo los informes de auditoría números CP-02-19 sobre el Banco y Agencia de Financiamiento de la Vivienda de Puerto Rico; CP-02-20 sobre Autoridad de Acueductos y Alcantarillados de Puerto Rico; CP-02-21 sobre Sistema de Retiro de los Empleados de la Autoridad de Energía Eléctrica de Puerto Rico; DA-02-17 sobre Departamento de Educación, Escuelas de la Comunidad Juan Ruiz Pedroza de Rincón y Dr. José Celso Barbosa de Ponce; DA-02-18 sobre Departamento de Hacienda, Área de Seguros Públicos; DA-02-19 sobre Departamento de Hacienda, Negociado de Recaudaciones, Colecturía de Rentas Internas de Mayagüez; DA-02-20 sobre Departamento de Educación, Programa de Educación Tecnológica, Instituto Tecnológico de Manatí; DB-02-27 sobre Tribunal General de Justicia de Puerto Rico, Tribunal de Primera Instancia, Subsección de Distrito- Sala de Bayamón; DB-02-28 sobre Tribunal General de Justicia de Puerto Rico, Área Administrativa del Centro Judicial de Bayamón; M-02-41 sobre Municipio de Cayey y M-02-42 sobre Municipio de Gurabo.

El Honorable Antonio J. Fas Alzamora, Presidente, Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, ha aprobado "Dieta de los Ayudantes Choferes asignados a la Oficina del Presidente del Senado", conforme a la Orden Administrativa Núm. 02-03.

SR. DALMAU SANTIAGO: Señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Señor Portavoz.

SR. DALMAU SANTIAGO: En este turno de Solicitudes de Información al Cuerpo, en el inciso a, hay una comunicación de la compañera Lucy Arce, solicitando se le excuse a todos los fines legales, solicito que se quede pendiente la aprobación de esa comunicación, la aceptación, debido que hay que corroborar con su oficina y con el Portavoz de la Minoría si el viaje a la cual está asistiendo la compañera es de carácter oficial y así ha sido certificado por el Senado.

El resto de las Solicitudes de Información al Cuerpo, señor Presidente, que se den leídas.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): ¿Hay objeción? No habiendo objeción, se dan por leídas y se acuerda lo solicitado por el señor Portavoz en cuanto a la compañera Senadora.

PROYECTOS DEL SENADO Y DE LA CAMARA DE REPRESENTANTES PARA LA FIRMA DEL PRESIDENTE

La Secretaría da cuenta de las siguientes Comunicaciones:

Del Secretario de la Cámara de Representantes, veintiún comunicaciones, devolviendo firmados por el Presidente de dicho Cuerpo Legislativo, los P. del S. 1247; 1270 y las R. C. del S. 88; 441; 695; 696; 934; 951; 956; 966; 1043; 1047; 1077; 1082; 1088; 1089; 1111; 1112; 1114; 1115 y 1125.

SR. DALMAU SANTIAGO: Señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Señor Portavoz.

SR. DALMAU SANTIAGO: Para que se den por recibidos.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): ¿Hay objeción? No habiendo objeción, se dan por recibidos.

MOCIONES

Relación de Resoluciones de Felicitación, Reconocimiento, Júbilo, Tristeza, Pésame y de Recordación

Anejo B

La Secretaría da cuenta de la siguiente Relación de Resoluciones de Felicitación, Reconocimiento, Júbilo, Tristeza, Pésame y de Recordación:

R. del S. 1542
Por el señor Ortiz Daliot:

"Para expresar la felicitación del Senado de Puerto Rico a las Jerezanas de la Universidad de Puerto Rico del Recinto de Río Piedras, en especial al equipo de "softball" femenino. Estas se convirtieron el pasado miércoles, 10 de abril de 2002**,** en campeonas de la Liga Atlética Interuniversitaria (LAI) cuando vencieron a las Juanas del Recinto Universitario de Mayagüez**,** poniéndole fin al reinado de las Juanas[~~.~~] de la Liga Atlética Interuniversitaria (LAI)[~~. Para~~]**; para** que se les invite al Senado para expresarles nuestro reconocimiento colectivo como Cuerpo."

"RESOLUCION

Para expresar la felicitación del Senado de Puerto Rico a las Jerezanas de la Universidad de Puerto Rico del Recinto de Río Piedras, en especial al equipo de "softball" femenino. Estas se convirtieron el pasado miércoles, 10 de abril de 2002**,** en campeonas de la Liga Atlética Interuniversitaria (LAI) cuando vencieron a las Juanas del Recinto Universitario de Mayagüez**,** poniéndole fin al reinado de las Juanas[~~.~~] de la Liga Atlética Interuniversitaria (LAI)[~~. Para~~]**; para** que se les invite al Senado para expresarles nuestro reconocimiento colectivo como Cuerpo.

EXPOSICION DE MOTIVOS

El glorioso equipo de "softball" femenino" de la Universidad de Puerto Rico, en forma exitosa, conquistaron el campeonato de la Liga Atlética Interuniversitario (LAI), venciendo en forma contundente vía barrida al Recinto Universitario de Mayagüez, quienes habían ganado las ultimas tres temporadas. Este equipo [~~culmino~~] **culminó** invicto toda la temporada**,** gracias al deseo

y la condición de estas atletas. Nada más honroso para el Senado de Puerto Rico y a nombre de nuestro pueblo que reconozcamos el gran triunfo de estas estudiantes y amantes del deporte.

[~~Este~~] **A este** equipo le deseamos mucho éxito y que continúen el próximo año de la forma arrolladora que culminaron esta temporada. Asimismo, felicitamos a Edwin Ramos, dirigente, a su director atlético**,** el Sr. David Alemán**,** y a todo el personal que estuvo envuelto en la preparación de estas jóvenes puertorriqueñas y en especial a su fiel fanaticada. El equipo Campeón, cuenta con las siguientes atletas: Cristina Abreu Sosa, Zulma Arzola Delgado, Xiomariam Batista Sánchez, Joaudimir Castro Georgi, María T. Esparza, Frances Hurtado Rodríguez, Shayra López Cruz, Yodaris Lugo Ortiz, Rosemil Olivo Goytia, Yazneris Ortiz De Jesús, Yenixa Pérez Burgos, Keyla Pomales Rolón, Flor Rivera Hernández, Roxana Rodríguez Lebrón, Wanda Lee Rosario Franco y Melissa Santiago Garratón.

Felicitamos de igual manera a todas las [~~Instituciones~~] **instituciones** representadas en este magno evento**,** en especial al equipo sub-campeón las Juanas del Recinto de Mayagüez, a su dirigente**,** Héctor Figueroa**,** y todo su personal del Departamento Atlético que tan buena labor hacen para el deporte puertorriqueño.

RESUELVESE POR EL SENADO DE PUERTO RICO:

Sección 1.- Expresar la felicitación del Senado de Puerto Rico a las Jerezanas de la Universidad de Puerto Rico del Recinto de Río Piedras, en especial al equipo de "softball" femenino. Estas se convirtieron el pasado miércoles, 10 de abril de 2002**,** en campeonas de la Liga Atlética Interuniversitaria (LAI) cuando vencieron a las Juanas del Recinto Universitario de Mayagüez**,** poniéndole fin al reinado de las Juanas[~~. Para~~]**; para** que se les invite al Senado para expresarles nuestro reconocimiento colectivo como Cuerpo.

Sección 2.- Copia de esta Resolución, en forma de pergamino, le será entregada a las integrantes de este equipo o su representante, por el Presidente del Senado, acompañado del Senador que suscribe esta Resolución.

Sección 3.- Copia de esta Resolución le será enviada a los medios de comunicación para su información y divulgación.

Sección 4.- Esta Resolución comenzará a regir inmediatamente después de su aprobación."

R. del S. 1543
Por el señor Ortiz Daliot:

"Para expresar la felicitación del Senado de Puerto Rico a las Jerezanas de la Universidad de Puerto Rico del Recinto de Río Piedras, en especial al equipo de natación femenino. Estas**,** por segundo año consecutivo**,** se proclamaron campeonas del torneo de natación de la Liga Interuniversitaria (LAI) 2001-2002. Para que se les invite al Senado para expresarles nuestro reconocimiento colectivo como Cuerpo."

"RESOLUCION

Para expresar la felicitación del Senado de Puerto Rico a las Jerezanas de la Universidad de Puerto Rico del Recinto de Río Piedras, en especial al equipo de natación femenino. Estas**,** por segundo año consecutivo**,** se proclamaron campeonas del torneo de natación de la Liga

Interuniversitaria (LAI) 2001-2002. Para que se les invite al Senado para expresarles nuestro reconocimiento colectivo como Cuerpo.

EXPOSICION DE MOTIVOS

El glorioso equipo de natación femenino**,** "Las Jerezanas" de la Universidad de Puerto Rico, en forma exitosa, conquistaron el campeonato de la Liga Atlética [~~Interuniversitario~~] **Interuniversitaria** (LAI), por segundo año consecutivo, venciendo en forma contundente a todas las Instituciones representadas en las tradicionales "Justas Interuniversitarias". Nada más honroso para el Senado de Puerto Rico y a nombre de nuestro pueblo que reconozcamos el gran triunfo de estas estudiantes y amantes del deporte de la natación.

Estas revalidaron por segundo año corrido**,** obteniendo de forma abrumadora este título tan codiciado. Asimismo, felicitamos a Blanca [~~Pares~~] **Parés**, entrenadora, a su director atlético el Sr. David Alemán y a todo el personal que [~~estuvieron~~] **estuvo** envuelto[~~s~~] en la preparación de estas jóvenes puertorriqueñas**,** y en especial a su fiel fanaticada. El equipo Campeón, cuenta con las siguientes atletas: Gretchen Gotay Cordero, Lysandra Álvarez Nieves, Jackeline Adorno Ortiz, Solimar Mojica Samó, Eunice Candelaria de Jesús, Ana Morales Carrasco, Damaris Rivera Reyes y Adaly Seda Morales.

Felicitamos de igual manera a todas las [~~Instituciones~~] **instituciones** representadas en este magno evento.

RESUELVESE POR EL SENADO DE PUERTO RICO:

Sección 1.- Expresar la felicitación del Senado de Puerto Rico a las Jerezanas de la Universidad de Puerto Rico del Recinto de Río Piedras, en especial al equipo de natación femenino. Estas**,** por segundo año consecutivo**,** se proclamaron campeonas del torneo de natación de la Liga Interuniversitaria (LAI) 2001-2002. Para que se les invite al Senado para expresarles nuestro reconocimiento colectivo como Cuerpo.

Sección 2.- Copia de esta Resolución, en forma de pergamino, le será entregada a las integrantes de este equipo o su representante, por el Presidente del Senado, acompañado del Senador que suscribe esta Resolución.

Sección 3.- Copia de esta Resolución le será enviada a los medios de comunicación para su información y divulgación.

Sección 4.- Esta Resolución comenzará a regir inmediatamente después de su aprobación."

R. del S. 1544
Por el señor Ortiz Daliot:

"Para expresar la felicitación del Senado de Puerto Rico a la joven Gretchen [~~Cotay~~] **Gotay** Cordero**,** estudiante y atleta de la Universidad de Puerto Rico del Recinto de Río Piedras, [~~esta~~] **ésta** fue escogida como la "Nadadora Más Valiosa" y "Mejor Anotadora" [~~y~~] **e** hizo que las Jerezanas se proclamaran campeonas del torneo de natación de la Liga Interuniversitaria (LAI) 2001-2002[~~. Para~~]**; para** que se le invite al Senado para expresarle[~~s~~] nuestro reconocimiento colectivo como Cuerpo."

"RESOLUCION

Para expresar la felicitación del Senado de Puerto Rico a la joven Gretchen [~~Cotay~~] **Gotay** Cordero**,** estudiante y atleta de la Universidad de Puerto Rico del Recinto de Río Piedras, [~~esta~~] **ésta** fue escogida como la "Nadadora Más Valiosa" y "Mejor Anotadora" [~~y~~] **e** hizo que las Jerezanas se proclamaran campeonas del torneo de natación de la Liga Interuniversitaria (LAI) 2001-2002[~~. Para~~]**; para** que se le invite al Senado para expresarle[~~s~~] nuestro reconocimiento colectivo como Cuerpo.

EXPOSICION DE MOTIVOS

La joven Gretchen [~~Cotay~~] **Gotay**, en forma exitosa, [~~conquisto~~] **conquistó** por segundo año consecutivo el galardón [~~de~~] de la "Nadadora Más Valiosa"y "Mejor Anotadora" del torneo femenino. Gotay obtuvo siete medallas de oro y una de plata para sumar a 22 preseas doradas y dos de plata en los tres años que lleva compitiendo. Esta joven [~~implanto~~] **implantó** tres marcas para la LAI, en los 50 metros**,** estilo dorso[~~,~~]**;** 400 metros**,** estilo libre**;** y en el relevo 4x200 libres, en unión de Lysandra Álvarez, Jackeline Adorno y Solimar Mojica. Gracias a esta actuación y las de sus compañeras de equipo lograrón que su alma-mater se proclamaran campeonas en el campeonato de la Liga Atlética [~~Interuniversitario~~] **Interuniversitaria** (LAI), por segundo año consecutivo, venciendo en forma contundente a todas las [~~Instituciones~~] **instituciones** representadas en las tradicionales "Justas Interuniversitarias". Nada más honroso para el Senado de Puerto Rico y a nombre de nuestro pueblo que reconozcamos el gran triunfo de esta joven puertorriqueña y ejemplo para todos por su dedicación y amor por el deporte.

RESUELVESE POR EL SENADO DE PUERTO RICO:

Sección 1.- Para expresar la felicitación del Senado de Puerto Rico a la joven Gretchen [~~Cotay~~] **Gotay** estudiante y atleta de la Universidad de Puerto Rico del Recinto de Río Piedras, [~~esta~~] **ésta** fue escogida como la "Nadadora Más Valiosa" y "Mejor Anotadora" [~~y~~] **e** hizo que las Jerezanas se proclamaran campeonas del torneo de natación de la Liga Interuniversitaria (LAI) 2001-2002[~~. Para~~]**; y para** que se le invite al Senado para expresarle[~~s~~] nuestro reconocimiento colectivo como Cuerpo.

Sección 2.- Copia de esta Resolución, en forma de pergamino, le será entregada a esta joven, por el Presidente del Senado, acompañado del Senador que suscribe esta Resolución.

Sección 3.- Copia de esta Resolución le será enviada a los medios de comunicación para su información y divulgación.

Sección 4.- Esta Resolución comenzará a regir inmediatamente después de su aprobación."

Relación de Mociones de Felicitación, Reconocimiento, Júbilo, Tristeza o Pésame
Anejo A

La Secretaría da cuenta de la siguiente Relación de Mociones de Felicitación, Reconocimiento, Júbilo, Tristeza o Pésame:

Por el senador Kenneth McClintock Hernández:

"El Senador que suscribe, propone que este Alto Cuerpo envíe un mensaje de felicitación al Senador Pablo Lafontaine Rodríguez con motivo de la conmemoración del aniversario de su natalicio el próximo 21 de abril de 2002.

Que, asimismo, a través de la Secretaría de este Alto Cuerpo, se le remita copia de esta Moción, a su oficina en el Senado de Puerto Rico."

Por el senador Kenneth McClintock Hernández:

"El Senador que suscribe, propone que este Alto Cuerpo exprese sus condolencias a David Lewis, sus hermanos Kathy, Diana y Jonathan y demás familiares con motivo del fallecimiento de su señora madre Sybil Farrell Lewis.

Que, asimismo, a través de la Secretaría de este Alto Cuerpo, se le remita copia de esta Moción, a su dirección en 1155 15th Street, Suite 720, Washington, DC 20005."

SR. PARGA FIGUEROA: Señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Señor Parga.

SR. PARGA FIGUEROA: Señor Presidente, hay dos (2) mociones radicadas por el compañero Kenneth McClintock, la primera para que se envíe un mensaje de felicitación al senador Pablo Lafontaine Rodríguez, con motivo de la conmemoración del aniversario de su natalicio el próximo 21 de abril de 2002.

La segunda, para que se exprese su condolencia a David Lewis, sus hermanos Kathy, Diana y Jonathan y demás familiares con motivo del fallecimiento de su señora madre, Sybil Farrel Lewis, para solicitar que se aprueben.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): ¿Puede explicarme el distinguido compañero si él habló de cumpleaños o celebración de aniversario?

SR. PARGA FIGUEROA: Pablo Lafontaine Rodríguez, con motivo de la conmemoración del aniversario de su natalicio.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Aceptada.

SR. PARGA FIGUEROA: Fue redactada subliminalmente.

SR. DALMAU SANTIAGO: Señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Señor Portavoz.

SR. DALMAU SANTIAGO: Para solicitar unirnos a esa moción de felicitación y hacerle una pregunta al compañero Senador proponente de la moción.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): ¿Acepta el compañero una pregunta?

SR. PARGA FIGUEROA: Con mucho gusto.

SR. DALMAU SANTIAGO: Señor Presidente, quisiera preguntarle al compañero si puede divulgar la edad que cumple el compañero al cual se está felicitando.

SR. PARGA FIGUEROA: No tengo esa información a mano, pero tengo la ligera sospecha de que, más o menos coincide con la generación del compañero Sergio Peña Clos.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Dado el caso, señor Portavoz…

SR. PEÑA CLOS: Señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Señor Sergio Peña Clos.

SR. PEÑA CLOS: Y con la generación del compañero senador don Orlando Parga.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): La Presidencia toma conocimiento de que el sujeto del debate está presente, tal vez él pueda aclarar el problema.

SR. LAFONTAINE RODRIGUEZ: Señor Presidente, tampoco me maltraten así, tampoco, no es para tanto. Yo cumplo 64 años el próximo domingo.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Pero de Senador o…

SR. LAFONTAINE RODRIGUEZ: Ya quisiera yo de Senador, de Senador voy a estar unos cuantos años, pero no tanto como 64.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Muchas gracias, compañero, nos unimos a la felicitación.

SR. LAFONTAINE RODRIGUEZ: Quiero agradecer a los queridos compañeros esa gentileza que han tenido en traer esta felicitación, me siento muy bien a mis 64 años. El llegar al Senado ha sido una etapa en mi vida excelente a la edad que la estoy ejerciendo cuando Dios me ha permitido tener pleno conocimiento de todo el ambiente en Puerto Rico y cuando otros se retiran, pues yo prácticamente estoy empezando una nueva vida aquí en el Senado de Puerto Rico.

No me siento viejo, porque yo creo que aquéllos que se sienten viejos es porque no tienen ideales, porque no le sirven al prójimo, yo creo que el ser humano que tiene ideales, que tiene metas, nunca envejece, eso nunca envejece. Por lo tanto, me siento muy bien de cumplir mis 64 años este próximo domingo, compartirlo con José Miguel Agrelot, que también cumple años el domingo, y otras grandes personalidades del mundo que ese día, pues nacieron.

Muchas gracias, señor Presidente y muchas gracias a mi querido hermano, Portavoz, Dalmau y a mis queridos compañeros de la delegación. Muchas gracias.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Un abrazo de todos los compañeros del Cuerpo. Adelante, señor Portavoz.

SR. DALMAU SANTIAGO: Señor Presidente, para que se den por aprobadas ambas mociones presentadas por el compañero senador Orlando Parga.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): No habiendo, obviamente, objeción, así se acuerda.

SR. DALMAU SANTIAGO: Señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Señor Portavoz.

SR. DALMAU SANTIAGO: Para que se retire de todo trámite legislativo el Proyecto del Senado 1413.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): ¿Hay objeción? No habiendo objeción, así se da por retirado.

SR. DALMAU SANTIAGO: Señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Señor Portavoz.

SR. DALMAU SANTIAGO: Para que se apruebe el Anejo b, del Orden de los Asuntos, que es la Relación de Resoluciones con las correspondientes enmiendas sugeridas por Secretaría.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): ¿Hay objeción? No habiendo objeción, se aprueban.

SR. DALMAU SANTIAGO: Señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Señor Portavoz.

SR. DALMAU SANTIAGO: Para que se forme un Calendario de Lectura de las medidas incluidas en el Calendario de Ordenes Especiales del Día.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): ¿Hay objeción? No habiendo objeción, adelante con el Calendario de Lectura.

CALENDARIO DE LECTURA

Como primer asunto en el Calendario de Lectura, se lee el Proyecto del Senado 1199, y se da cuenta de un informe conjunto de las Comisiones de Bienestar Social y Comunidades Especiales; y de Gobierno y Seguridad Pública, con enmiendas.

"LEY

Para disponer que en todo anuncio de servicio público en el que se utilice algún sonido, diálogo o mensaje verbal, que sea transmitido por alguna (s) de las estaciones televisivas locales licenciadas, sean públicas o privadas, y que haya (n) sido sufragado (s), total o parcialmente, con fondos públicos estatales y/o municipales, se utilice el sistema de Subtítulos, conocido también como "Closed Caption".

EXPOSICION DE MOTIVOS

En Puerto Rico, cerca de 800,000 habitantes tienen algún tipo de impedimento físico, mental o sensorial. De estas, aproximadamente 138,238 personas tienen algún tipo de impedimento auditivo. Estos representan el 3.6 % de la totalidad de la población de Puerto Rico.

Actualmente las regulaciones de la "Federal Communication Commission" obligan a las estaciones televisivas a nivel nacional, a que toda la información de emergencia que se presente en la televisión sea accesible a personas audio impedidas (47 C.F.R. 79.1-79.2). También debe tomarse en cuenta que a nivel federal (47 U.S.C.A. Secc. 611) se requiere que cualquier anuncio de servicio público producido y costeado con fondos federales tiene que incluir el sistema de "Closed Caption". Dichas regulaciones aplican al Estado Libre Asociado de Puerto Rico por lo que nuestras estaciones de televisión tienen la obligación de cumplirla. Sin embargo, dicha obligación federal no se extiende cuando se trata de servicios públicos costeados con fondos públicos estatales. Por lo que esta Asamblea Legislativa no tiene impedimento legal alguno en proponer y aprobar lo que se persigue en esta medida legislativa. En esta caso la legislación federal no ocupa el campo, pues se trata de fondos públicos estatales y no federales.

Si el lenguaje cumple la importante función de informar al ser humano y permitirle interactuar consigo mismo y su entorno en todos los niveles y dimensiones, entonces, se convierte en el elemento fundamental de accesibilidad a dicha realidad. Por lo que negarle accesibilidad comunicativa a los audio impedidos (por cualquier medio de comunicación adaptado a las necesidades de esta población) constituye una violación a los derechos más elementales de la persona y su dignidad. Dentro de la población audio impedida esto trae como consecuencia la ignorancia sobre cuestiones fundamentales que debe conocer cualquier persona sea oyente o audio impedida. De igual forma, se viola el derecho a estar informado para poder reaccionar a cualquier situación que amerite una acción social o personal.

La población audio impedida ha sido una de las más olvidadas en Puerto Rico. El hecho de que su condición no sea algo visible contribuye a que sus necesidades no constituyan una prioridad social. Por otro lado, el poco conocimiento que existe en la población en general sobre lo que es un lenguaje y las dimensiones del impedimento auditivo así como la información relacionada a las investigaciones lingüísticas en esta área y la falta de investigaciones lingüísticas y educativas fundamentales en la realidad sociocultural del audio impedido puertorriqueño, han sido elementos cruciales que han mantenido a la Isla como uno de los países más lentos en el desarrollo de servicios dirigidos a esta población.

Considerando a las personas como razón de ser de toda legislación y actividad social, el legislar a favor de derechos tan elementales como lo es el tener acceso a la información, constituye un acto de una civilización de avanzada en un esfuerzo de proteger a todos por igual, recurriendo a la creación de leyes que obliguen a cumplir con este propósito. Es evidente que quienes no viven la situación tampoco la ven como una prioridad dentro de las necesidades sociales que el Estado debe satisfacer.

La comunidad audio impedida esta necesitada desde hace años de servicios fundamentales sin los cuales no es posible que ningún ser humano pueda progresar y contribuir a la sociedad moderna en la que vive. Especialmente, en sociedades cuyo desarrollo mira hacia la utilización de la tecnología moderna. Resulta irónico el hecho de que mucha de esta tecnología ha sido inventada con el propósito de facilitar la vida de estas personas permitiéndoles el acceso a servicios, actividades y sobre todo a la información.

Las disposiciones de esta legislación entrarán en vigor a partir del 1 de enero de 2003. La razón para establecer esta fecha se debe a que bajo las regulaciones federales establecidas por la Federal Communication Commission bajo el "FCC Report and Order on Captioning" en agosto de 1997 aquél programa nuevo transmitido al aire desde o después de 1 de enero de 1998 habrá de incrementar gradualmente la cantidad de programas con subtítulos en tiempo real. Es decir, el cumplimiento gradual será de la siguiente manera: al menos 25% de programación nueva para el 1 de enero de 2000, al menos 50% de programación nueva para 1 de enero de 2002, al menos 75% de programación nueva para 1 de enero de 2004, y 100% de toda la programación nueva para 1 de enero 2006. Por otro lado, la programación previamente establecida al 1 de enero de 1998, la reglamentación establece que al menos el 30% de esta programación transmitida deben estar en en cumplimiento con el sistema de subtítulos para 1 de enero de 2003.

En vista de que las emisoras televisivas licenciadas establecidas y que operan en el Estado Libre Asociado de Puerto Rico han comenzado su difusión antes del 1 de enero de 1998, y tienen la obligación de estar en cumplimiento de al menos de 30% de su programación con el sistema de subtítulos para el 1 de enero de 2003, entendemos que es apropiado establecer la vigencia de esta Ley para esa fecha ya que la vigencia irá en armonía con las disposiciones de la reglamentación federal, además de que los esfuerzos de las emisoras televisivas dirigidos a cumplir con estas disposiciones no acarrearían duplicidad ya que los mismos podrían ser consolidados.

Preocupados por la problemática social que vive nuestro país y ante la necesidad imperiosa de mantener a todos nuestros ciudadanos informados sobre los sucesos o eventos que ocurren, esta Asamblea Legislativa entiende meritoria la necesidad de atender con urgencia los reclamos de un amplio sector de la población que no gozan de los mismos derechos y privilegios de recibir información en igualdad de condiciones que el resto de la ciudadanía. La urgencia en la necesidad de proteger los derechos de los ciudadanos con impedimentos auditivos, surge cuando queda al relieve el discrimen o desventaja contra estos ciudadanos. Las barreras de comunicación que enfrentan los ciudadanos con impedimentos auditivos muchas veces representan el mayor obstáculo para que estos ciudadanos logren alcanzar una vida de mayor independencia y participación social.

DECRETESE POR LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE PUERTO RICO:

Artículo 1.- Se dispone que en todo anuncio de servicio público en el que se utilice algún sonido, diálogo o mensaje verbal, que sea transmitido por alguna (s) de las estaciones televisivas locales licenciadas, sean públicas o privadas, y que haya (n) sido sufragado (s), total o parcialmente,

con fondos públicos estatales y/o municipales, se utilice el sistema de Subtítulos, conocido también como "Closed Caption".

Para efectos de esta Ley, el sistema de Subtítulos, conocido también como "Closed Caption", se refiere a la forma de tecnología asistiva diseñada para proveer acceso a la información para personas audio-impedidas, la cual es transmitida a través de una señal

codificada y descifrada por medio de un televisor la cual es visualizada en forma de subtítulos

en la pantalla televisiva.

Artículo 2.- El Procurador de las Personas con Impedimentos podrá establecer acuerdos colaborativos con las estaciones televisivas locales licenciadas, sean públicas o privadas, a que se refiere el Artículo 1 de esta Ley, para implementar las disposiciones de esta Ley.

Artículo 3.- Se Faculta al Procurador de las Personas con Impedimentos, conforme lo dispuesto en la Ley Núm. 2 de 27 de septiembre de 1985, según enmendada, y en la Ley Núm. 170 de 12 de agosto de 1988, según enmendada, para velar por el cumplimiento de las disposiciones de esta Ley por parte de las estaciones televisivas locales licenciadas, sean públicas o privadas, a que se refiere el Artículo 1 de esta Ley.

Además, en cumplimiento con las leyes dispuestas en el párrafo anterior, el Procurador de las Personas con Impedimentos, o cualquier persona autorizada por éste, podrá emitir órdenes correctivas a falta del cumplimiento de esta Ley, en adición a cualquier sanción que se le imponga a la estación televisiva local licenciada.

Artículo 4.- Si cualquier parte de esta Ley fuese declarada nula por un Tribunal de jurisdicción competente, este fallo no afectará ni invalidará el resto de la Ley y su efecto quedará limitado al aspecto objeto de dicho dictamen judicial.

Articulo 5.- Esta Ley comenzará a regir a partir del 1 de enero del 2003."

"INFORME CONJUNTO

AL SENADO DE PUERTO RICO

Vuestras Comisiones de Bienestar Social y Comunidades Especiales; y de Gobierno y Seguridad Pública, del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, previo estudio y consideración, tienen el honor de rendir este informe conjunto en relación al P. del S. 1199, recomendando su aprobación con las siguientes enmiendas:

En la Exposición de Motivos:

Página 2, Párrafo 1, Línea 3	sustituir "Por lo que negarle" por "Negarle".

En el Texto Decretativo:

Página 3, Línea 2	después de "sonido" eliminar la coma (",") y añadir "ambiental, efectos sonoros,".
Página 4, Línea 3	después de "Caption" sustituir el punto (".") por una coma (",") y añadir seguido "combinado con el lenguaje de señas."
Página 4, Línea 6	después de "señal" añadir "codificada".
Página 4, Línea 7	eliminar "codificada".

Página 4, Línea 8	después de "subtítulos" añadir "en la pantalla televisiva."
Página 4, Línea 9	eliminar todo su contenido.
Página 4, Entre la Línea 12 y 13	añadir dos párrafos los cuales serán los siguientes: "Además, el Procurador de las Personas con Impedimentos servirá de orientador y/o coordinador de los esfuerzos para que se provea el servicio de "Closed Caption" en la programación a que se hace referencia en el Artículo 1 de esta Ley. También, el Procurador de las Personas con Impedimentos asistirá y orientará a las personas con impedimentos en la presentación de quejas ante las televisoras, conforme a lo dispuesto en la legislación federal, actualmente codificada como 47 C.F.R. 79.1 (g) (h)."
Página 4, Línea 13	después de "conforme" añadir "a".
Página 4, Línea 14	eliminar "Núm. 2 de 27 de septiembre de 1985, según enmendada, y en la".
Página 4, Línea 15	eliminar "para velar por el cumplimiento de las" y sustituir por "para establecer la reglamentación necesaria para cumplir con los objetivos de esta Ley."
Página 4, De la Línea 18 a la 21	eliminar todo su contenido.

En el Título:

Página 1, Línea 1	después de "sonido" eliminar la coma (",") y añadir "ambiental, efectos sonoros,".
Página 1, Línea 5	después de "Caption" sustituir el punto (".") por una coma (",") y añadir seguido combinado con el lenguaje de señas."

ALCANCE DE LA MEDIDA:

El P. del S. 1199 dispone que en todo anuncio de servicio público en el que se utilice algún sonido ambiental, efectos sonoros, diálogo o mensaje verbal, que sea transmitido por alguna(s) de las estaciones televisivas locales licenciadas, sean públicas o privadas, y que haya(n) sido sufragado(s), total o parcialmente, con fondos públicos estatales y/o municipales, se utilice el sistema de Subtítulos, conocido también como "Closed Caption", combinado con el lenguaje de señas.

HALLAZGOS, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Para el análisis del P. del S. 1199 vuestras Comisiones tuvieron ante su consideración las opiniones de las siguientes entidades públicas y privadas: Telemundo de Puerto Rico, Televicentro

de Puerto Rico, Corporación de Puerto Rico para la Difusión Pública (WIPR), Junta Reglamentadora de Telecomunicaciones de Puerto Rico, Agencia Estatal para el Manejo de Emergencias y Administración de Desastres, Oficina del Procurador para las Personas con Impedimentos y el Departamento de Justicia.

Tanto Televicentro de Puerto Rico, Telemundo de Puerto Rico, como la Corporación de Puerto Rico para la Difusión Pública (WIPR) no tienen objeción en cuanto a la aprobación del P. del S. 1199. Por ejemplo, Televicentro de Puerto Rico indica de manera expresa en su ponencia que "estamos de acuerdo con este proyecto". Telemundo de Puerto Rico se comprometió a que "a partir del 1ro de enero de 2003 sacaremos del aire todos los anuncios de servicio público que no contengan "close caption".

En cuanto a la posición de la Corporación de Puerto Rico para la Difusión Pública (WIPR), sobre el P. del S. 1199, citamos lo siguiente: "la medida es una medida necesaria y es una medida justa." Finalizan su ponencia indicando que "felicitamos por su compromiso hacia nuestra población con impedimentos auditivos."

La Oficina de Gerencia y Presupuesto no presentó objeción a la aprobación del P. del S. 1199. Sugirió que se estudie la posición de las televisoras locales, inclusive la de la Corporación de Puerto Rico para la Difusión Pública (WIPR), con el propósito de determinar la viabilidad de cumplimiento con las disposiciones del P. del S. 1199. Sobre este particular, en los primeros párrafos de esta Sección se expone la posición favorable de las principales emisoras televisivas de Puerto Rico en cuanto a la medida de referencia.

La Oficina del Procurador para las Personas con Impedimentos endosa el P. del S. 1199 ya que "tiene el efecto inmediato de facilitar el *Lograr un Puerto Rico sin Barreras*. Nos indican en su ponencia lo siguiente:

- "La obligación de que los fondos públicos de cualquier tipo no sean utilizados de manera discriminatoria es la base del Título II de la American with Disabilities Act de 1990, ADA (Ley Pública 101-336)."
- "La presente medida legislativa [en referencia al P. del S. 1199] cobra suma importancia para evitar reclamos basados en el Título II de ADA. Más aún, el Telecommunications Act, establece en su reglamentación el hecho de que todos los televisores de 13" o más, puestos a la venta luego del 1ro de Julio del 1992, ya cuentan con el sistema necesario para la decodificación requerida."

La Junta Reglamentadora de Telecomunicaciones de Puerto Rico reitera su "apoyo enérgico a la aprobación del P. del S. 1199". El P. del S. 1199 "es prueba de la visión de su autora y la aprobación del proyecto representará un avance en la protección de la comunidad audio-impedida de Puerto Rico." Cabe citar los siguientes comentarios contenidos en la ponencia:

- "El título IV de la Ley de Americanos con Discapacidades de 1990, (ADA, por sus siglas en inglés) aborda el tema de la accesibilidad de los sistemas telefónicos y televisivos para personas con discapacidades auditivas y del habla. En este sentido el ADA enmendó la Ley Federal de Comunicaciones de 1934, para requerir que las compañías telefónicas establezcan el servicio de relevo de telecomunicaciones (TRS, por sus siglas en inglés) para personas con impedimentos auditivos y del habla. Además, y directamente relevante al proyecto de epígrafe, el Título IV del ADA enmendó la Ley Federal de Comunicaciones de 1934 para requerir la subtitulación o *closed captioning* de anuncios costeados con fondos federales."
- "La implantación del sistema TRS se fundamenta en consideraciones análogas a los fines del proyecto de epígrafe: derrumbar las barreras de comunicación que enfrentan un grupo

considerable de conciudadanos, facilitando así la interacción de éstos con sus entornos físicos y sociales y consecuentemente, reivindicando sus derechos a libertad e independencia personal."

- "El sistema de subtítulos o closed captions es una tecnología auxiliar para que personas con impedimentos auditivos puedan leer la porción de audio de un programa de televisión. A través de una cintilla de texto visual colocada usualmente al pie de la pantalla de video, se puede describir diálogo, sonido ambiental y efectos sonoros. La información de subtítulos se encuentra codificada dentro de la señal de televisión. Los televidentes eligen si activan o desactivan la opción de ver el subtitulado mediante sus controles remotos u otros medios."
- "La Ley de Circuitos Decodificadores de Televisión de 1990 (TDCA, por sus siglas en inglés), establece que a partir de julio de 1993, todos los aparatos de televisión vendidos en los Estados Unidos con pantallas 13 pulgadas o mayores, deben contar con circuitos de decodificación integrados que permitan a los televidentes tener acceso a subtitulado en sus televisores. Además, desde el primero de julio de 2002, los nuevos televisores digitales (DTV) deben incluir circuitos que le permitan al televidente escoger entre diferentes tipos, tamaños y colores de letras para los subtítulos, entre otras opciones."
- "Como bien expresa la Exposición de Motivos, el Congreso Federal ha ordenado que cualquier anuncio de servicio público producido y costeado, total o parcialmente, con fondos federales tiene que incluir la porción verbal del mismo codificado subtítulos. Ese estatuto no tiene una contraparte local, cuando el anuncio de servicio público se sufrague con fondos del Estado Libre Asociado o de sus municipios. Por ello es que la presente legislación es tan necesaria. El no actuar sobre este particular equivaldría a dejar a cerca de 140,000 ciudadanos audio-impedidos desprovistos de información que el Gobierno ha entendido tan significativa e importante que la distribuye masivamente por vía de la televisión."
- "Además de los obvios beneficios de la subtitulación en lo que concierne a las personas con impedimentos auditivos, las bondades de este sistema no se quedan ahí. Estudios indican que el subtitulado ayuda a los niños a aprender a leer y ha mejorar la capacidad de lectura."
- "Es la opinión de la Junta que el P. del S. 1199 complementa al sistema de TRS pues ambos conceden herramientas a los audio-impedidos para lograr mayor capacidad comunicativa, libertad e independencia personal. La aprobación de este proyecto representará un gran avance en los intentos institucionales para equiparar la comunidad audio-impedida con la no impedida, particularmente en lo relativo al derecho a información."

La Agencia Estatal para el Manejo de Emergencias y Administración de Desastres del Estado Libre Asociado de Puerto Rico señala en su memorial explicativo que "endosamos el propósito esencial del Proyecto bajo consideración a los efectos de disponer que se utilice el sistema de subtítulos, conocido también como "Close Caption"". Además, indican lo siguiente "endosamos además, que se faculte al Procurador de las Personas con Impedimentos a establecer acuerdos colaborativos con las estaciones televisivas locales licenciadas, sean públicas o privadas, para implantar y velar por el cumplimiento de las disposiciones, así como a emitir órdenes correctivas a falta de cumplimiento de esta ley."

Cabe evaluar y analizar las dos preocupaciones que indicará esta Agencia en su memorial explicativo. Sobre el primero, en cuanto a que se establezca el uso del lenguaje de señas en

combinación con el sistema de "Closed Caption", vuestras Comisiones acogen dicha recomendación y la hace constar en el proyecto de ley, por medio de las enmiendas propuestas en este informe conjunto.

Por otro lado, es importante mencionar, con relación a la preocupación en cuanto a que el Sistema de Alerta de Emergencias este cobijado dentro del término de "anuncio de servicio público", que bajo este término estarán cobijados todas y cada una de las agencias públicas del Estado Libre Asociado de Puerto Rico que auspicien económicamente un anuncio y/o mensaje con un fin público legítimo de orientar e informar a la ciudadanía. Es decir, el ámbito de cobertura de las disposiciones de esta legislación no se limita exclusivamente a determinado anuncio de servicio público que realice determinada agencia pública, como es el caso del Sistema de Alerta de Emergencias, que de estar especificado en alguna otra legislación aprobada que preceda a ésta por el principio jurídico de especificad habrá de regirse por tal legislación.

Sobre este último particular es importante considerar la opinión del Departamento de Justicia. Primeramente, el Departamento entiende que no existe impedimento legal alguno que obstaculice la aprobación del P. del S. 1199. A tales efectos entienden, y citamos, lo siguiente: la medida busca enmarcarse dentro de los requerimientos legales que rigen a nivel federal, armonizándolos de manera que pueda requerirse el "Closed Caption" en una programación específica." Por tanto, no existe conflicto entre la legislación federal y lo propuesto en el P. del S. 1199. "La reglamentación federal lo único que exige es que se dedique cierto número de horas para programación en "Closed Caption" sin establecer a cuáles programas debe aplicarse." Además, el ámbito de aplicación legal del P. del S. 1199 se limita a programación local pagada, total o parcialmente, por el Gobierno del Estado Libre Asociado de Puerto Rico.

Sobre la legalidad de las disposiciones del P. del S. 1199, nos indica el Departamento de Justicia que "a nivel federal se requiere que cualquier anuncio de servicio público producido y costeado con fondos federales tiene que incluir el sistema de "Closed Caption". En síntesis, la legislación propuesta se enmarca dentro de los parámetros de la regulación de la F.C.C., así lo hace constar el Departamento de Justicia.

El Departamento de Justicia nos hace una recomendación, la cuál acogemos y la hacemos formar parte de las enmiendas propuestas en este informe conjunto. La recomendación versa sobre las facultades que el P. del S. 1199 le concede al Procurador para las Personas con Impedimentos, específicamente en cuanto a que éste emita órdenes correctivas a las televisoras en vista de que la F.C.C. provee un procedimiento de quejas. Por lo tanto, el Departamento de Justicia sugiere que se elimine de la medida la facultad del Procurador para emitir órdenes correctivas a las televisoras para evitar interferencia con las funciones de la F.C.C. Por lo que entienden que la función del Procurador "debe limitarse a asistir y orientar a las personas con impedimentos en la presentación de quejas ante las televisoras y utilizar la facultad para colaborar con éstas para que se provea el servicio."

En cuanto a la facultad que le concede el Artículo 2 del proyecto de ley al Procurador de las Personas con Impedimentos de establecer acuerdos colaborativos con las televisoras locales, sean públicas o privadas, nos indica el Departamento de Justicia que "es válido ya que la reglamentación de la F.C.C. pone en manos de las estaciones la oportunidad primaria para corregir cualquier violación; es congruente con la reglamentación federal el que el Procurador de las Personas con Impedimentos, sirva como orientador o coordinador de los esfuerzos para que se provea el servicio de "Closed Caption" en la programación pagada con fondos públicos."

Finalmente, nos indica el Departamento de Justicia que las disposiciones del P. del S. 1199 no entran en conflicto con las del P. de la C. 671, ya que en el segundo la utilización del sistema de

"Closed Caption" esta limitado a los noticiarios y a los servicios de emergencia. Y citamos: "el propósito del P. del S. 1199 es distinto al del P. de la C. 671 y no hay conflicto entre una medida o la otra."

En vista de lo antes expuesto, las Comisiones de Bienestar Social y Comunidades Especiales; y de Gobierno y Seguridad Pública, del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, recomiendan la aprobación del P. del S. 1199, con las enmiendas propuestas en este Informe Conjunto.

Respetuosamente Sometido,

(Fdo.)
Yasmín Mejías Lugo
Presidenta
Comisión de Bienestar
Social y Comunidades Especiales

(Fdo.)
Roberto L. Prats Palerm
Presidente
Comisión de Gobierno y Seguridad Pública"

- - - -

Como próximo asunto en el Calendario de Lectura, se lee el Proyecto del Senado 1372, y se da cuenta de un informe conjunto de las Comisiones de Hacienda; y de Vivienda, sin enmiendas.

"LEY

Para autorizar a la Autoridad para el Financiamiento de la Vivienda de Puerto Rico en coordinación y colaboración con el Departamento de la Vivienda a adoptar un plan para reemplazar el asbesto de las viviendas financiadas por el Banco para el Financiamiento de la Vivienda, ahora la Autoridad para el financiamiento de la Vivienda y que fueron construidas en asbesto-cemento; para reducir en algunos casos del balance hipotecario el valor del reemplazo; transferir el balance de la deuda hipotecaria en otros casos a la vivienda rehabilitada; y para asignar los fondos necesarios para la realización de este plan.

EXPOSICION DE MOTIVOS

Durante la década del 1970, el Gobierno de Puerto Rico en su esfuerzo por resolver el problema de vivienda en nuestro País, comenzó un programa de construcción de viviendas de asbesto-cemento y alentó a muchas familias a la adquisición y construcción de este tipo de vivienda. Por una parte, la extinta Corporación de Renovación Urbana y Vivienda (CRUV) construyó y vendió un gran número de estas viviendas. Por otro lado, el Banco y Agencia de Financiamiento de la Vivienda de Puerto Rico, otorgó prestamos a familias elegibles para la construcción de viviendas de asbesto-cemento. Esto a tono con las funciones del Banco de la Vivienda, las cuales consisten en prestar dinero a personas o familias de bajos ingresos económicos para ser usados en la construcción, adquisición, refinanciamiento o reparación de sus viviendas, entre otros.

En la actualidad es conocido el efecto dañino a la salud que puede surgir del contacto con el asbesto. A pesar de que existen varios métodos y técnicas para protegerse de la exposición al

asbesto, se ha concluido que lo más sensato es eliminarlo del ambiente donde se desarrolla la vida diaria de las personas, por lo que se recomienda la remoción y eliminación de todas las construcciones que contengan este tipo de material.

Esto motivó la aprobación de la Ley Núm. 125 de 20 julio de 1979, que autorizó al Departamento de la Vivienda a establecer un plan de reemplazar las viviendas construidas de asbesto-cemento que fueron vendidas por la Corporación de Renovación Urbana y Vivienda y financiadas por el Banco y Agencia de Financiamiento de la Vivienda. Lamentablemente, esta Ley no cubrió a los prestatarios del Banco y Agencia de Financiamiento de la Vivienda que construyeron sus viviendas de asbesto-cemento a través de la empresa privada con el financiamiento permanente de esta institución, a pesar de estar sus propietarios y residentes amenazados en su salud y seguridad. Estas residencias son igual de vulnerables que las construidas por el Departamento de la Vivienda. Sin embargo, hay que enfatizar que, los peligros a la salud y a la seguridad de estas viviendas no son exclusivamente para sus propietarios o residentes, sino que se extiende a la comunidad en general, por lo cual es un serio problema con un interés público apremiante que necesita ser corregido de inmediato. Los propietarios de dichas residencias no tienen los medios ni el conocimiento especializado que se requiere para reemplazar ese material.

Es por ello, que es imperativo legislar a los fines de asignar los fondos necesarios para reemplazar de estas viviendas el asbesto y así evitar que este grupo de familias puertorriqueñas y la comunidad en general continúen expuestas a los riegos a la salud que representa este tipo de construcción.

DECRETASE POR LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE PUERTO RICO:

Artículo 1.- Se autoriza a la Autoridad para el Financiamiento de la Vivienda de Puerto Rico, en coordinación y colaboración con el Departamento de la Vivienda a adoptar un plan para reemplazar el asbesto de las viviendas financiadas por el Banco y Agencia para el Financiamiento de la Vivienda de Puerto Rico, ahora la Autoridad para el Financiamiento de la Vivienda de Puerto Rico y que fueron construidas en asbesto-cemento, sujeto a las demás disposiciones establecidas en esta Ley.

Artículo 2.- Será obligación de la Autoridad para el Financiamiento de la Vivienda de Puerto Rico trasferir o condonar las deudas hipotecarias de las viviendas construidas en asbesto-cemento tomando en cuenta los siguientes criterios:

a- Si el propietario reemplazó en su totalidad o parcialmente el asbesto tendrá derecho a que se le deduzca del balance de la deuda hipotecaria el valor razonable del reemplazo por él efectuado siempre y cuando cumpla con los requisitos establecidos por la Autoridad para el Financiamiento de la Vivienda de Puerto Rico en coordinación con el Departamento de la Vivienda, el mismo nunca podrá ser mayor al balance pendiente de pago. En el último caso, tendrá derecho, además a que se le reemplace la parte de la residencia que falta por rehabilitar.

b- Aquellos propietarios a los cuales se le reemplace totalmente el material de asbesto de sus viviendas se le transferirá el balance de la deuda hipotecaria que pesa sobre la anterior residencia a la vivienda rehabilitada.

Artículo 3.- Si el propietario ha saldado la deuda con la Autoridad para el Financiamiento de la Vivienda de Puerto Rico o con el antiguo Banco y la Agencia de Financiamiento de la Vivienda de Puerto Rico y posee la vivienda original, se le dispondrá del material de asbesto sin costo alguno.

Artículo 4.- La Autoridad para el Financiamiento de la Vivienda de Puerto y el Departamento de la Vivienda de Puerto Rico, establecerán las normas para llevar a cabo los propósitos de esta Ley.

Artículo 5.- Se autoriza al Secretario de Hacienda a anticipar a la Autoridad para el Financiamiento de la Vivienda de Puerto Rico los fondos necesarios para cumplir con el propósito de esta Ley. Se ordena a la Autoridad para el Financiamiento de la Vivienda de Puerto Rico a establecer una petición presupuestaria particularizada para cumplir con los propósitos de esta Ley. Asimismo, se ordena a la Autoridad para el Financiamiento de la Vivienda de Puerto Rico a rendir un informe anual a las Comisiones de Vivienda y Hacienda del Senado de Puerto Rico y las Comisiones de Desarrollo Urbano y Vivienda y de Hacienda de la Cámara de Representantes de Puerto Rico.

Artículo 6.- Se derogan las disposiciones de la Ley Núm. 175 de 30 de julio de 1999, según enmendada por la Ley Núm. 274 de 31 de agosto de 2000.

Artículo 7.- Esta Ley comenzará a regir inmediatamente después de su aprobación."

"INFORME CONJUNTO

AL SENADO DE PUERTO RICO

Vuestras Comisiones de Hacienda y de Vivienda en el Senado de Puerto Rico, previo estudio y consideración del P.del S. 1372, tienen el honor de recomendar la aprobación de la medida sin enmiendas:

TRASFONDO LEGISLATIVO

En Puerto Rico se ha desarrollado una gran preocupación entre la población, por el efecto que pueden causar las estructuras construidas de material que contienen asbesto-cemento y que mayormente son utilizadas como residencias.

Durante la década del 1970, en Puerto Rico se financiaron residencias por el Banco y Agencia de Financiamiento de la Vivienda, a familias de bajos ingresos económicos. Investigaciones realizadas posteriormente, determinaron que el material de asbesto utilizado en la construcción de viviendas, representaban un riesgo para la salud y seguridad de los que las habitaban.

Mediante la Ley Núm. 125 de 20 de julio de 1979, se comenzó a prestar atención a este asunto, reemplazando total o parcialmente las casas de asbesto-cemento así como aquellas que habían sido financiadas por el Banco de la Vivienda. Esta Ley autorizó al Departamento de la Vivienda a establecer un plan de reemplazar las viviendas construidas de asbesto-cemento que fueron vendidas por la Corporación de Renovación Urbana y Vivienda y financiadas por el Banco y Agencia de Financiamiento de la Vivienda. Lamentablemente, esta Ley no cubrió a los prestatarios del Banco y Agencia de Financiamiento de la Vivienda que construyeron sus viviendas de asbesto-cemento a través de la empresa privada con el financiamiento permanente de esta institución, a pesar de estar sus propietarios y residentes amenazados en su salud y seguridad. Estas residencias son igual de vulnerables que las construidas por el Departamento de la Vivienda. Sin embargo, hay

que enfatizar que, los peligros a la salud y a la seguridad de estas viviendas no son exclusivamente para sus propietarios o residentes, sino que se extiende a la comunidad en general, por lo cual es un serio problema con un interés público apremiante que necesita ser corregido de inmediato. Los propietarios de dichas residencias no tienen los medios ni el conocimiento especializado que se requiere para reemplazar ese material.

Durante el año de 1987, el Departamento de la Vivienda fue autorizado mediante la Ley Núm. 60 del 27 de junio de 1987, a realizar un estudio conducente al establecimiento de un plan para reemplazar total o parcialmente, los casas de asbesto-cemento construidas por empresas privadas y financiadas por el Banco de la Vivienda de Puerto Rico. En aquel momento, se determinó que existían alrededor de 53 familias cuyas residencias fueron construidas en asbesto-cemento. De las 53 familias, 29 residían en el Distrito de Mayagüez-Aguadilla. Actualmente, dichas residencias no han sido reemplazadas por el Banco de la Vivienda y los residentes han seguido amenazados en la salud y seguridad.

Después del 1987, se han radicados varias medidas con los fines de buscar una solución al problema relacionado con las casas construidas en asbesto-cemento en el área oeste, hasta la fecha no han obtenido resultados positivos, a favor de los dueños. Las medidas radicadas fueron las siguientes:

- R. de la C. 1435, del 8 de mayo de 1990;
- P. de la C. 1437, del 2 de octubre de 1991;
- R. del S. 1083, del 15 de julio de 1994;
- P. del S. 755, del 190 de septiembre de 1997;
- Sustitutivo al P. del S. 725, Ley Núm. 175 del 30 de julio de 1999;
- P. del S. 2564, Ley Núm. 274 del 31 de agosto de 2000;
- P. del S. 332.

Mediante la presente medida, la Asamblea Legislativa de Puerto Rico deroga las disposiciones de la Ley Núm. 175 de 30 de julio de 1999, según enmendada por la Ley Núm. 274 de 31 de agosto de 2000. A la vez que ordena se lleve a cabo el trabajo de remoción de asbestos-cemento en las residencias financiadas por el Banco y Agencia de Financiamiento de la Vivienda

ALCANCE DE LA MEDIDA

El propósito del P. del S. 1372 es autorizar a la Autoridad para el Financiamiento de la Vivienda de Puerto Rico en colaboración con el Departamento de la Vivienda, a adoptar un plan para reemplazar el asbesto de las viviendas financiadas por el extinto Banco y Agencia de Financiamiento de la Vivienda de Puerto Rico.

La vivienda es uno de los componentes de la vida humana que requiere una alta prerrogativa en los planes y programas del Gobierno. Cuando el Gobierno puede proveerle una vivienda adecuada a las familias de bajos ingresos, está propiciando un grado de seguridad y bienestar que incide en mayor cohesión e integración socioeconómica.

Sin embargo, el hecho de proveerla, no excluye la responsabilidad de proteger y garantizar que la ubicación y los componentes de la estructura estimulen y estén cónsonos con las leyes y reglamentos vigentes. Factores como terrenos susceptibles a inundaciones, a deslizamientos y aspectos ambientales que afectan la salud y seguridad son, fundamentales para la evaluación de una vivienda adecuada.

La construcción de viviendas en asbesto-cemento se remonta a la década de los años 70. Para esta época no se le daba énfasis a los aspectos amientales y no se había obtenido una conciencia socio-ambiental del peligro a la salud del uso de estos materiales en la construcción de viviendas. Además, la información científica sobre el asbesto-cemento era limitada, ya que no se había considerado como un factor de riesgo para la salud.

El efecto dañino a la salud que puede surgir del contacto con el asbesto es uno de los temas más estudiados. La literatura científica ha reconocido el peligro que representa para la salud pública el asbesto. Amparados en estos estudios, varias agencias de gobierno así como agencias reguladoras han considerado las evidencia carcinógena del asbesto y han establecido unas determinaciones acerca del asbesto-cemento:

- El Departamento de Salud y Servicios Humanos del Gobierno Federal ha determinado que un carcinógeno conocido.
- La Agencia de Protección ambiental ha determinado que el asbesto es un carcinógeno para los humanos.
- La Agencia Internacional para la Investigación del Cáncer ha determinado que el asbesto es un carcinógeno para los humanos.

Se ha demostrado científicamente que existe una relación entre el asbesto y diferentes clases de cáncer, y se ha verificado que una prolongada exposición al asbesto, causa asbestosis; un tipo de cáncer. A pesar de que existen variados métodos y técnicas para protegerse de la exposición al asbesto, se ha concluido que lo más sensato es tratar de eliminar el asbesto de los ambientes donde se desarrolla la vida diaria de las personas.

Anteriormente, la Comisión de Vivienda del Senado de Puerto Rico recibió para estudio y análisis el P. del S. 332, que es una medida similar al P. del S. 1372. En cumplimiento con nuestro deber ministerial en ese entonces, se llevó a cabo una Vista Pública el miércoles, 30 de mayo de 2001, a los fines de obtener el insumo de las siguientes agencias gubernamentales y entidades privadas:

- Departamento de la Vivienda
- Banco de la Vivienda
- Organización Casas de Asbesto-Cemento
- Oficina de Gerencia y Presupuesto
- Departamento de Hacienda
- Asociación de Contratistas Generales de América
- Administración de Desarrollo y Mejoras a la Vivienda

A la Vista Pública comparecieron la licenciada Mildred Goyco en representación del Departamento de la Vivienda y el Banco de la Vivienda, y la señora Nilda Tirado y demás miembros de la Organización Casas de Asbesto-Cemento. La Oficina de Gerencia y Presupuesto envió su ponencia escrita por correo.

Según el Departamento de la Vivienda y el Banco de la Vivienda, para la fecha que la extinta CRUV vendió y financió viviendas construidas en asbesto-cemento y el Banco de la Vivienda financió las construidas por el sector privado, se desconocía que este material era nocivo a la salud cuando el mismo queda expuesto.

Por tal motivo, el 20 de julio de 1979 se aprobó la Ley Núm. 125, que autorizó al Departamento de la Vivienda a establecer un plan de reemplazo de las viviendas construidas de referido material. Ni la Ley ni el plan incluyó aquellas viviendas que financió el Banco y Agencia para el Financiamiento de la Vivienda porque fueron constuidas y vendidas por la empresa privada.

A pesar de que habían transcurrido varios años desde que se construyeron las viviendas en asbesto-cemento, no fue hasta el 1999 que se aprobó la Ley Núm. 175, posteriormente enmendada por la Ley Núm. 74 de 31 de agosto de 2000. El estatuto favoreció a un grupo de los compradores de viviendas en asbesto-cemento, construidas por el sector privado y financiadas por el Banco de la Vivienda

El P. del S. 1372, al igual que el P. del S. 332, persigue derogar la Ley Núm. 175, supra, según enmendada por la Ley Núm. 274 de 31 de agosto de 2000, así como proveer determinados beneficios a los prestatarios que reemplazaron total o parcialmente las unidades y ofrece protección a todos los propietarios de viviendas de este tipo, en lugar de un grupo en específico.

El Departamento de la Vivienda y el Banco de la Vivienda endosaron la medida de referencia, pero señalaron que desconocen si la cantidad de $1.5 millones que se asigna al Banco de la Vivienda de fondos no comprometidos del Tesoro Estatal según lo dispone el Artículo 5 del Proyecto, será suficiente para la demolición, disposición del material asbesto-cemento y construcción de nuevas viviendas para todos los propietarios a las mismas. Cuando el Banco de la Vivienda realizó el estimado de $1.5 millones consideró únicamente a los 19 propietarios que se beneficiarían de la Ley Núm. 175, supra, que queda derogada por virtud de esta medida. En estos momentos dicha agencia no puede garantizar que la referida cantidad será suficiente. No obstante, luego de haberse dado veto de bolsillo al P. del S. 332, el Presidente de la Comisión de Vivienda del Senado, Hon. José Luis Dalmau Santiago, llevó a cabo inumerables gestiones con el Departamento de la Vivienda y esta agencia se comprometió y logró identificar fondos estatales y federales para llevar a cabo la encomienda que el P. del S. 1372 le ordena.

La Oficina de Gerencia y Presupuesto reconoció los méritos de la medida de referencia, sin embargo varios hechos procesales y presupuestarios les impidieron favorecer la medida inicialmente presentada (P. del S. 332). No obstante, como adelantáramos, este escollo fue salvado al encontrarse fondos federales y estatales que permiten llevar a cabo la remoción de asbestos en residencias financiadas por el antiguo Banco y Agencia de Financiamiento de la Vivienda de Puerto Rico.

En primer lugar, este Proyecto deroga la Ley Núm. 175 de 30 de julio de 1999, según enmendada, que atiende el mismo propósito que procura la presente medida. En el Artículo 2 de dicha Ley se nombraron las diecinueve (19) familias a quienes específicamente aplicaría el plan de reemplazo. Sin embargo, a diferencia de la Ley que se deroga, la medida bajo estudio no especifica cuáles serán las viviendas que estarán sujetas a reemplazo.

En segundo lugar, la asignación de $1.5 millones que dispone esta medida no esta contemplada en el cuadro de recursos recomendados en el presupuesto para el año fiscal 2001-2002. A esta situación debemos sumar la dificultad de estimar de una manera fehaciente la cantidad de recursos requeridos para cumplir los propósitos deseados toda vez que la medida no limita la cantidad de unidades de vivienda que podrían cualificar para un reemplazo. No obstante, se autoriza, mediante enmienda al Proyecto, al Secretario de Hacienda a adelantar los fondos necesarios para cumplir el propósito del estatuto y a la Autoridad presupuestar los fondos necesarios para devolverlos al Tesoro Estatal.

En resumen, la portavoz de la Organización de Casas de Asbesto-Cemento, la señora Nilda Tirado y los demás miembros de la Organización, hicieron un llamado a las agencias gubernamentales y privadas para que le resuelvan su problema con las viviendas que con mucha ilusión compraron, sin saber que el material para hacer las viviendas era nocivo. Quieren que la legislación se ponga en práctica y no en otra mero Proyecto que no dirige a ningún camino. Reconocen y entienden que es difícil legislar, pero cuando se hace con prudencia y esmero, el pueblo es feliz.

Finalmente, es preciso señalar que el P. del S. 1372 fue adjusted a los cambios más recientes en la legislación, a los efectos de ordenar la colaboración a la Autoridad para el financiamiento de la Vivienda, entidad de reciente creación y que sustituyera al antiguo Banco y Agencia de Fianciamiento de la Vivienda de Puerto Rico.

Es por ello, que es imperativo legislar a los fines de asignar los fondos necesarios para reemplazar de estas viviendas el asbesto y así evitar que este grupo de familias puertorriqueñas y la comunidad en general continúen expuestas a los riegos a la salud que representa este tipo de construcción. Los fundamentos para aprobar el Proyecto del Senado 1372 abundan. Las razones antes mencionadas son sólo algunas que requieren que esta Asamblea Legislativa apruebe las mismas sin mayor dilación.

En vista de lo antes expuesto, las Comisiones de Hacienda y de Vivienda recomienda la aprobación del P. del S. 1372 sin enmiendas.

Respetuosamente sometido,

(Fdo.)
Modesto L. Agosto Alicea
Presidente
Comisión de Hacienda

(Fdo.)
José Luis Dalmau Santiago
Presidente
Comisión de Vivienda"

- - - -

Como próximo asunto en el Calendario de Lectura, se da cuenta del Informe Final en torno a la Resolución del Senado 100, sometido por la Comisión de Asuntos Internacionales y Federales.

- - - -

Como próximo asunto en el Calendario de Lectura, se da cuenta del Informe Final en torno a la Resolución del Senado 201, sometido por la Comisión de lo Jurídico.

- - - -

Como próximo asunto en el Calendario de Lectura, se lee el Proyecto de la Cámara 332, y se da cuenta de un informe conjunto de las Comisiones de Gobierno Municipal, Corporaciones Públicas y Asuntos Urbanos; De lo Jurídico; y de Trabajo, Asuntos del Veterano y Recursos Humanos, con enmiendas.

"LEY

Para adicionar un inciso (a) al Artículo 8.005 de la Ley Núm. 81 de 30 de agosto de 1991, según enmendada, conocida como "Ley de Municipios Autónomos del Estado Libre Asociado de Puerto Rico de 1991", a fin de prohibir a los municipios el uso de las aportaciones o cuotas retenidas a los empleados municipales, para fines distintos a los cuales han sido autorizados, y para establecer penalidades.

EXPOSICION DE MOTIVOS

El objetivo de la presente medida es proteger las aportaciones o cuotas que se le descuenta a cada empleado municipal, para que las mismas se utilicen con el fin exclusivo para la cual ha sido autorizado por éste. Las aportaciones retenidas al empleado municipal que son autorizadas para diferentes fines, tales como seguro médico, retiro, préstamos, y otros. Estos fondos no podrán ser utilizados por el municipio para llevar a cabo actividades o proyectos, ajenos a los propósitos aquí mencionados.

Es importante señalar que la retención que realiza el municipio, es un bien que pertenece única y exclusivamente al empleado. Se establece además, que la retención de estos fondos en las arcas del municipio, no podrán exceder el término establecido por las leyes que autorizan tales retenciones con el cual el municipio cumplirá sin dilaciones de manera que el proceso de envio de estos fondos a las diferentes entidades se conduzca con la más estricta diligencia.

Es de conocimiento general, que esta práctica es utilizada por muchos municipios con el propósito de llevar a cabo actividades ajenas a los propósitos ya establecidos, o mantener suficiente efectivo en caja. Tal acción, priva momentáneamente, entre otros efectos, la cubierta del plan médico, realizar préstamos, y otras transacciones.

Todo ejecutivo municipal (alcalde), o funcionario, que intencionalmente violare las disposiciones, u omitiera voluntariamente el cumplimiento de esta ley, será penalizada con reclusión, que no excederá de seis (6) meses, o multa que no excederá de quinientos ($500) dólares; o ambas penas, a discreción del tribunal. Para evitar la tardanza, y mayor perjuicio, en procesar criminalmente a los responsables.

Esta Asamblea Legislativa entiende justa la aprobación de la medida, estableciendo que la misma, va encaminada a proteger las aportaciones, o cuotas de los empleados municipales, contra propósitos ajenos a los especificados, y autorizados por el empleado.

DECRETASE POR LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE PUERTO RICO:

Sección 1.-Se adiciona un inciso (a) al Artículo 8.005 de la Ley Núm. 81 de 30 de agosto de 1991, según enmendada, para que se lea como sigue:

"Artículo 8.005 (a).-Se prohíbe a los municipios el uso de las aportaciones o cuotas retenidas de los empleados municipales para fines distintos a los cuales han sido autorizados por dichos empleados o autorizados por Ley. La retención y uso de las aportaciones o cuotas de los empleados municipales, no podrán exceder el término establecido por las leyes que autorizan tales retenciones con el cual el municipio cumplirá sin dilaciones, de manera que el proceso de envio de estos fondos a las diferentes entidades se conduzca con la más estricta diligencia.

Sección 2.- Todo funcionario, o empleado municipal afectado por la violación de este Artículo, podrá presentar una querella directamente ante el Secretario de Justicia. El Secretario de Justicia procederá a realizar la investigación de rigor, una vez tome conocimiento de la querella recibida, y tomará la información bajo juramento al querellante, si a su juicio, ésta constituye causa suficiente para investigar, si se ha incurrido en violación del presente Artículo. Si se tratase de un ejecutivo municipal (alcalde), referirá el mismo al Panel sobre el Fiscal Especial Independiente para que proceda.

Sección 3.- Todo funcionario o empleado municipal que intencionalmente violare las disposiciones u omitiera voluntaria en el cumplimiento de este Artículo, sera penalizada con reclusión que no excederá de seis (6) meses o multa que no excederá de quinientos (500) dólares o ambas penas a discreción del tribunal."

Sección 4.-Esta Ley comenzará a regir sesenta (60) días después de su aprobación."

"INFORME POSITIVO

AL SENADO DE PUERTO RICO:

Vuestras Comisiones de Gobierno Municipal, Corporaciones Públicas y Asuntos Urbanos, de lo Jurídico y de Trabajo, Asuntos del Veterano y Recursos Humanos tienen el honor de rendir su informe recomendando la aprobación del P. de la C. 332 con las siguientes enmiendas:

En el Título:

Página 1, línea 1	eliminar "Para añadir un inciso (a) al Artículo 8.005 y sustituir por **"Para añadir un inciso (e) al Artículo 8.004."**
Página 1, línea 5	eliminar "penalidades" después de " establecer" y añadir "**la penalidad**".

En la Exposición de Motivos:

Página 2, párrafo 1, línea 3	eliminar la frase "reclusión, que no excederá de seis (6) meses, o";
Página 2, párrafo 1, línea 4	eliminar ";o ambas penas, a discreción del tribunal. Para evitar la tardanza, y mayor perjuicio, en procesar criminalmente a los responsables." Eliminar el punto y coma después de "dólares" y sustituirlo por punto final. Después de "dólares" insertar **"Dicha multa no podrá ser pagada con las finanzas de municipio."**

En el Texto:

Página 2, línea 1	eliminar "(a)" y se sustituye por **"e" ;** eliminar 8.004 y sustituir por **"8.004".**
Página 2, línea 3	eliminar "Artículo 8.005 (a) y sustituir por **"Artículo 8.004 (e)"**
Página 2, líneas 10-14	eliminar lo encerrado en dichas líneas.
Página 3, líneas 1 y 2	eliminar lo encerrado en dichas líneas.
Página 3, línea 6	eliminar "serápenalizada" y sustituir por **"será penalizado".**
Página 3, líneas 7 y 8	eliminar la frase "reclusión que no excederá de seis (6) meses o" y eliminar "o ambas penas a discreción del tribunal" . Insertar punto final después de "multa que no excederá de (500) dólares) e insertar **"Dicha multa no podrá ser pagada con las finanzas del municipio."**

ALCANCE DE LA MEDIDA

La presente medida propone adicionar un inciso (a) al Artículo 8.005 de la Ley Núm. 81 de 30 de agosto de 1991, según enmendada, conocida como "Ley de Municipios Autónomos del Estado Libre Asociado de Puerto Rico de 1991", a fin de prohibir a los municipios el uso de las aportaciones o cuotas retenidas a los empleados municipales, para fines distintos a los cuales han sido autorizados, y para establecer penalidades. Su propósito primordial es el de proteger las aportaciones o cuotas que le descuentan a cada empleado municipal, para que se garantice que el uso de las mismas será exclusivamente la autorizada por el empleado.

Con el propósito de evaluar esta medida, se analizaron las exposiciones vertidas por la Asociación de Alcaldes, la Federación de Alcaldes, el Departamento del Trabajo y Recursos Humanos, el Departamento de Justicia, la Oficina del Contralor y la Oficina del Comisionado de Asuntos Municipales. Al amparo de sus planteamientos decidimos avalar esta medida. Veamos por qué.

La Asociación de Alcaldes indicó que concurre con la intención legislativa de este proyecto: impedir que las aportaciones de empleados municipales retenidas de sus sueldos a dichos empleados tales como seguro médico, sistema de retiro, pago de préstamos y seguro social, entre otras, solamente se utilicen para el fin exclusivo por el cual se hizo la retención, para evitar que los municipios lo utilicen para otros propósitos. Aseveró que para que el cumplimiento sea justo, recomendó lo siguiente: que se considere la conveniencia de que la medida sea igualmente extensiva a otros organismos gubernamentales locales; objeta la disposición de la medida que dispone que **"si se tratase de un ejecutivo municipal (alcalde), referirá el mismo al Panel sobre el Fiscal Especial Independiente para que proceda."** La Asociación entiende que el Secretario de Justicia tiene amplia discreción para ejercer el juicio que corresponda y tomar la acción de rigor, independientemente del funcionario o empleado municipal de que se trate. Aludió al hecho de que entrever un trato más firme para el Alcalde en particular, se aparta del principio de equidad que debe prevalecer en todo acto donde se trate de impartir justicia. Posteriormente discutiremos esta preocupación por parte de la Asociación. De esta manera, la Asociación de Alcaldes apoya la aprobación de esta medida.

En cuanto a la Federación de Alcaldes, la misma señaló que está claramente establecido que los Municipios deben ser celosos con el uso y administración de los fondos públicos; no solamente con aquellos fondos pertenecientes a los empleados, sino con todos los fondos que se utilizan para la Administración y Ejecución del Presupuesto. La Federación de Alcaldes no endosa la aprobación de esta medida ya que alega que la Disposición de Sanciones Penales sobre procesos estrictamente presupuestarios podrían crear procesos indebidos en los cuales por cualquier asunto se radicarían querellas contra Alcaldes, funcionarios y empleados con el fin de causar controversias indebidas e infundadas. Aseveró que la aprobación de la imposición de estas penalidades abriría la puerta a que por cualquier violación al proceso presupuestario en los municipios, el recurso conllevaría imposición de cárcel y multa. Por ello, recomendó que las sanciones fueran de índole administrativo y no penal. En fin, que la Federación de Alcaldes no endosó la medida.

Por su parte, el Departamento de Justicia arguyó que este proyecto persigue el propósito esencial de proteger las aportaciones o cuotas que se les descuenta a cada empleado municipal, para que las mismas se utilicen con el fin exclusivo para el cual han sido autorizados por ley. Justicia aseveró que había realizado un exhaustivo estudio de las leyes que regulan el proceso de las aportaciones ya sea de " retiro" , de " plan médico", etc, pero que ninguna de estas leyes proveen disposición alguna que penalice específicamente aquellos casos en los cuales empleados encargados

de tramitar dichas aportaciones no las transfieran para el propósito determinado por ley. Por otra parte, aseguró Justicia que en el Artículo 8.005 de la Ley Núm. 81, *supra*, se establece que estarán sujetos a las disposiciones del Código Penal todos los asuntos relacionados con el descargue de la función pública, administrativa y fiscal de los alcaldes y funcionarios municipales. Añadió que se advierte que dicho Artículo contempla en términos generales la conducta proscrita por el proyecto ante su consideración, la cual a su vez ya está penalizada bajo el Artículo 214 del Código Penal. No obstante, indicó Justicia que dada la necesidad de que los funcionarios públicos cumplan con su deber ministerial en cuanto a las referidas retenciones por el efecto de que las mismas tienen en la solidez económica de los sistemas a los cuales van dirigidas, considera Justicia que es aconsejable tipificar la conducta específica como delito punible en forma separada. A su vez, asegura Justicia que en lo relacionado a la Sección 2, líneas de la 10-16, lo encerrado en estas líneas no es necesario. Ello, según Justicia, porque el proceso para investigar y encausar criminalmente ya está dispuesto en otros cuerpos de ley. Hizo referencia al Art. 64 del Código Político, 3 L.P.R.A sec. 72; Sección 3 de la Ley de 3 de marzo de 1904, 3 L.P.R.A. sec. 97, Artículo 4 de la Ley Número 2 de 23 de febrero de 1988, 3 L.P.R.A. sec. 99 k. Entendemos que Justicia tiene razón en este señalamiento, razón por la cual eliminamos de la medida lo referente al procedimiento de investigación y encause criminal. De esta forma, a su vez, aclaramos la preocupación anteriormente presentada por parte de la Asociación de Alcaldes referente al hecho de que si la irregularidad la hace un Alcalde, tendrá que someterse a los rigurosidades de un Panel de Fiscales Independientes. Concluyó Justicia que apoya este proyecto por ser un mecanismo eficaz, específico y preciso para atender la situación expuesta por el legislador.

Por su parte, el Departamento de Trabajo escuetamente expuso que avala esta medida por entender que se debe apoyar a que se le prohiba a los municipios especular con las aportaciones económicas retenidas a sus empleados.

En cuanto a la Oficina del Contralor, la misma apoyó la medida no sin antes sugerir, entre otras consideraciones que la Sección 2 del Proyecto se debe enmendar para que incluya que lea: *"Todo funcionario, empleado municipal y entidad afectada por la violación de este Artículo, podrá presentar una querella directamente ante el Secretario de Justicia."* Aseveró que el objetivo es dar participación a aquellas entidades gubernamentales afectadas a presentar una querella al Secretario de Justicia por la inacción de los municipios en enviar las aportaciones o cuotas retenidas dentro del término establecido en ley.

De otra parte, la Oficina de Etica Gubernamental aseveró que la Oficina de Asuntos Municipales (OCAM) tiene la función de asesorar, regular e intervenir en los procedimientos administrativos y fiscales de los municipios, con el objetivo de asegurar la aplicación de los principios contables generalmente aceptados y el cumplimiento con las normas de la Oficina del Contralor, entre otras cosas. Tras analizar la medida, la Oficina de Etica entiende que la competencia y jurisdicción de OCAM, recomendaron que se le solicite la opinión de la Comisionada de Asuntos Municipales.

Por último, la Oficina del Comisionado de Asuntos Municipales aseveró que la intención legislativa es proteger las aportaciones o cuotas que le descuentan a los empleados municipales, como la retención del plan médico, la aportación del retiro, préstamos, entre otras. Indicó que el dinero retenido del salario es un bien que le pertenece al empleado y debe utilizarse únicamente para el propósito autorizado. Señaló que además de lo dispuesto, debe requerirse que el envío de las aportaciones a las entidades concernidas vayan acompañadas del listado de empleados a los cuales se les acredita y la información de balances. Indicó OCAM que el contenido del Artículo 8.005 no guarda relación con el procedimiento de retención de aportaciones o cuotas. Alegó que este Artículo

trata sobre la legalidad y exactitud de gastos y pagos. Sugirió que se ubique esta disposición como un inciso (e) del Artículo 8.004 de la Ley Núm. 81, *supra*. Acatamos dicha enmienda por considerarla pertinente.

Lo que pretende esta medida es por demás loable: prohibir que los municipios hagan uso de las aportaciones retenidas a los empleados municipales para un fin distinto a los cuales han sido autorizados. Exceptuando a la Federación de Alcaldes, los demás deponentes mostraron su apoyo incondicional a este proyecto. No obstante, varios de las agencias en sus ponencias anteriormente señaladas mostraron preocupación por el hecho de que esta medida encerrara pena de cárcel. Entendían que sólo con una medida coercitiva, ya bien fuera cárcel o pena pecuniaria, era suficiente. Avalamos este pedido y atemperamos el lenguaje de la medida con tal de que encerrara solamente una pena de multa. Además avalamos la postura de la OCAM en el sentido de que esta medida se correlaciona de forma más directa con el Artículo 8.004 denominado "Desembolso de Fondos" que con el Artículo 8.005 de la Ley de Municipios Autónomos. Por ello, incorporamos el lenguaje de la medida en el área de "Desembolso de Fondos" ya que la misma abarca precisamente lo relacionado al debido desembolso público municipal.

Por todo lo anteriormente expuesto, las Comisiones de Gobierno Municipal, Corporaciones Públicas y Asuntos Urbanos, de lo Jurídico y del Trabajo Asuntos del Veterano y Recursos Humanos apoyan la aprobación del P. de la C. 332. con las enmiendas propuestas.

Respetuosamente sometido,

(Fdo.)
Sixto Hernández Serrano
Presidente
Comisión de Gobierno Municipal
Corporaciones Públicas y Asuntos
Urbanos y Presidente Interino
Comisión de Salud y Asuntos
Ambientales

(Fdo.)
Eudaldo Báez Galib
Presidente
Comisión de lo Jurídico

(Fdo.)
Rafael L. Irizarry Cruz
Presidente
Comisión de Trabajo
Asuntos del Veterano y Recursos Humanos"

- - - -

Como próximo asunto en el Calendario de Lectura, se lee la Resolución Conjunta de la Cámara 826, y se da cuenta de un informe de la Comisión de Hacienda, con enmiendas.

"RESOLUCION CONJUNTA

Para asignar al Departamento de Hacienda la cantidad de tres mil cuatrocientos treinta (3,430) dólares, de fondos provenientes de la Resolución Conjunta Núm. 255 de 17 de agosto de 2001 para ser transferidos al Sr. Edmundo Disdier Alvarez, para completar los gastos del diseño,

arte y portada del libro "Un Poco de Mí y de Mis Canciones", y para autorizar el pareo de los fondos asignados.

RESUELVESE POR LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE PUERTO RICO:

Sección 1.- Se asigna al Departamento de Hacienda la cantidad de tres mil cuatrocientos treinta (3,430) dólares, de fondos provenientes de la Resolución Conjunta Núm. 255 de 17 de agosto de 2001 para ser transferidos al Sr. Edmundo Disdier Alvarez, para completar los gastos del diseño, arte y portada del Libro "Un Poco de Mí y de Mis Canciones".

Sección 2.- La publicación que surja como resultado de esta asignación de fondos no podrá ser vendida.

Sección 3.- Los fondos asignados en esta Resolución Conjunta podrán ser pareados con fondos federales, estatales y/o municipales.

Sección 4.- Esta Resolución Conjunta comenzará a regir inmediatamente después de su aprobación."

"INFORME

AL SENADO DE PUERTO RICO:

Vuestra Comisión de Hacienda, previo estudio y consideración de la R. C. de la C. 826, tiene el honor de rendir a este Alto Cuerpo su informe con enmiendas.

En el Texto:

Página 1, línea 1,	después de "Hacienda" insertar ",".
Página 1, línea 3,	después de "2001" insertar ",".
Página 1, línea 8,	después de "fondos" añadir " particulares,".

En el Título:

Página 1, línea 1,	después de "Hacienda" insertar ",".
Página 1, línea 3,	después de "2001" insertar ",".

ALCANCE DE LA MEDIDA

La R. C. de la C. 826, tiene el propósito de asignar al Departamento de Hacienda, la cantidad de tres mil cuatrocientos treinta (3,430) dólares, de fondos provenientes de la Resolución Conjunta Núm. 255 de 17 de agosto de 2001, para ser transferidos al Sr. Edmundo Disdier Alvarez, para completar los gastos del diseño, arte y portada del libro "Un Poco de Mí y de Mis Canciones", y para autorizar el pareo de los fondos asignados.

Los fondos para la realización de los propósitos que se especifican en esta Resolución Conjunta, están consignados en la R. C. Núm. 255 de 17 de agosto de 2001 y dentro del marco presupuestario del Gobierno Central.

Esta medida fue discutida en Reunión Ejecutiva por la Comisión de Hacienda.

Por las razones antes expuestas, la Comisión de Hacienda recomienda la aprobación de esta medida con enmiendas.

Respetuosamente sometido,
(Fdo.)
Modesto Luis Agosto Alicea
Presidente
Comisión de Hacienda"

- - - -

Como próximo asunto en el Calendario de Lectura, se lee la Resolución Conjunta de la Cámara 1178, y se da cuenta de un informe de la Comisión de Hacienda, con enmiendas.

"RESOLUCION CONJUNTA

Para reasignar al Municipio de Ponce la cantidad de tres mil ochenta y ocho (3,088) dólares provenientes de la Resolución Conjunta Núm. 606 de 2 de septiembre de 2000 del Distrito Núm. 24 de la partida 1 para Aportación para la compra de material o equipo y para la realización de actividades que propendan el bienestar social, deportivo, cultural y mejorar la calidad de vida de los residentes del Distrito Representativo Núm. 24 para ser transferidos como se detalla en la Sección 1, de esta Resolución Conjunta; y para autorizar el pareo de fondos.

RESUELVESE POR LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE PUERTO RICO:

Sección 1.- Se reasigna al Municipio de Ponce la cantidad de tres mil ochenta y ocho (3,088) dólares provenientes de la Resolución Conjunta Núm. 606 de 2 de septiembre de 2000 Distrito Representativo Núm. 24 de la partida 1 para Aportación para la compra de material o equipo y para la realización de actividades que propendan el bienestar social, deportivo, cultural y mejorar la calidad de vida de los residentes residentes del Distrito Representativo Núm. 24 para ser transferidos según se detalla a continuación:

a) Puerto Rico Masters Association, Inc.
para la adquisición de uniformes del Club Master Sur
Francisco Ríos Sabater, Presidente
S.S. Núm. [redacted] $300.00

b) Las Leonas de Ponce Dominoes Club Inc.
para el desarrollo de sus actividades
Lauxelinda Pratts, Presidenta,
S. S. [redacted] 500.00

c) Comité Pro-Fondos Nayda Zayas Fernández
para transplante de médula ósea
Radamés Zayas, Encargado
S.S. Núm. [redacted] 500.00

d) Universidad de Puerto Rico
Servicio de Extensión Agrícola

Programa Juventud y Clubes 4-H, para la participación de la Estudiante Rosalene Yordán Cintrón en Congreso Nacional Rosana Figueroa, Economista del Hogar S.S. Patronal 66-0400325	200.00
e) Club de Billar el Danubio Azul Inc. para la celebración de la 2da. Copa Ponceña de Billar Danubio Azul Carlos Flores Torres, Presidente S. S. Núm. [redacted]	$500.00
f) Centro de Servicios Ferrán para la adquisición de libros y programas de computadora para la biblioteca Sor M. Luisa Caraballo, Directora S.S. Patronal 66-0437753	500.00
g) Comité Pro-Fondos Juan Gabriel Torres para gastos relacionados con su tratamiento de cáncer en la Médula Ósea Mario Colón Ortiz, Padre S.S. Núm. [redacted]	300.00
h) Equipo de Softball Femenino Las Playeras para la adquisición de uniformes Pracedes Ramos, Apoderada S.S. Núm. [redacted]	288.00
TOTAL	**$3,088.00**

Sección 2.- Los fondos reasignados mediante esta Resolución Conjunta podrán parearse con aportaciones privadas, estatales, municipales o federales.

Sección 3.- Esta Resolución Conjunta, comenzará a regir inmediatamente después de su aprobación."

"INFORME

AL SENADO DE PUERTO RICO:

Vuestra Comisión de Hacienda, previo estudio y consideración de la R. C. de la C. 1178, tiene el honor de rendir a este Alto Cuerpo su informe con enmiendas.

En el Texto:

Página 1, línea 1,	después de "Ponce" insertar ",".
Página 1, línea 2,	después de "dólares" insertar "," y en la misma línea, después de "2000" insertar ",".
Página 1, línea 3,	después de "24" insertar ",", en la misma línea, después de "1" insertar "," y en la misma línea, tachar "Aportación" y sustituir por "aportación".
Página 1, línea 5,	tachar el segundo "residentes".

Página 3, línea 15, tachar "$3,088.00" y sustituir por "$3,088.00".

En el Título:
Página 1, línea 1, después de "Ponce" insertar "," y en la misma línea, después de "dólares" insertar ",".
Página 1, línea 2, después de "2000" insertar ",".
Página 1, línea 3, después de "24" insertar ",", en la misma línea, después de "1" insertar "," y en la misma línea, tachar "Aportación" y sustituir por "aportación".
Página 1, línea 7, después de "fondos" insertar "reasignados".

ALCANCE DE LA MEDIDA

La R. C. de la C. 1178, tiene el propósito de reasignar al Municipio de Ponce, la cantidad de tres mil ochenta y ocho (3,088) dólares, provenientes de la Resolución Conjunta Núm. 606 de 2 de septiembre de 2000, del Distrito Núm. 24, de la partida 1, para aportación para la compra de material o equipo y para la realización de actividades que propenda el bienestar social, deportivo, cultural y mejorar la calidad de vida de los residentes del Distrito Representativo Núm. 24 para ser transferidos como se detalla en la Sección 1, de esta Resolución Conjunta; y para autorizar el pareo de los fondos reasignados.

Los fondos para la realización de los propósitos que se especifican en esta Resolución Conjunta, están consignados en la R. C. Núm. 606 de 2 de septiembre de 2000y dentro del marco presupuestario del Gobierno Central.

Esta medida fue discutida en Reunión Ejecutiva por la Comisión de Hacienda.

Por las razones antes expuestas, vuestra Comisión de Hacienda recomienda la aprobación de la medida con enmiendas.

Respetuosamente sometido,
(Fdo.)
Modesto Luis Agosto Alicea
Presidente
Comisión de Hacienda"

- - - -

Como próximo asunto en el Calendario de Lectura, se lee la Resolución Conjunta de la Cámara 1179, y se da cuenta de un informe de la Comisión de Hacienda, con enmiendas.

"RESOLUCION CONJUNTA

Para reasignar al Municipio de Ponce la cantidad de quinientos (500) dólares provenientes de la Resolución Conjunta Núm. 606 de 2 de septiembre de 2000, Distrito Representativo Núm. 24 de

la partida 2, Aportación para la celebración de Fiestas de Reyes para ser transferidos como se detalla en la Sección 1, de esta Resolución Conjunta, y para autorizar el pareo de fondos.

RESUELVESE POR LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE PUERTO RICO:

Sección 1.- Se reasigna al Municipio de Ponce la cantidad de quinientos (500) dólares provenientes la Resolución Conjunta Núm. 606 de 2 de septiembre de 2000, Distrito Representativo Núm. 24 de la partida 2, Aportación para la celebración de Fiestas de Reyes para ser transferidos como se detalla a continuación:

a) Asociación Recreativa y Cultural Clausells,
para la celebración de Fiesta de Reyes 2002
Héctor Rivera Muñiz, Presidente –
S.S. Núm. [redacted] $500.00

Sección 2.- Los fondos reasignados mediante esta Resolución Conjunta podrán parearse con aportaciones privadas, estatales, municipales o federales.

Sección 3.- Esta Resolución Conjunta comenzará a regir inmediatamente sea identificada la disponibilidad de los fondos."

"INFORME

AL SENADO DE PUERTO RICO:

Vuestra Comisión de Hacienda, previo estudio y consideración de la R. C. de la C. 1179, tiene el honor de rendir a este Alto Cuerpo su informe con enmiendas.

En el Texto:

Página 1, línea 1,	después de "Ponce" insertar "," y en la misma línea, después de "dólares" insertar ",".
Página 1, línea 3,	tachar "Aportación" y sustituir por "aportación".
Página 2, línea 3,	tachar "sea identificada la" y sustituir por "después de su aprobación.".
Página 2, línea 4,	tachar todo el contenido.

En el Título:

Página 1, línea 1,	después de "Ponce" insertar "," y en la misma línea, después de "dólares" insertar ",".
Página 1, línea 2,	antes de "Distrito" insertar "originalmente asignados al".
Página 1, línea 3,	tachar "Aportación" y sustituir por "aportación".
Página 1, línea 4,	después de "Conjunta" tachar "," y sustituir por ";".

Página 1, línea 5, después de “fondos” insertar “reasignados”.

ALCANCE DE LA MEDIDA

La R. C. de la C. 1179, tiene el propósito de reasignar al Municipio de Ponce, la cantidad de quinientos (500) dólares, provenientes de la Resolución Conjunta Núm. 606 de 2 de septiembre de 2000, originalmente asignados al Distrito Representativo Núm. 24 de la partida 2, aportación para la celebración de Fiestas de Reyes para ser transferidos como se detalla en la Sección 1, de esta Resolución Conjunta; y para autorizar el pareo de los fondos reasignados.

Los fondos para la realización de los propósitos que se especifican en esta Resolución Conjunta, están consignados en la R. C. Núm. 606 de 2 de septiembre de 2000 y dentro del marco presupuestario del Gobierno Central.

Esta medida fue discutida en Reunión Ejecutiva por la Comisión de Hacienda.

Por las razones antes expuestas, vuestra Comisión de Hacienda recomienda la aprobación de la medida con enmiendas.

Respetuosamente sometido,
(Fdo.)
Modesto Luis Agosto Alicea
Presidente
Comisión de Hacienda”

- - - -

Como próximo asunto en el Calendario de Lectura, se lee la Resolución Conjunta de la Cámara 1301, y se da cuenta de un informe de la Comisión de Hacienda, con enmiendas.

“RESOLUCION CONJUNTA

Para asignar a los Municipios y Agencias descritas en la Sección 1 de esta Resolución Conjunta, la cantidad de ciento dos mil quinientos (102,500) dólares, provenientes de la Resolución Conjunta Núm. 251 de 17 de agosto de 2001, de la partida sobrante del Distrito Representativo Núm. 29; para ser distribuidos como se detalla en la Sección 1 de esta Resolución Conjunta; y para autorizar el pareo de fondos asignados.

RESUELVESE POR LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE PUERTO RICO:

Sección 1.- Se asigna a los Municipios y Agencias descritas en esta Sección la cantidad de ciento dos mil (102,500) dólares, provenientes de la Resolución Conjunta Núm. 251 de 17 de agosto de 2001, de la partida sobrante del Distrito Representativo Núm. 29; para ser distribuidos como se detalla a continuación:

MUNICIPIO DE CAYEY

1. Aportación Escuela Agustín Fernández Colón
   Atención Sra. Olga Rodríguez
   Maestra Kinder Garden
   PO Box 2040
   Cayey, PR 00737
   Para mejoras área de juegos de Kinder Garden $500.00
2. Municipio de Cayey
   Bo. Rincón Sector Lomas
   Cayey, Puerto Rico 00737
   Para construcción de facilidades recreativas 25,000.00
3. Escuela S.U. Gerardo Selles Solá
   PO Box 6400 Suite 455
   Cayey, Puerto Rico 00737
   Mejoras para Kinder Garden 3,000.00
4. Aportación para Mejoras al Hogar
   Sra. Madeline Tirado Mercado
   [redacted]
   Calle #30 e-2 Bda. Polvorín
   Cayey, PR 00736 750.00
5. Aportación para Mejoras al Hogar
   Sr. Cándido Muler Rodríguez
   [redacted]
   Urb. Fullana #7 Calle Los Almendros
   Cayey, PR 00737 200.00
6. Aportación para Mejoras al Hogar
   Sra. María Lourdes Cotto Cotto
   [redacted]
   HC 43 Box 11982
   Cayey, PR 00737 200.00

7. Aportación para Mejoras al Hogar
   Sra. Yajaira Martínez Reyes
   [redacted]
   Bo. Toita HC-43 Box 12091
   Cayey, PR 00736 300.00
8. Aportación para Mejoras al Hogar
   Sra. María M. Cotto Cotto
   [redacted]
   Bo. Toita HC-43 Box 12087
   Cayey, PR 00736 200.00
9. Aportación para Mejoras al Hogar
   Sr. Angel L. Cotto González
   [redacted]
   Bo. Toita HC-43 Box 12092
   Cayey, PR 00736 200.00
10. Aportación para Mejoras al Hogar

Sra. Damaris Cotto Rodríguez
[redacted]
Bo. Toita HC 43 Box 11938
Cayey, PR 00736 200.00

11. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. Haydee Rodríguez Abadía
[redacted]
Calle 6 K-37 El Torito
Cayey, PR 00736 250.00

12. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra Carmen M. Rosa
[redacted]
Vieques Sur #82
Cayey, PR 00736 250.00

13. Aportación para Mejoras al Hogar
Sr. Miguel Sierra Torres
[redacted]
Box 372354
Cayey, PR 00737-2354 250.00

14. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. Leslyaan Martínez Cordero
[redacted]
HC-43 Box 9793
Cayey, PR 00736 250.00

15. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. Jessica Covalles Méndez
[redacted]
Calle Rodríguez # 27
Bda. Nueva
Cayey, PR 00736 250.00

16. Aportación para Mejoras al Hogar
Sr. Pedro Rivera Ocasio
[redacted]
HC-44 Box 14424
Cayey, PR 00736 250.00

17. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. Ivelis López Solivan
[redacted]
Apdo. 591
Cayey, PR 00736 $250.00

18. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. María V. Laureano
[redacted]
Bo. Las Vegas # 25813
Calle Gregorio Ríos
Cayey, PR 00736 250.00

19. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. Yolanda Fontánez Ortiz
[redacted]
Calle 1 B 18 El Torito
Cayey, PR 00736 250.00

20. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. Rosalía Nieves de Jesús
[redacted]
HC-43 Box 10894
Cayey, PR 00736 250.00

21. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. Wanda Veguilla Vega
[redacted]
CUC Station Apdo. 5135
Cayey, PR 00737 250.00

22. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. Luz M. Vega Rosado
[redacted]
PO Box 2072
Cayey, PR 00737 250.00

23. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. María de la Cruz Rivera
[redacted]
HC-44 Box 12956
Cayey, PR 00737 250.00

24. Aportación para Mejoras al Hogar
Sr. Reynaldo Rodríguez
[redacted]
Bo. Las Vegas 23631 Calle Tinito Marín
Cayey, PR 00736 300.00

25. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. Olga Zavala Garay
[redacted]
Calle 5 F 61 El Torito
Cayey, PR 00736 250.00

26. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. Carmen Vicente del Valle
[redacted]
Calle 9 #12 Urb. La Plata
Cayey, PR 00736 250.00

27. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. Liduvina Vázquez Vázquez
[redacted]
El Torito Calle 2 C-23
Cayey, PR 00736 $250.00

28. Aportación para Mejoras al Hogar

Sra. Ana Alicea Reyes
[redacted]
Urb. La Plata Calle Rubí J 24
Cayey, PR 00736 250.00

29. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. Milagros Sosa Fonseca
[redacted]
Apdo. 1812
Cayey, PR 00738 250.00

30. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. Luz María Santos Rivera
[redacted]
Calle 25 #14
Cayey, PR 00736 250.00

31. Aportación para Mejoras al Hogar
Sr. Luis Rosario Pérez
[redacted]
Villas de San José
PO Box 373082
Cayey, PR 00736 250.00

32. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. Carmen Rosario Martínez
[redacted]
HC-72 Box 7481
Cayey, PR 00736 250.00

33. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. Judith M. Rolón Cartagena
[redacted]
Calle Alejandrina F-18 La Plata
Cayey, PR 00736 250.00

34. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. Aida Rosario Rivera
[redacted]
HC-43 Box 10607
Cayey, PR 00736 250.00

35. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. Aglaee Rubio Rodríguez
[redacted]
El Torito Calle 8 K1
Cayey, PR 00736 250.00

36. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. María J. Sánchez Santos
[redacted]
HC-72 Box 5965
Cayey, PR 00736 250.00

37. Aportación para Mejoras al Hogar

Sra. Marilyn Rivera Rodríguez
[redacted]
HC-44 Box 13059
Cayey, PR 00737 $250.00

38. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. Diana Ramos López
[redacted]
HC-44 Box 13059
Cayey, PR 00737 300.00

39. Aportación para Aire Acondicionado
Escuela Elemental Emerita León
Calle A #43 Villa Verde
Cayey, PR 00736 500.00

40. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. Rosa M. Colón Colón
[redacted]
HC – 44 Box 12759
Cayey, PR 00736 200.00

41. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. Carmen Ivette Colón Carrasquillo
[redacted]
Calle Máximino Rivera #332
San Tomás
Cayey, PR 00736 200.00

42. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. Ana M. Rodríguez Dávila
[redacted]
Bo. Las Vegas
Buzón 24106
Cayey, PR 00736 200.00

43. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. Loyda Pagán Rodríguez
[redacted]
Bo. Beatriz 20830 Calle Mamey
Cayey, PR 00736 200.00

44. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. Petra Alvarado Rodríguez
[redacted]
Calle José Vaquero #425
Cayey, PR 00736 200.00

45. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. Nora Ortiz Velázquez
[redacted]
Suite 186 PO Box 10,000
Cayey, PR 00737 400.00

46. Aportación para Mejoras al Hogar

Sra. Nylsa de Jesús Ortiz
[redacted]
PO Box 711
Cayey, PR 00737 200.00

47. Aportación para Construcción de Muro
de Contención en su Residencia
Sr. Arnaldo Rivera López
[redacted]
Calle A Monte Sol B-10
Cayey, PR 1,000.00

48. Aportación para Construcción de Oficina
Escuela Julio Vizcarrondo Cornado
PO Box 373503
Cayey, PR 00737 5,000.00

49. Aportación para Mejoras al Salón de
Educación Especial, Salón de Kinder y
Mejoras a la Planta Física
Escuela Fray Pablo Benigno Carrión
Cayey, PR 4,000.00

50. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. Manuela Curet Aponte
[redacted]
Calle Ricardo Marti A-20
Cayey, PR 00736 500.00

51. Aportación para Mejoras al Hogar
Sr. Juan Carlos Mendoza
[redacted]
HC-44 Box 12941
Cayey, PR 00736 200.00

52. Aportación para Mejoras al Hogar
Sr. Víctor González Malavé
[redacted]
Urb. Valle Alta Calle D #18
Cayey, PR 00736 200.00

53. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. Lydia Méndez Ortega
[redacted]
Apartado 1976
Cayey, PR 00737 200.00

54. Hogar CREA, Inc.
Sr. Enrique Luna
Cayey, Puerto Rico 10,000.00

55. Alee Fuentes Pedroza
[redacted]
HC-43 Box 9856
Cayey, Puerto Rico 00737 200.00

SUB-TOTAL **$61,050.00**

DEPARTAMENTO DE LA VIVIENDA

1. Aportación para Mejoras al Hogar
   Sr. Eligio Pedroza López
   [redacted]
   RR 02 Bzn. 5391
   Cidra, PR 00739 400.00

2. Aportación para Mejoras al Hogar
   Sra. Madeline Cruz Martínez
   [redacted]
   P.O. Box 1301
   Cidra, PR 00739 200.00
3. Aportación para Mejoras al Hogar
   Sra. Juana Alicea Díaz
   [redacted]
   Apdo. 1156
   Cidra, PR 00739 400.00
4. Aportación para Mejoras al Hogar
   Sra. Carmen Rosario Méndez
   [redacted]
   Apdo. 396
   Cidra, PR 00739 250.00
5. Aportación para Mejoras al Hogar
   Sra. Virginia Reyes Cotto
   82-90-2541
   Apdo. 861
   Cidra, PR 00739 300.00
6. Aportación para Mejoras al Hogar
   Sra. Rosalia Flores Flores
   [redacted]
   RR 01 Box 2074
   Cidra, PR 00739 200.00
7. Aportación para Mejoras al Hogar
   Sra. Katherine Borrero Cruz
   [redacted]
   Bo. Rabanal Buzón 3039
   Cidra, PR 00739 350.00
8. Aportación para Mejoras al Hogar
   Sr. Carlos M. Pedraza
   [redacted]
   P. O. Box 14
   Cidra, PR 00739 200.00
9. Aportación para Mejoras al Hogar
   Sra. Migdalia Rodríguez

[redacted]
Bo. Rabanal Buzón 2878
Cidra, PR 00739 250.00

10. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. Juana Santos Rodríguez
[redacted]
Bo. Rabanal Buzón 3039
Cidra, PR 00739 200.00

11. Aportación para Mejoras al Hogar
Jackelin Ramos Delgado
[redacted]
Buzón # 7907
Bo. Ceiba, Parcelas Hevia
Cidra, PR 00739 300.00

12. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. Julia Roque Rivera
[redacted]
Parc. Gándaras 1 16-A Calle 2
Cidra, PR 00739 $250.00

13. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. Lourdes Cruz Alejandro
[redacted]
Bo. Rabanal RR 01 Buzón 4009
Cidra, PR 00739 300.00

14. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. Gerbacia Cotto Díaz
[redacted]
RR 01 Buzón 3029
Cidra, PR 00739 300.00

15. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. Miriam I. Vargas Reyes
[redacted]
Apdo. 1101 Cidra, PR 00739 250.00

16. Aportación para Mejoras al Hogar
Sr. Daniel Cortés Santos
[redacted]
Apdo. 396
Cidra, PR 00739 500.00

17. Aportación para Mejoras al Hogar
Sr. Roberto Cotto Díaz
[redacted]
Bo. Rabanal Sector Buen Pastor
Buzón 3024
Cidra, PR 00739 300.00

18. Aportación para Mejoras al Hogar
Sr. Carmelo De Jesús

[redacted]
Bo. Rabanal Box 3038
Cidra, PR 00739 300.00

19. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. Lourdes Andújar Medina
[redacted]
Apdo. 497
Cidra, PR 00739 300.00

20. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. Diana Quiñones Rivera
[redacted]
Bo. Arenas Sector Sta. Clara
Buzón 5254
Cidra, PR 00739 200.00

21. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. Betzaida García Pérez
[redacted]
RR-02 Box 7536
Cidra, PR 00739 500.00

22. Aportación para Mejoras al Hogar
Sr. Aníbal Santos Rivera
[redacted]
RR-01 Buzón 3091 Bo. Salto
Cidra, PR 00739 $200.00

23. Aportación para Mejoras al Hogar
Sr. Luis M. Cotto Pérez
[redacted]
Urb. Domingo Rodríguez
Calle 2 Casa #7
Cidra, PR 00739 200.00

24. Aportación para Mejoras al Hogar
Sr. Onofre Rivera Rivera
[redacted]
Parc. Gándaras #165
Cidra, PR 00739 200.00

25. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. Anastacia Figueroa González
[redacted]
RR-02 Box 7500
Cidra, PR 00739 200.00

26. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. Ana Delia Santiago
[redacted]
RR-02 Buzón 7891
Cidra, PR 00739 200.00

27. Aportación para Mejoras al Hogar

Sr. Pedro L. Cortés Delgado
[redacted]
Bo. Montellano Bzn. 7693
Cidra, PR 00739 300.00

28. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. Nereida Flores
[redacted]
Bo. Rabanal RR 01 Bzn. 3144
Cidra, PR 00739 200.00

29. Aportación para Mejoras al Hogar
Sr. Rafael Rivera González
[redacted]
Bo. Rabanal RR-01 Bzn. 3080-4
Cidra, PR 00739 200.00

30. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. Eusebia López Reyes
[redacted]
Bo. Ceiba RR-02 Bzn. 7871
Cidra, PR 00739 250.00

31. Aportación para Mejoras al Hogar
Sr. Francisco Pérez Meléndez
[redacted]
Apdo. 83
Cidra, PR 00739 200.00

32. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. Joan E. Cortés López
[redacted]
Bo. Rabanal RR-01 Box 2851
Cidra, PR 00739 200.00

33. Aportación para Mejoras al Hogar
Sr. José C. Flores Pedraza
[redacted]
PO Box 179
Cidra, PR 00739 200.00

34. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. Luz E. Otero Ortiz
[redacted]
Bo. Rincón Sec. Candelas Bzn. 4204
Cidra, PR 00739 200.00

35. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. Mayra Colón González
[redacted]
Bo. Río Abajo HC 1, Box 2074
Cidra, PR 00739 200.00

36. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. Hilda R. Ortiz Báez

[redacted]
Urb. Treasure Valley, Calle Honduras B-21
Cidra, PR 00739 200.00

37. Aportación para Mejoras al Hogar
Sr. Luis A. Centeno Colón
[redacted]
Calle Doctor Igina #22
Cidra, PR 00739 400.00

38. Aportación para Mejoras al Hogar
Sr. Luis A. Flores García
[redacted]
Apartado 9632
Cidra, PR 00739 300.00

39. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. Esther Rivera Vicente
[redacted]
Bo. Río Bajo Bzn. 2136
Cidra, PR 00739 200.00

40. Aportación para Mejoras al Hogar
Sr. Luis A. Colón Blanco
[redacted]
Apdo. 598
Cidra, PR 00739 300.00

41. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. Maricelys Barbosa Rivera
[redacted]
Bo. Bayamón RR-02 Box 6365
Cidra, PR 00739 200.00

42. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. Norma E. Rosado Rivera
[redacted]
Bo. Rabanal Bzn. 2862
Cidra, PR 00739 $200.00

43. Aportación para Mejoras al Hogar
Sr. Carlos I. Figueroa Torres
[redacted]
Bo. Bayamón RR-02 Box 6384
Cidra, PR 00739 500.00

44. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. Severiana Santiago
[redacted]
Bo. Rabanal Box 2865
Cidra, PR 00739 200.00

45. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. Aracelys Cruz Alicea

[redacted]
Apdo. 570
Cidra, PR 00739 200.00

46. Aportación para Mejoras al Hogar
Sr. Pedro Sierra
[redacted]
Bo. Montellano RR-02 Bzn. 7548
Cidra, PR 00739 300.00

47. Aportación para Mejoras al Hogar
Sr. Marcelino Ortiz Rosario
[redacted]
Bo. Rincón RR-01 Bzn. 4249
Cidra, PR 00739 200.00

48. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. Sandra Franco
[redacted]
Apt. 624
Cidra, PR 00739 200.00

49. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. Mirna Rosado Miranda
[redacted]
Bo. Ceiba RR-02 Box 7839
Cidra, PR 00739 200.00

50. Aportación para Mejoras al Hogar
Sr. Luis Rivera Ramos
[redacted]
Apdo. 357
Cidra, PR 00739 400.00

51. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. Carmen Rivera Rivera
[redacted]
Bo. Certenejas Bzn. 6534
Cidra, PR 00739 300.00

52. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. Tomasa Ortiz Ortiz
[redacted]
Bo. Arenas Sector Sta. Clara
RR-02 Bzn. 5273
Cidra, PR 00739 250.00

53. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. María C. Valdés
[redacted]
Calle José de Diego #1
RR-01 Box 2005
Cidra, PR 00739 250.00

54. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. Carmen P. Reyes
[redacted]
Bo. Rabanal Sec. Los Panes
Bzn. 2815
Cidra, PR 00739 300.00

55. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. Irma G. Ramos Rivera
[redacted]
PO Box 9657
Cidra, PR 00739 200.00

56. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. Luz E. Luna Cotto
[redacted]
PO Box 573
Cidra, PR 00739 300.00

57. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. Carmen D. Ruiz Díaz
[redacted]
Urb. Treasure Valley C-28
Ave. Las Américas
Cidra, PR 00739 300.00

58. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. María T. Pedraza Olique
[redacted]
Bo. Bayamón Sector Certenejas
Buzón 6546
Cidra, PR 00739 200.00

59. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. Carmen L. Santiago Rivera
[redacted]
Bo. Beatriz RR-02 Bzn. 5796
Cidra, PR 00739 300.00

60. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. Angela M. Mercado Flores
[redacted]
Apdo. 1012
Cidra, PR 00739 300.00

61. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. Elpidia Méndez González
[redacted]
PO Box 1199
Cidra, PR 00739 200.00

62. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. Elisa Ortiz Cotto

[redacted]
Apdo. 1671
Cidra, PR 00739 200.00

63. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. Iris Y. Torres Rivera
[redacted]
RR-02 Box 7889
Cidra, PR 00739 300.00

64. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. Luisa Vázquez Ruiz
[redacted]
Apdo. 1377
Cidra, PR 00739 200.00

65. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. Auria Santiago Rivera
[redacted]
Bo. Beatriz RR-02 Box 5705
Cidra, PR 00739 200.00

66. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. Migdalia Morales Santos
[redacted]
Bo. Salto Bzn. 3135
Cidra, PR 00739 200.00

67. Aportación para Mejoras al Hogar
Sr. Alejandro Berríos Colón
[redacted]
Bo. Bayamón Bzn. 6167
Cidra, PR 00739 200.00

68. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. Mónica Resto López
[redacted]
Apdo. 390
Cidra, PR 00739 200.00

69. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. Rosa L. Fernández
[redacted]
Bo. Río Abajo RR-01 Box 2244
Cidra, PR 00739 200.00

70. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. Vanessa Torres Figueroa
[redacted]
Res. Práxedes Santiago Edif. 2
Apdo. 9
Cidra, PR 00739 200.00

71. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. Miriam Alicea

[redacted]
Bo. Bayamón RR-02 Bzn. 6072
Cidra, PR 00739 $200.00

72. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. Reynalee Rivera Rodríguez
[redacted]
Bo. Rabanal RR-01 Bzn. 2878
Cidra, PR 00739 200.00

73. Aportación para Mejoras al Hoga
Sra. Carmen Collazo Santos
[redacted]
PO Box 104
Cidra, PR 00739 250.00

74. Aportación para Mejoras al Hogar
Sr. Orlando Rodríguez Velázquez
[redacted]
Bo. Montellano RR-04 Box 7559
Cidra, PR 00739 300.00

75. Aportación para Mejoras al Hogar
Sr. José C. Flores Pedraza
[redacted]
PO Box 179
Cidra, PR 00739 200.00

76. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. Raquel González Rivera
[redacted]
Bo. Arenas RR-02 Box 5391
Cidra, PR 00739 200.00

77. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. Mercedes Santos Benítez
[redacted]
Bo. Salto Bzn. 3133
Cidra, PR 00739 200.00

78. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. Carmen R. Fajardo Vega
[redacted]
Box 32
Cidra, PR 00739 500.00

79. Aportación para Mejoras al Hogar
Sr. Pablo Rodríguez Cortés
[redacted]
Bo. Rabanal RR-01 Bzn. 2272
Cidra, PR 00739 200.00

80. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. Iris Y. Rosado Franco
[redacted]

Bo. Ceiba RR-02 Box 7839
Cidra, PR 00739 200.00

81. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. Nicolasa Arce Negrón
[redacted]
Apdo. 1929
Cidra, PR 00739 $300.00

82. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. María del C. Figueroa Jiménez
[redacted]
Bo. Rabanal Bzn. 4046
Cidra, PR 00739 200.00

83. Aportación para Mejoras al Hogar
Sr. Rafael Cruz Rivera
[redacted]
RR-01 Bzn. 4242
Cidra, PR 00739 200.00

84. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. Elvira Figueroa Quiles
[redacted]
Bo. Arenas Bzn. 5157
Cidra, PR 00739 300.00

85. Aportación para Mejoras al Hogar
Sr. Martín O. Franco Bermúdez
[redacted]
Bo. Beatriz RR-02 Bzn. 7051
Cidra, PR 00739 300.00

86. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. Irma Y. Rodríguez
[redacted]
Bo. Sud Sector Gallito 171 Km. 0.9
Ext. Villa del Carmen Calle 10 J-10
Cidra, PR 00739 200.00

87. Aportación para Mejoras al Hogar
Sr. Angel J. Cruz González
[redacted]
Bo. Rabanal RR-1 Box 2844
Cidra, PR 00739 300.00

88. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. Nereida Torres Torres
[redacted]
Apdo. 416
Cidra, PR 00739 200.00

89. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. Carmen L. Santos Báez

[redacted]
Bo. Salto Bzn. 3131
Cidra, PR 00739 200.00

90. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. Karen A. González Torres
[redacted]
P.O. Box 1427
Cidra, PR 00739 400.00

91. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. Marie L. Negrón Centeno
[redacted]
Apdo. 419
Cidra, PR 00739 200.00

92. Aportación para Mejoras al Hogar
Sr. Nelson Santiago Merced
[redacted]
Bo. Bayamón RR- 02 Bzn. 5894
Cidra, PR 00739 300.00

93. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. Jennifer Díaz Huertas
[redacted]
Bo. Ceiba RR-02 Box 7868
Cidra, PR 00739 200.00

94. Aportación para Mejoras al Hogar
Sr. Iván Rivera Huertas
[redacted]
Bo. Salto Box 3132
Cidra, PR 00739 200.00

95. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. Juana Márquez Gómez
[redacted]
Bo. Ceiba RR-02 Box 7752
Cidra, PR 00739 200.00

96. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. Maricellie Navarro Santos
[redacted]
Ext. Villa Del Carmen Calle 11 L-8
Cidra, PR 00739 200.00

97. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. Enid M. Olmeda Figueroa
[redacted]
Bo. Rabanal RR 01 Bzn. 4002
Cidra, PR 00739 200.00

98. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. Brenda Román Santiago
[redacted]

Bo. Montellano RR-02 Box 7722
Cidra, PR 00739 300.00

99. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. Maribel Díaz Matos
[redacted]
RR-02 Bzn. 7725 Bo. Montellano
Cidra, PR 00739 300.00

100. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. Carmen Cruz Cruz
[redacted]
Apdo. 1012
Cidra, PR 00739 300.00

101. Aportación para Mejoras al Hogar
Sr. Aníbal Reyes Vargas
[redacted]
Bo. Río Abajo Bzn. 2221
Cidra, PR 00739 $500.00

102. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. Marilú Cruz González
[redacted]
Bo. Rabanal Bzn. 2844
Cidra, PR 00739 200.00

103. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. Severiana Díaz Ortiz
[redacted]
Bo. Bayamón Bzn. 6027
Cidra, PR 00739 200.00

104. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. Zaida E. Santiago Negrón
[redacted]
Bo. Ceiba Bzn. 7889
Cidra, PR 00739 200.00

105. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. Juana Rivera Ramos
[redacted]
Bo. Rabanal Bzn. 2901
Cidra, PR 00739 300.00

106. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. María E. Báez Rivera
[redacted]
Bo. Arenas RR-02 Bzn. 5062
Cidra, PR 00739 200.00

107. Aportación para Mejoras al Hogar
Sr. Joel A. Rosario Escribano
[redacted]

Bda. Santa Teresita Bzn. 57
Cidra, PR 00739 500.00

108. Aportación para Mejoras al Hogar
Sr. Ramón Rosario Negrón
[redacted]
Apdo. 1275
Cidra, PR 00739 300.00

109. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. Agripina González Flores
[redacted]
Bo. Toita HC-43 Bzn. 12094
Cidra, PR 00739 200.00

110. Aportación para Mejoras al Hogar
Sr. Cruz Flores López
[redacted]
HC-01 Box 1665
Aguas Buenas, PR 00703-9307 200.00

111. Aportación para Mejoras al Hogar
Julio A. López Martínez
[redacted]
Bo. Arenas
Buzón 5208
Cidra, PR 00739 $300.00

112. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. Elizabeth Mercado del Valle
Bo. Rabanal
PO Box 2436
Cidra, PR 00739 400.00

113. Margarita Rivera Lozada
[redacted]
PO Box 989
Comerío, Puerto Rico 00782 500.00

SUB-TOTAL **$29,450.00**

DEPARTAMENTO DE EDUCACIÓN

1. Aportación para Mejoras al Plantel
Escuela de la Comunidad Pedro M. Dominicci
Carr. 171 Km. 4.2
Apdo. 650
Cidra, PR 00739 $1,500.00

2. Aportación para Construcción de Almacén
Escuela de La Comunidad Bilingüe
Sra. Carmen S. Hernández, Directora
Certenejas II
Cidra, PR 00739 2,500.00

3. Aportación para Aire Acondicionado

Escuela Pedro Díaz Fonseca
Salones Primer Grado
Cidra, PR 1,000.00

4. Aportación para Rejas y aportación para Mejoras al Plantel
Escuela de la Comunidad Montellano
Sra. Wanda I. Cartagena, Directora
Cidra, PR 1,500.00

5. Aportación para el Aire Acondicionado
Escuela Bilingüe
Salón de Segundo Grado
Certenejas II
Cidra, Puerto Rico 00739 $500.00

SUB-TOTAL **$7,000.00**

MUNICIPIO DE COMERIO

1. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. Marlyn J. Reyes Morales
[redacted]
Bda. La Plata Casa 7 Calle 5
Comerío, PR 00782 $350.00

2. Aportación para Mejoras al Hogar
Sr. Ramón Merced Díaz
[redacted]
Sabana del Palmar 202
Calle Flamboyán
Comerio, PR 00782 $300.00

3. Aportación para Mejoras al Hogar
Sra. Luisa García Rivera
[redacted]
PO Box 853
Comerio, PR 00782 300.00

4. Aportación para Mejoras al Hogar
Sr. Alfredo Rivera Ramos
[redacted]
HC-4 Box 8805
Comerio, PR 00782 300.00

5. Aportación para Gastos de Centro
Centro de Cuidado Diurno "Paraíso Infantil"
Sra. Ada Santos, Directora
Apdo. 1108
Comerio, PR 00782 1,000.00

6. Aportación para Mejoras Permanentes a Centro Comunal
Asociación Residentes Urb. Río Plata
Sr. Eric Cote, Presidente
Comerio, PR 2,000.00

7. Aportación para Mejoras a Biblioteca
Escuela de la Comunidad

Oscar Porrata Doria Bo. Río Hondo I Comerio, PR	750.00
SUB-TOTAL	**$5,000.00**
TOTAL	**$102,500.00**

Sección 2.-Los fondos asignados en esta Resolución Conjunta podrán ser pareados con fondos federales, estatales y/o municipales.

Sección 3.-Esta Resolución Conjunta comenzará a regir inmediatamente después de su aprobación."

"INFORME

AL SENADO DE PUERTO RICO:

Vuestra Comisión de Hacienda, previo estudio y consideración de la R. C. de la C. 1301, tiene el honor de rendir a este Alto Cuerpo su informe con enmiendas.

En el Texto:

Página 1, línea 8,	tachar "Kinder Garden" y sustituir por "Kindergarten".
Página 2, línea 2,	tachar "Kinder Garden" y sustituir por "Kindergarten".
Página 2, línea 10,	tachar "Kinder Garden" y sustituir por "Kindergarten".
Página 4, línea 4,	tachar "Sra" y sustituir por "Sra.".
Página 13, entre la línea 1 y 2,	añadir "Aportación para Mejoras a las Facilidades".
Página 13, entre la línea 4 y 5,	añadir "Aportación para Mejoras al Hogar".
Página 13, línea 5,	después de "55." añadir "Sra.".
Página 15, línea 14,	antes de "Jackeline" añadir "Sra.".
Página 36, línea 21,	antes de "Julio" añadir "Sr.".
Página 37, entre la línea 6 y 7,	añadir "Aportación para Mejoras al Hogar".
Página 37, línea 7,	después de "113." añadir "Sra.".
Página 40, línea 4,	después de "fondos" añadir "particulares".

En el Título:

Página 1, línea 1,	después de "1" insertar ",".
Página 1, línea 4,	después de ";" añadir "y" y en la misma línea después de "1" añadir ",".
Página 1, línea 5,	después de "pareo de" añadir "los".

ALCANCE DE LA MEDIDA

La R. C. de la C. 1301, tiene el propósito de asignar a los Municipios y Agencias descritas en la Sección 1, de esta Resolución Conjunta, la cantidad de ciento dos mil quinientos (102,500) dólares, provenientes de la Resolución Conjunta Núm. 251 de 17 de agosto de 2001, de la partida

sobrante del Distrito Representativo Núm. 29; y para ser distribuidos como detalla en la Sección 1, de esta Resolución Conjunta; y para autorizar el pareo de los fondos fondos asignados.

Los fondos para la realización de los propósitos que se especifican en esta Resolución Conjunta, están consignados en la R. C. Núm. 251 de 17 de agosto de 2001 y dentro del marco presupuestario del Gobierno Central.

Esta medida fue discutida en Reunión Ejecutiva por la Comisión de Hacienda.

Por las razones antes expuestas, la Comisión de Hacienda recomienda la aprobación de esta medida con enmiendas.

Respetuosamente sometido,
(Fdo.)
Modesto Luis Agosto Alicea
Presidente
Comisión de Hacienda"

- - - -

Como próximo asunto en el Calendario de Lectura, se lee la Resolución Conjunta de la Cámara 1369, y se da cuenta de un informe de la Comisión de Hacienda, con enmiendas.

"RESOLUCION CONJUNTA

Para reasignar al Departamento de Recreación y Deportes, la cantidad de quince mil seiscientos ochenta y seis (15,686) dólares, provenientes de los incisos 4, 6, 7 y 8 del a Resolución Conjunta Núm. 606 de 2001, con un balance de trece mil seiscientos ochenta y seis (13,686) dólares, y la Resolución Conjunta Núm. 647 de 1999, con un balance pendiente de dos mil (2,000) dólares, para ser utilizados por la Compañía de Teatro Coribantes, Inc., para gastos operacionales y realizar las actividades de celebración del día de las madres, padres, un campamento de verano y presentaciones teatrales en el Distrito Representativo Núm. 2 y para autorizar el pareo de los fondos asignados.

RESUELVESE POR LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE PUERTO RICO:

Sección 1.- Se reasigna al Departamento de Recreación y Deportes, la cantidad de quince mil seiscientos ochenta y seis (15,686) dólares, provenientes de los incisos 4, 6, 7 y 8 de la Resolución Conjunta Núm. 606 de 2001, con un balance pendiente de trece mil seiscientos ochenta y seis (13,686) dólares, y la Resoluciín Conjunta Núm. 647 de 1999, con un balance pendiente de dos mil (2,000) dólares, para ser utilizados por la Compañía de Teatro Coribantes, Inc., para gastos operacionales y realizar las actividades de celebración del día de las madres, padres, un campamento de verano y presentaciones teatrales en el Distrito Representativo Núm. 2.

Sección 2.- Los fondos asignados en esta Resolución Conjunta podrán ser pareados con fondos municipales, estatales y federales.

Sección 3.- Esta Resolución Conjunta comenzará a regir inmediatamente después de su aprobación."

"INFORME

AL SENADO DE PUERTO RICO:

Vuestra Comisión de Hacienda, previo estudio y consideración de la R. C. de la C. 1369, tiene el honor de rendir a este Alto Cuerpo su informe con enmiendas.

En el Texto:

Página 1, línea 3,	después de "606 de" insertar "2 de septiembre de".
Página 1, línea 4,	después de "647 de" insertar "9 de noviembre de".
Página 2, línea 1,	eliminar "asignados" y sustituir por "reasignados".
Página 2, línea 2,	después de "fondos" insertar "particulares,".

En el Título:

Página 1, línea 3,	después de "606 de" insertar "2 de septiembre de".
Página 1, línea 4,	después de "647 de" insertar "9 de noviembre de".
Página 1, línea 8,	después de "2" insertar ";".
Página 1, línea 9,	eliminar "asignados" y sustituir por "reasignados".

ALCANCE DE LA MEDIDA

La R. C. de la C. 1369, tiene el propósito de reasignar al Departamento de Recreación y Deportes, la cantidad de quince mil seiscientos ochenta y seis (15,686) dólares, provenientes de los incisos 4, 6, 7 y 8 de la Resolución Conjunta Núm. 606 de 2 de septiembre de 2001, con un balance pendiente de trece mil seiscientos ochenta y seis (13, 686) dólares, y la Resolución Conjunta Núm. 647 de 9 de noviembre de 1999, con un balance pendiente de dos mil (2,000) dólares, para ser utilizados por la Compañía de Teatro Coribantes, Inc., para gastos operacionales y realizar las actividades de celebración del día de las madres, padres, un campamento de verano y presentaciones teatrales en el Distrito Representativo Núm. 2; y para autorizar el pareo de fondos reasignados.

Los fondos para la realización de los propósitos que se especifican en esta Resolución Conjunta, están consignados en la R. C. Núm. 606 de 2 de septiembre de 2001 y en la R. C. Núm. 647 de 9 de noviembre de 1999 y dentro del marco presupuestario del Gobierno Central.

Esta medida fue discutida en Reunión Ejecutiva por la Comisión de Hacienda.

Por las razones antes expuestas, la Comisión de Hacienda recomienda la aprobación de esta medida con enmiendas.

Respetuosamente sometido,
(Fdo.)

Modesto Luis Agosto Alicea
Presidente
Comisión de Hacienda"

- - - -

Como próximo asunto en el Calendario de Lectura, se lee el texto de la Resolución Conjunta de la Cámara 1505, y se da cuenta de un informe de la Comisión de Hacienda, con enmiendas.

"RESOLUCION CONJUNTA

Para asignar al Departamento de Salud la cantidad de diez mil (10,000) dólares, de fondos provenientes de la Resolución Conjunta Núm. 427 de 15 de octubre de 2001, para transferir a la señora Carmen A. Sáez ([redacted] para gastos de operación de riñón y de páncreas del joven Wilfredo (Freddie) Figueroa ([redacted] en los Estados Unidos; y para autorizar el pareo de los fondos asignados.

RESUELVESE POR LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE PUERTO RICO:

Sección 1.- Se asigna al Departamento de Salud la cantidad de diez mil (10,000) dólares, de fondos provenientes de la Resolución Conjunta Núm. 427 de 15 de octubre de 2001, para transferir a la señora Carmen A. Sáez ([redacted] para gastos de operación de riñón y de páncreas del joven Wilfredo (Freddie) Figueroa ([redacted] en los Estados Unidos.

Sección 2.- Los fondos asignados en esta Resolución Conjunta podrán ser pareados con fondos federales, estatales y/o municipales.

Sección 3.- Esta Resolución Conjunta comenzará a regir inmediatamente después de su aprobación."

"INFORME

AL SENADO DE PUERTO RICO:

Vuestra Comisión de Hacienda, previo estudio y consideración de la R. C. de la C. 1505, tiene el honor de rendir a este Alto Cuerpo su informe con enmiendas.

En el Texto:

Página 1, línea 1,	después de "Salud" insertar ",".
Página 1, línea 7,	después de "fondos" añadir "particulares,".

En el Título:

Página 1, línea 1,	después de "Salud" insertar ",".

ALCANCE DE LA MEDIDA

La R. C. de la C. 1505, tiene el propósito de asignar al Departamento de Salud, la cantidad de diez mil (10,000) dólares, de fondos provenientes de la Resolución Conjunta Núm. 427 de 15 de octubre de 2001, para transferir a la señora Carmen A. Sáez ([redacted] para gastos de operación de riñón y de páncreas del joven Wilfredo (Freddie) Figueroa ([redacted] en los Estados Unidos; y para autorizar el pareo de los fondos asignados.

Los fondos para la realización de los propósitos que se especifican en esta Resolución Conjunta, están consignados en la R. C. Núm. 427 de 15 de octubre de 2001 y dentro del marco presupuestario del Gobierno Central.

Esta medida fue discutida en Reunión Ejecutiva por la Comisión de Hacienda.

Por las razones antes expuestas, la Comisión de Hacienda recomienda la aprobación de esta medida con enmiendas.

Respetuosamente sometido,
(Fdo.)
Modesto Luis Agosto Alicea
Presidente
Comisión de Hacienda"

- - - -

Como próximo asunto en el Calendario de Lectura, se le la Resolución Conjunta de la Cámara 1508, y se da cuenta de un informe de la Comisión de Hacienda, con enmiendas.

"RESOLUCION CONJUNTA

Para asignar al Departamento de Recreación y Deportes la cantidad de cincuenta (50,000) mil dólares, de fondos provenientes de la Resolución Conjunta Núm. 427 de 15 de octubre de 2001; para transferir a Propulsores del Deporte, Inc., para la celebración del Evento Mundial del Deporte Escolar de Voleibol 2002 a celebrarse en el municipio de Carolina; y para autorizar el pareo de los fondos asignados.

RESUELVESE POR LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE PUERTO RICO:

Sección 1.- Se asigna al Departamento de Recreación y Deportes la cantidad de cincuenta (50,000) mil dólares, de fondos provenientes de la Resolución Conjunta N úm. 417 de 15 de octubre de

2001, para transferir a Propulsores del Deporte, Inc., para la celebración dekl Evento Mundial del Deporte Escolar de Voleibol 2002 a celebrarse en el municipio de Carolina.

Sección 2.- Los fondos asignados en esta Resolución Conjunta podrán ser pareados con fondos federales, estatales y/o municipales.

Sección 3.- Esta Resolución Conjunta comenzará a regir inmediatamente después de su aprobación."

"INFORME

AL SENADO DE PUERTO RICO:

Vuestra Comisión de Hacienda, previo estudio y consideración de la R. C. de la C. 1508, tiene el honor de rendir a este Alto Cuerpo su informe con enmiendas.

En el Texto:

Página 1, línea 1,	después de "Deportes" añadir ",".
Página 1, línea 4,	eliminar "municipio" y sustituir por "Municipio".
Página 1, línea 5,	después de "Carolina" añadir ".".
Página 1, línea 7,	después de "fondos" añadir "particulares,".

En el Título:

Página 1, línea 1,	después de "Deportes" añadir ",".
Página 1, línea 4,	eliminar "municipio" y sustituir por "Municipio".

ALCANCE DE LA MEDIDA

La R. C. de la C. 1508, tiene el propósito de asignar al Departamento de Recreación y Deportes, la cantidad de cincuenta (50,000) mil dólares, de fondos provenientes de la Resolución Conjunta Núm. 427 de 15 de octubre de 2001, para transferir a Propulsores del Deporte, Inc., para la celebración del Evento Mundial del Deporte Escolar de Voleibol 2002 a celebrarse en el Municipio de Carolina; y para autorizar el pareo de los fondos asignados.

Los fondos para la realización de los propósitos que se especifican en esta Resolución Conjunta, están consignados en la R. C. Núm. 427 de 15 de octubre de 2001 y dentro del marco presupuestario del Gobierno Central.

Esta medida fue discutida en Reunión Ejecutiva por la Comisión de Hacienda.

Por las razones antes expuestas, la Comisión de Hacienda recomienda la aprobación de esta medida con enmiendas.

Respetuosamente sometido,
(Fdo.)
Modesto Luis Agosto Alicea
Presidente
Comisión de Hacienda'

SR. DALMAU SANTIAGO: Señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Señor Portavoz.

SR. DALMAU SANTIAGO: Para que se considere el Calendario de Ordenes Especiales del Día.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Adelante.

CALENDARIO DE ORDENES ESPECIALES DEL DIA

Como primer asunto en el Calendario de Ordenes Especiales del Día, se anuncia el Proyecto del Senado 1199, titulado:

"Para disponer que en todo anuncio de servicio público en el que se utilice algún sonido, diálogo o mensaje verbal, que sea transmitido por alguna (s) de las estaciones televisivas locales licenciadas, sean públicas o privadas, y que haya (n) sido sufragado (s), total o parcialmente, con fondos públicos estatales y/o municipales, se utilice el sistema de Subtítulos, conocido también como "Closed Caption"."

SR. DALMAU SANTIAGO: Señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Señor Portavoz.

SR. DALMAU SANTIAGO: Para que se aprueben las enmiendas sugeridas en el informe.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): ¿Hay objeción? No habiendo objeción, se aprueba.

SR. DALMAU SANTIAGO: Señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Señor Portavoz.

SR. DALMAU SANTIAGO: Para enmienda adicional.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Adelante.

SR. DALMAU SANTIAGO: En la página 4, línea 14, eliminar "Ley" al final de la línea. En la página 4, líneas 16 y 17, eliminar todo su contenido.

Son todas las enmiendas, señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): ¿Hay objeción? No habiendo objeción, se aprueba.

SR. DALMAU SANTIAGO: Señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Señor Portavoz.

SR. DALMAU SANTIAGO: Para que se apruebe, según ha sido enmendado, el Proyecto del Senado 1199.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): ¿Hay objeción? No habiendo objeción, se aprueba.

SR. DALMAU SANTIAGO: Señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Señor Portavoz.

SR. DALMAU SANTIAGO: Para que se aprueben las enmiendas al título sugeridas en el informe.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): ¿Hay objeción? No habiendo objeción, se aprueba.

- - - -

Como próximo asunto en el Calendario de Ordenes Especiales del Día, se anuncia el Proyecto del Senado 1372, titulado:

"Para autorizar a la Autoridad para el Financiamiento de la Vivienda de Puerto Rico en coordinación y colaboración con el Departamento de la Vivienda a adoptar un plan para reemplazar el asbesto de las viviendas financiadas por el Banco para el Financiamiento de la Vivienda, ahora la Autoridad para el financiamiento de la Vivienda y que fueron construidas en asbesto-cemento; para reducir en algunos casos del balance hipotecario el valor del reemplazo; transferir el balance de la deuda hipotecaria en otros casos a la vivienda rehabilitada; y para asignar los fondos necesarios para la realización de este plan."

SR. DALMAU SANTIAGO: Señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Señor Portavoz.

SR. DALMAU SANTIAGO: Para que se apruebe la medida.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): ¿Hay objeción? No habiendo objeción, se aprueba.

- - - -

Como próximo asunto en el Calendario de Ordenes Especiales del Día, se da cuenta del Informe Final en torno a la Resolución del Senado 100, titulada:

"Para ordenar a la Comisión de Asuntos Internacionales y Federales que realice una investigación sobre de las Leyes de Cabotaje Federal, con el fin de explorar la posibilidad sobre aplicación de su aplicabilidad a Puerto Rico."

"INFORME FINAL

AL SENADO DE PUERTO RICO

Vuestra Comisión de Asuntos Internacionales y Federales, previo estudio y consideración de la R del S. 100, tiene el honor de rendir su informe recomendando su aprobación.

ALCANCE DE LA MEDIDA

La Resolución del Senado 100 tiene el propósito de realizar una investigación sobre las Leyes de Cabotaje Federal, con el fin de explorar la posibilidad de excluir de su aplicabilidad a Puerto Rico. Cabe señalar que los miembros de la duodécima (12ma) Asamblea Legislativa de Puerto Rico, en 1995, aprobaron la Resolución Concurrente de la Cámara 35 que solicitó al

Congreso de los Estados Unidos, que se excluyera a Puerto Rico del ámbito de la aplicabilidad de la legislación federal de cabotaje, sin haberse obtenido ningún resultado.

TRASFONDO

La legislación federal de cabotaje tiene el propósito de proteger el bienestar económico y la defensa nacional de los Estados Unidos. Por eso, desde la aprobación de la Constitución Federal de 1789, el primer Congreso se dedicó, de inmediato, a poner trabas al uso de buques extranjeros en el comercio doméstico. Lo que comenzó con la mera imposición de un arancel sobre el uso de éstos, se convirtió, en 1817, en una prohibición categórica a los efectos de no permitir el uso de buques extranjeros en la transportación de mercancía entre puertos de los Estados Unidos. Esta legislación pretende proteger los intereses navieros estadounidenses frente a la competencia que pueden representar los barcos de otras nacionalidades y limita el tráfico de barcos entre puntos de los Estados Unidos, incluyendo sus territorios y jurisdicciones, de manera directa o por medio de un puerto extranjero, a barcos construidos y registrados en los Estados Unidos.

La aplicación de la legislación de cabotaje en Puerto Rico surge de la Ley Orgánica de 1900 (mejor conocida como Ley Foraker) la cual dispone en lo pertinente que "el cabotaje entre Puerto Rico y los Estados Unidos será regulado de conformidad con las disposiciones de ley aplicables a dicho comercio marítimo entre cualesquiera de dos grandes distritos costeros de los Estados Unidos", Ch. 191, Sección 9, 31 Stat. 79 (1900) y 1 L.P.R.A. 9. Luego, en 1920, con la aprobación de la Ley Jones (de la iniciativa del senador Wesley L. Jones, republicano de Washington, D.C.) o la Ley de la Marina Mercante, como también se le conoce, se reafirmó la aplicación que tendrían las leyes federales de cabotaje a Puerto Rico como si se tratara de cualquier puerto costanero de los Estados Unidos continentales. En su Sección 27, expresamente se dispone que:

> […] no se transportará mercancía por agua, ni por tierra y agua, so pena de perder la misma […], entre puntos de Estados Unidos incluyendo distritos, territorios y posesiones obligadas por las leyes costeras, ya sea directamente o a través de un puerto extranjero, o por una porción del transporte, en ningún buque que no haya sido construido y documentado bajo las leyes de Estados Unidos, ni cuyos dueños no sean ciudadanos de los Estados Unidos […]. 46 U.S.C. 883.

Luego, al aprobarse la Ley 600 de 1950, se estableció que las tarifas marítimas entre Puerto Rico y Estados Unidos debían ser reguladas de acuerdo a las disposiciones de ley que aplican a los grandes distritos costeros de los Estados Unidos.

PONENCIAS ANTE LA COMISION

La Comisión de Asuntos Internacionales y Federales convocó a vistas públicas en cuatro (4) ocasiones en las que participaron o enviaron ponencias escritas alrededor de 18 deponentes. En la primera vista pública, efectuada el 8 de mayo de 2001, comparecieron representantes del Departamento de Desarrollo Económico y Comercio, de la Autoridad de Puertos, del Departamento de Transportación y Obras Públicas, y el Alcalde del Municipio Autónomo de Ponce, Rafael Cordero Santiago. El Banco Gubernamental de Fomento envió su ponencia por escrito y estuvieron ausentes, aún cuando se invitaron, los alcaldes de los municipios de Yauco, Guayanilla y Peñuelas. Los mencionados alcaldes fueron invitados debido a la necesidad de tener el insumo de su opinión, en vista del establecimiento del Puerto de las Américas, a ser construido en la Región Sur de Puerto Rico.

En la segunda vista pública, efectuada el 23 de mayo de 2001, comparecieron representantes de la Asociación de Industriales de Puerto Rico, el Sr. Augusto Palmer, Presidente de Ochoa Fertilizer, el Centro Unido de Detallistas y la Asociación de Economistas de Puerto Rico. La Asociación de Productos de Puerto Rico y la Cámara de Comercio de Puerto Rico enviaron ponencias escritas.

En la tercera vista pública, efectuada el 10 de julio de 2001, depuso el Sr. Víctor Núñez, representante de la Seafarers Internacional Union y envió ponencia escrita la International Longshoremen's Association (AFL-CIO). Se citaron a otras uniones obreras que no comparecieron ni enviaron ponencias. Estas fueron la Unión de Trabajadores de los Muelles y la Unión de Tronquistas.

Finalmente, la cuarta vista, efectuada el 12 de julio de 2001, tuvo la participación de representantes de la Alianza Marítima de Puerto Rico, la Puerto Rico Line, Inc., la atunera Bumble Bee de Puerto Rico, el Departamento del Trabajo y Recursos Humanos y el Lcdo. Nelson Rochet Santoro, estudioso del tema. Se invitó a la Coalición de Valores Tradicionales de Puerto Rico, pero no pudieron asistir.

I. PRIMERA VISTA PUBLICA- 8 DE MAYO DE 2001

a) Autoridad de Puertos: El Lcdo. Carlos Padilla Maldonado, Ayudante Auxiliar del Director Ejecutivo de la Autoridad de los Puertos (AP), fue el primer deponente de la vista pública. El Licenciado Padilla comenzó su intervención señalando que el desarrollo de la economía de nuestra isla está supeditado a las reglamentaciones y leyes federales en lo concerniente a la transportación marítima, tanto de pasajeros como de carga. Añadió que esas reglamentaciones se conocen como leyes de cabotaje, las cuales controlan el tráfico de pasajeros y de carga por vía marítima y que tienen su origen en disposiciones legales que no representan las necesidades actuales de la economía de Puerto Rico.

Puntualizó el representante de la AP, que estas disposiciones, cuya aplicabilidad provienen de la Ley Foraker del 12 de abril de 1900 y de la Ley 600 del 10 de diciembre de 1898, representan una limitación fundamental en el desarrollo de nuestra economía y de nuestra capacidad de poder mercadear con otros países el transporte de la carga necesaria para sostener nuestro sistema de vida y los recursos con que podemos realizar nuestra vida diaria, tanto económica como mercantil.

Las disposiciones contenidas en los Códigos de Leyes de los Estados Unidos, específicamente las disposiciones contenidas en la Sección 744 del Título 48 del United States Code (48 U.S.C. 744), del 12 de abril de 1900, Ch. 191, 131 Stat. 79, disponen que, todo comercio o carga relacionada entre Puerto Rico y los Estados Unidos será regulada y realizada mediante la marina mercante de los Estados Unidos, tomando en consideración que somos dos (2) distritos mercantiles pertenecientes a la misma jurisdicción.

Según el licenciado Padilla, estas disposiciones tienen el efecto de elevar los costos de transportación marítima en la isla, de artículos y mercancías de necesidad que son de uso común de los ciudadanos. Estos costos se traspasan al consumidor y tienen el efecto de interferir con la calidad de vida de los ciudadanos, limitando su poder adquisitivo y colocando a Puerto Rico en desventaja con otras ciudades y jurisdicciones de los Estados Unidos, ya que los costos de transportación y de fletes son mayores. Al aumentar el costo al transportista naviero, es evidente y lógico el aumento al consumidor, y por ende, el encarecimiento del costo de vida de los ciudadanos.

El deponente destacó que las proyecciones relacionadas con el proyecto del Puerto de las Américas deben tener como parte de su génesis, la eliminación o la no aplicabilidad de las leyes de cabotaje en Puerto Rico. La creación de un muelle de transbordo en la Isla debe conllevar la

disponibilidad de una apertura de mercados y la ampliación de nuestra proyección en el mercado global. Según la AP, de mantenerse estas limitaciones relacionadas con el cabotaje, nuestra capacidad de integración en el mercado mundial se restringe a un proceso lento y costoso de transporte de mercancías controlado por la marina mercante de los Estados Unidos, exclusivamente.

Sin embargo, las disposiciones de transportación de barcos cruceros, contenidas en el "Passenger Vessel Act", Título 46 del United States Code, Sección 289, (46 U.S.C. 289) 19 CFR 4.80a, permiten la entrada de barcos cruceros de otras marinas internacionales, lo cual permitió una apertura en los actores económicos interesados en desarrollar nuestra isla como importante destino del movimiento turístico. El licenciado Padilla señaló que este mismo principio debe aplicarse a la marina mercante que llega a nuestra Isla a traer productos y mercancías, pudiendo servir como motor de la economía, ampliando así, las posibilidades comerciales de nuestra isla.

Según el funcionario de la AP, el éxito de un proyecto como el Puerto de Las Américas, depende en gran medida de que las restricciones por parte de la legislación de cabotaje existentes sean eliminadas o modificadas, para permitir el acceso de otras marinas mercantes a la jurisdicción de Puerto Rico y así poder sostener una economía más efectiva. La revisión y derogación de esta legislación es imperativa para el éxito del proyecto en general.

El licenciado Padilla estableció que el posible desarrollo y éxito de la apertura de un puerto de transbordo en Puerto Rico, dependerá en gran medida, no sólo de la capacidad de integración de todos los sectores de nuestra comunidad, sino que también se tendrán que utilizar los mecanismos de ley y todos los recursos mercantiles y de negociación suficientes para lograr un resultado óptimo del Puerto de las Américas. Conviene considerar la derogación de las disposiciones de la Ley Foraker, sobre la aplicabilidad de las leyes de cabotaje. El propósito básico del Puerto de las Américas es proveer nuevas fuentes de ingreso y empleo a la economía local. La integración de las comunidades, la docencia, la industria y el gobierno en el apoyo de dicho proyecto es esencial para obtener un resultado positivo en este proyecto.

El licenciado Padilla hizo un llamado a realizar un frente común y unidad de propósito para lograr el éxito del Puerto de Las Américas. Señaló que el proyecto representa una iniciativa para el desarrollo de nuestra industria naviera y para la imagen comercial de Puerto Rico en un mercado global que cada día se acrecienta y requiere mayores recursos y esfuerzos, concluyendo que Puerto Rico debe ser, y tiene que ser, el eje central del Caribe hacia el comercio internacional.

El deponente señaló ante la Comisión, que Puerto Rico es la cuarta zona de transportación de carga más grande de Estados Unidos, específicamente, el muelle de San Juan, por su capacidad de movimiento de mercancía. A preguntas de la Comisión, el deponente puntualizó que no tienen un estudio sobre el efecto de la aplicabilidad de las leyes de cabotaje en el Puerto de las Américas.

Añadió que el impacto que en realidad tiene la ley de Cabotaje sobre Puerto Rico es el costo de la transportación por la lejanía del mercado interno de la nación americana y que la eliminación de dichas leyes podría representar una reducción dramática de fletes, significativa para la economía del país.

El licenciado Padilla reconoció que la eliminación de las leyes de Cabotaje redundaría en un beneficio económico por la reducción de costos en la transportación marítima. Además estableció que dicha conclusión se basa en una evaluación del proceso tarifario de la Autoridad de los Puertos sobre los costos de los fletes de los barcos. El deponente añadió que no tienen un estudio comparativo de Puerto Rico con otras jurisdicciones de Estados Unidos y señaló que lo que tienen es un estimado de lo que le cuesta a Puerto Rico el movimiento de los fletes a Estados Unidos que es alrededor de ochenta y cinco millones de dólares que se aportan a la economía de la Naviera Mercante de Estados Unidos.

La Comisión le planteó al deponente si existe algún otro elemento, como acuerdos laborales o de salarios que pudieran encarecer el costo de la transportación marítima, a lo que éste respondió que en lo que corresponde al impacto de las gestiones laborales no tenía una posición oficial de la agencia. Añadió que cree que éste también es uno de los efectos más importantes en lo que tiene que ver con el Puerto de Transbordo de Las Américas, el costo de mover la carga a través de todos los recursos que tiene la isla, ya sean camiones o transportistas, conociendo que los transportistas quieren estar más cerca del área donde se mueve la carga en general.

El funcionario de la AP, ante preguntas de la Comisión sobre si se debería revisar la Ley 600 para tratar el asunto de las leyes de cabotaje, respondió que parte de la situación y de la relación política entre Puerto Rico y Estados Unidos está fundamentada en esas leyes y que son el eje central de las relaciones y de todo lo que tiene que ver con la vida social y económica de Puerto Rico.

A preguntas de la Comisión sobre si se podría aprovechar el asunto de la Ley de Cabotaje para hacer una revisión total de la Ley 600, el deponente señaló que la revisión de las leyes de cabotaje conlleva toda una visión global de lo que es la situación de la relación entre Estados Unidos y Puerto Rico.

La Comisión le preguntó al deponente si la revisión de las leyes de cabotaje aplica a los envíos de Puerto Rico hacia Asia o Europa a lo cuál éste respondió que no aplica y aclaró que aplica al movimiento interno entre las jurisdicciones de la nación norteamericana.

b) Alcalde de Ponce: El segundo deponente fue el Alcalde del Municipio Autónomo de Ponce, Rafael Cordero Santiago quien comenzó señalando que su municipio comparte la preocupación a la que está dirigida la Resolución del Senado en cuestión, es decir, que entiende que la limitación que impone la Ley Jones en el transporte marítimo resulta en un encarecimiento, no sólo de los productos que aquí se consumen, sino también de los que aquí se producen para exportación al mercado norteamericano. Manifestó además la preocupación del Municipio Autónomo de Ponce por la presentación, en este momento, de la Resolución por razón de que pueda asociarse con el proyecto de desarrollo del Puerto de las Américas y generarse la impresión de que la exclusión de Puerto Rico de las leyes de cabotaje es un elemento necesario para la viabilidad del Puerto de las Américas como puerto de transbordo.

Según el Alcalde, el estudio de viabilidad preparado por el doctor Ernst G. Frankel es meridianamente claro en cuanto a que el Puerto de Transbordo no tiene como fin el servir a la transportación de carga proveniente o dirigida a puertos de los Estados Unidos de América. El doctor Frankel establece la viabilidad del proyecto partiendo de la base de que el mismo servirá para el transbordo de carga desde y hacia otros países, sin incluir a Estados Unidos, por lo que las leyes de cabotaje no afectan de manera alguna la viabilidad del proyecto.

Señaló el Alcalde ponceño, que actualmente en Puerto Rico se hace transbordo tanto en San Juan como en Ponce y que se encuentran trabajando unos seis Comités y Grupos de Trabajo designados sobre el Puerto de las Américas, presidida por la Gobernadora de Puerto Rico, Honorable Sila M.Calderón, con el propósito de examinar todos los asuntos que podrían incidir en el desarrollo del puerto de transbordo. Esto incluye la necesidad de aprobar, revisar o derogar medidas legislativas para mejorar la posición competitiva de Puerto Rico y poder formular una solicitud de propuestas a los inversionistas que pudieran estar interesados en el desarrollo del puerto y las zonas industriales de valor añadido.

El Alcalde terminó su ponencia estableciendo que está de acuerdo con la eliminación de las leyes de cabotaje ya que ésto beneficiará a los puertorriqueños y a los Estados Unidos. Estas leyes son onerosas ante el desenvolvimiento y la competencia mundial de las corporaciones y las vías marítimas.

Con respecto a si las leyes de cabotaje mejorarían la viabilidad del proyecto del Puerto de las Américas el deponente aclaró que el Puerto de Transbordo no es para comercio doméstico que es lo que se reconocería entre Puerto Rico y Estados Unidos, sin embargo es para traer mercancía, ya sea de Europa, Asia, de las Américas y transbordarla hacia Europa, Asia o las Américas. Las leyes de cabotaje, que son comercio doméstico, serían una negociación aparte que no afecta el Puerto de Las Américas. Según el Alcalde no es exportar los mangoes de Puerto Rico a California, sino a Europa. Por lo tanto, en esto, las leyes de cabotaje no aplican, y por eso no quiere que se involucre el Puerto de Transbordo con las leyes de cabotaje porque éstas no afectan al Puerto de Transbordo.

El Alcalde prosiguió a argumentar que el estudio de Frankel está predicado en el aumento de la carga al consolidarse los mercados en el mundo, sin hablar de Estados Unidos y puso como ejemplo que actualmente, el señor Luis Ayala (naviero), hace puerto de transbordo en Ponce y Bob Leith (también naviero) en San Juan. Por lo tanto las leyes de cabotaje no afectan esas operaciones y lo que se busca es magnificar esas mercancías que se han consolidado en Europa, con la creación de un mercado común, que se han consolidado en Asia y que se están consolidando en las Américas. Señaló además que hay estados de los Estados Unidos que están pidiendo ser eximidos de las leyes de cabotaje como Alaska y Hawaii, y considera el Alcalde que van a lograrlo y que para que Puerto Rico logre lo mismo hay que hablar y negociar con la AFL-CIO (organización obrera) , quien se opone.

El Alcalde acogió como cierto que en la medida en que las leyes de cabotaje dejen de aplicar a Puerto Rico, el potencial de las operaciones portuarias que se establezcan en la costa sur tendría una nueva dimensión positiva y un valor añadido. Añadió que el Puerto de San Juan es el número diecisiete en el mundo, en lo que a carga se refiere, sin contar con la carga doméstica que tiene este puerto con Estados Unidos. Añadió que los Estados Unidos se están dando cuenta de que las leyes de cabotaje le están siendo onerosas y que les conviene consolidar las Américas, que es su mercado natural, ante la consolidación del mercado europeo y el asiático.

Añadió que las leyes de cabotaje no aplican a territorios como las Islas Vírgenes, otros como Samoa y Micronesia tienen acuerdos para que éstas no apliquen completamente y que estados como Alaska y Hawaii buscan que los saquen de dichas leyes. Prosiguió a establecer que una mercancía importada a Puerto Rico, bajo las leyes de cabotaje existentes, cuesta un treinta y tres por ciento (33%) más de lo que le costaría a otro país como Costa Rica.

Respondiendo a preguntas de la Comisión sobre si el solicitar que Puerto Rico sea eximido de las leyes de cabotaje podría traer como consecuencia una revisión de la Ley 600, el Alcalde contestó que no, ya que eso implica entrar en el status, tema que él no desea mezclar con el Megapuerto. Aclaró el Alcalde que el Municipio de Ponce no tiene un estudio independiente sobre el valor añadido del Puerto de las Américas si no aplicaran las leyes de cabotaje y añadió que, según el estudio de Frankel, el valor sería de un treinta y tres por ciento (33%).

El Lcdo. César Hernández Colón, Asesor del Municipio de Ponce, tuvo un turno de aclaración en la vista pública. El licenciado señaló que una de las preguntas que se está considerando en los comités es si existiendo una zona libre de comercio, un producto que viene de Europa y llega a Puerto Rico, sufre cambios de valor añadido en Puerto Rico y luego se reembarca a Estados Unidos, se le consideraría como carga doméstica o internacional. Como la zona de libre comercio tiene un carácter extraterritorial, están considerando la posibilidad de que esa carga, como entró a Puerto Rico a través de una zona libre de comercio, pudiera no haber entrado a Puerto Rico como puerto doméstico. Entonces al transportarse desde Puerto Rico a los Estados Unidos no ha perdido su condición de carga originada en un puerto extranjero. Si se determina que eso es cierto, entonces las leyes de cabotaje tendrían un impacto menor sobre el puerto de transbordo de lo que se piensa.

Finalmente, el Alcalde, aclaró a la Comisión que no existe una competencia entre municipios para conseguir permisos e iniciar el puerto y señaló que el Puerto de las Américas es un sólo proyecto que va desde Ponce hasta Yauco, extensión necesaria desde el punto de vista de planificación y calidad de vida. La competencia entre los tres municipios se eliminó cuando la Gobernadora convirtió el proyecto en política pública. Hay tres pueblos trabajando para crear el puerto de Las Américas junto a la Legislatura y al Ejecutivo.

c) Departamento de Desarrollo Económico y Comercio: El tercer deponente en la vista pública fue el Lcdo. Oscar Pérez Sosa, Asesor Legal a cargo de Asuntos Contributivos y Legislativos de la Compañía de Fomento Industrial (PRIDCO, por sus siglas en inglés) y del Departamento de Desarrollo Económico y Comercio (DDEC), junto al Dr. John Stewart, Subdirector Ejecutivo a cargo de Planificación Estratégica y Análisis Económico de la Compañía de Fomento Industrial de Puerto Rico. El licenciado comenzó su intervención comentando que luego de haber estudiado la Resolución del Senado sugieren enmiendas y ajustes en el texto y título de la misma para que exprese el propósito y objeto de eximir al Estado Libre Asociado de Puerto Rico de la aplicabilidad de las leyes de cabotaje federal. Al presente el estado de Derecho imperante es que las leyes de cabotaje aplican completamente.

El licenciado Pérez señaló que cabotaje se refiere a la transportación de mercaderías entre puertos de Estados Unidos, ya sea directamente o por vía de un puerto extranjero. Estas leyes de protección de barcos de matrícula americana y sus constructores, están contempladas en la Sección 27 del "Merchant Marine Act of 1920", comúnmente conocida como "Ley Jones". La legislación de cabotaje restringe el tránsito o transporte marítimo entre el territorio continental de los Estados Unidos y sus posesiones, el cuál se tiene que llevar a cabo en naves construidas y registradas en los Estados Unidos. Esto hace mandatario que todo transporte marítimo entre la isla y cualquier puerto de los Estados Unidos se haga en buques de matrícula estadounidense que se caracteriza por tener las tarifas más costosas del mundo. Esto encarece los costos de materia prima y de productos terminados que nutren nuestra industria y que hacen posible nuestro desarrollo socioeconómico. Reconociendo que la orientación actual en el comercio internacional y en la economía mundial es la liberalización de normas y reglamentaciones entre el intercambio de los países, la meta final es que se elimine todo tipo de barrera comercial y los Estados Unidos son partícipes de esta filosofía neo-liberal. Sus acciones concretas, a través de acuerdos como el Tratado de Libre Comercio de Norte América y medidas para eliminar el sistema de cuotas de textiles, demuestran el compromiso de esta nación y de su gobierno con la globalización.

Señaló el deponente, que en un mundo donde cada vez se estrechan más las relaciones entre los países y es mayor la interdependencia económica, Puerto Rico necesita aprovechar al máximo sus alternativas económicas a la luz de la competencia entre los mercados y se deben identificar, evaluar y analizar todas las alternativas dentro de nuestra relación política actual con los Estados Unidos, donde una alternativa real podría ser el modificar varios aspectos relacionados a las leyes de cabotaje. Dichas modificaciones no sólo pueden traer beneficios para la sociedad puertorriqueña, sino beneficios aún mayores para los Estados Unidos.

El representante del Departamento de Desarrollo Económico y Comercio estableció que en el pasado la Asamblea Legislativa, a pesar de las diferencias ideológicas, ha reconocido la necesidad de la exclusión de la aplicabilidad de las leyes de cabotaje a Puerto Rico, tomando como ejemplo la Resolución Concurrente de la Cámara 35, aprobada el 30 de octubre de 1995. Esta medida de consenso no recibió atención del Congreso y de ahí nace la necesidad de requerir nuevamente al Congreso que evalúe las experiencias recientes que se han dado en Puerto Rico de cierres de fábricas y fuentes de empleo a raíz de la eliminación de la Sección 936 del Código Federal de Rentas

Internas. El deponente prosiguió recomendando a la Comisión que se tome como referencia el compromiso de los Estados Unidos con las tendencias neo-liberales de la industria y el comercio en las cuales la reglamentación, imposiciones y restricciones al libre movimiento a nivel mundial de los factores económicos, son contrarias a los fundamentos de la globalización. Si esta premisa es correcta y compartida por las autoridades estadounidenses, incluyendo al Congreso y la Presidencia, entonces las limitaciones al libre movimiento de recursos económicos y comercio dentro de los Estados Unidos, resultarían contrarias a las acciones que se llevan a cabo con respecto a Puerto Rico.

Además, según el DDEC, las leyes de cabotaje son un instrumento de preservar una parte del mercado de transporte marítimo para compañías que cuentan con barcos de matrícula norteamericana, respaldando con esto la industria de construcción naval con fines estratégicos. Para sostener este argumento, el licenciado Pérez hizo referencia al artículo de Randy Grenwelge titulado "**A US Merchant Marine for National Defense: Defending the U.S Flag Fleet**" del *Journal of Commerce*, destacando el argumento del autor sobre el financiamiento del gobierno a la marina mercante para luego poder utilizarla en tiempos de guerra. El funcionario indicó que un aspecto interesante es el señalamiento referente a la "costo efectividad" de tener una marina mercante "civil", subsidiada por los ciudadanos, sin estos saberlo. También cuestionó el que la marina mercante estadounidense no se utilice por compañías que compitan plenamente en el mercado de transporte marítimo mundial ya que estas compañías son una de las mejores en el mundo, y añadió, que no se justifica el subsidio que crean las leyes de cabotaje para mantener una "marina mercante en reserva".

El deponente hizo notar ante la Comisión que, según datos de las flotas mercantes del mundo recopilados por el U.S. Transportation, Maritime Administration, del año 2000, reflejan que la marina mercante de los Estados Unidos totaliza unas 12.3 toneladas o un 2.45% del total de las flotas a nivel mundial. Estos números pueden parecer pequeños, si los comparamos con los de la marina panameña que tiene un 20% del total de las flotas marítimas internacionales o con Liberia que tiene un 11% . A la misma vez, los Estados Unidos utilizan 116 barcos con la bandera de Panamá y unos 161 bajo la bandera de Liberia. Estos datos obtenidos de la Agencia Central de Inteligencia (CIA, por sus siglas en inglés), según el deponente, ilustran una presencia estadounidense en la marina mercante mundial y que se encuentran intereses marítimos bajo la bandera norteamericana e intereses del mismo país, bajo banderas de otros países, compitiendo a nivel mundial a base de tarifas de acarreo y de otras condiciones de transporte.

En su intervención, el licenciado Pérez especificó que hasta el momento no conocen un estudio confiable que analice detalladamente los costos de transporte marítimo en Puerto Rico, por productos y volumen, en comparación con otros destinos que no están bajo las leyes de cabotaje. No obstante, el transporte marítimo de Estados Unidos a Puerto Rico (southbound) tuvo un costo de sobre 900 millones de dólares para el año fiscal 2000. A pesar de no existir datos fidedignos sobre el transporte marítimo de Puerto Rico a Estados Unidos (northbound), estiman que es entre un 40 a 60 por ciento (40 a 60%) menor que el transporte de Estados Unidos a Puerto Rico, con un costo de $194 millones. Esto significa que el total de los costos de transportación marítima bajo las leyes de cabotaje es de alrededor de 1.1 billones de dólares. De eliminarse la Ley de Cabotaje, según la información recopilada por el Dr. John R. Stewart, habría una reducción estimada de 20 por ciento en los costos, lo que tendría como resultado una inyección en la economía de Puerto Rico de $220 millones que ayudaría a nuestra competitividad.

El licenciado Pérez concluyó que a Puerto Rico le cuesta más el transporte marítimo de su materia prima y de productos terminados que a cualquier otro país que no tiene estas restricciones. Esto tiene como resultado que no somos competitivos y de ahí la pérdida de empleos e ingresos por

falta de habilidad para competir con otros mercados. El Departamento de Desarrollo Económico y Comercio y la Compañía de Fomento Industrial de Puerto Rico endosaron la investigación porque entienden que la modificación o eliminación de las leyes de cabotaje, resultarían en reducciones en los costos de transporte marítimo, los cuales responderán a los mejores intereses del pueblo de Puerto Rico y mejorarían su posición competitiva a nivel mundial, sin menoscabar los intereses de los Estados Unidos.

El doctor Stewart, a preguntas de la Comisión sobre si el ahorro de veinte por ciento de eliminarse las leyes de cabotaje, mencionado en la ponencia, surge de la comparación de las tarifas que se cobran por los barcos de bandera americana y de las tarifas que se cobran a barcos de bandera internacional si se les permitiera hacer dicha ruta, respondió que no hay un estudio fundamental sobre los costos de la Ley Jones en Puerto Rico y que eso requeriría bastantes recursos y análisis, porque el costo de transportación depende de la distancia, el peso y su naturaleza y por eso hay que examinar en detalle rutas parecidas por distancia en otros países. El doctor ofreció su opinión sobre el 20 por ciento de ahorro si se eliminan las Leyes de Cabotaje, y aclaró que hay diversos estudios en los Estados Unidos que reflejan costos menores que los actuales. El más reciente estudio es el del U.S. International Trade Comission (Comisión de Comercio Internacional) que estima una reducción de costos de 22 por ciento para el 1996. Esto es un estimado global para todo comercio bajo la Ley Jones. El señor Stewart señaló que escogió el 20 por ciento como algo más conservador.

El deponente puntualizó que el "Free Trade of the Americas" o "Area de Libre Comercio de las Américas" está en etapas iniciales y que la Ley Jones está bajo la revisión de la Organización Mundial de Comercio (WTO, por sus siglas en inglés) debido a quejas de otros países. Manifestó que se supone que el tema de la eliminación de barreras como las leyes de cabotaje va a ser discutido en el Tratado de Libre Comercio y que el primer paso en este tipo de tratado deben ser las negociaciones sobre la entrada de mercancías.

El señor Stewart indicó que no tiene estimados sobre la reducción en el costo de los alimentos básicos que necesita una familia si la Ley Jones dejara de aplicar. Ante preguntas de la Comisión acerca de si la viabilidad del Puerto de las Américas está sujeta a la aplicabilidad de las leyes de cabotaje, el doctor indicó que debido a que la totalidad del comercio está enfocado en los mercados internacionales el puerto puede funcionar sin cambios a la Ley Jones. Añadió que la eliminación de la Ley Jones puede beneficiar a la economía de Puerto Rico en general y que puede tener un impacto en el puerto, resaltando que considera, al igual que el Alcalde de Ponce, que esta ley es una mala política pública para la isla y para los Estados Unidos en general.

El licenciado Pérez añadió que en algunas posesiones como las Samoa Americanas existe una aplicabilidad parcial de la Ley Jones, con excepciones en algunos renglones. El doctor Stewart señaló que es difícil hacer un estudio que compare los costos marítimos en Islas Vírgenes, con Puerto Rico, ya que hay economías de escala y no se pueden comparar los costos de enviar mercancías de estos lugares a Estados Unidos sin tomar en consideración el transbordo entre ellas y las diferencias en el tamaño del comercio.

Finalmente, respondiendo a preguntas de la Comisión sobre la Sección 956, el licenciado Pérez señaló que ambos temas deben tratarse de manera separada y confirmó que la ganancia de la Sección 956 podría ser más atractiva si se eliminaran dichas leyes. Al terminar su turno, el licenciado argumentó que entiende que el Congreso estaría dispuesto a discutirlo ya que en este asunto se beneficiarían ambos gobiernos.

d) Departamento de Transportación y Obras Públicas: La cuarta ponencia en la vista pública fue la de la Lcda. Lyzette Morales y el planificador Gabriel Rodríguez en representación del Secretario del Departamento de Transportación y Obras Públicas, José M. Izquierdo. La licenciada

comenzó por establecer que dentro del DTOP, la Autoridad de Puertos es la jurisdicción encargada de analizar el asunto de las leyes de cabotaje y que ellos se han expresado a favor de que se gestione la eliminación de la aplicación de las leyes de cabotaje sobre Puerto Rico debido a los efectos económicos negativos de las mismas sobre el país. Señaló que el DTOP coincide con esta perspectiva y apoya los esfuerzos que se realizan para dejar sin efecto la aplicación de dichas leyes, sobre todo, porque este cambio aportará al éxito del Puerto de Transbordo de las Américas, proyecto prioritario de la administración.

La licenciada puntualizó que considera conveniente el que se exploren otras alternativas de acción que puedan reducir o anular los efectos negativos de dichas leyes sobre nuestra economía y sobre la competitividad futura del puerto, de no lograrse la eliminación de su aplicabilidad. Aunque no pudo precisar qué tipo de mecanismo podría neutralizar los efectos adversos de las leyes de cabotaje, recomendó que se investigue sobre ese particular para evitar que el proyecto del Puerto de las Américas quede a merced de la acción del Congreso.

El planificador Rodríguez, respondiendo a preguntas de la Comisión, señaló que el Secretario del DTOP, es miembro del Comité y de los Grupos de Trabajo sobre el Puerto de Las Américas y que dicho comité establecerá las diferencia entre las Leyes de Cabotaje y el Puerto de Las Américas. Concluyó que eliminar dichas leyes sería beneficioso para la economía y ayudaría al atractivo y viabilidad del Puerto de Transbordo.

e) Banco Gubernamental de Fomento: En su ponencia escrita, el Banco Gubernamental de Fomento (BGF) inicialmente, desea aclarar que la iniciativa para desarrollar el Puerto de las Américas y su éxito, no están sujetos a cambios en las leyes de cabotaje. Además de explicar lo referente a las leyes de cabotaje, el Sr. Juan Agosto Alicea, informó sobre los organismos encargados de la aplicación de la Ley. Estos son: la Guardia Costera, que emite una certificación sobre si una embarcación cualifica para el servicio que dispone la Ley; el Servicio de Aduanas, que interpreta y ejecuta la Ley y la Junta de Transportación Exterior, que es la que reglamenta la transportación de carga marítima entre Estados Unidos y Puerto Rico.

Según el BGF, el Puerto de las Américas en la zona sur de Puerto Rico está anclado en dos puntos: las tendencias y movimientos de las grandes compañías de transportación marítima y las proyecciones de comercio intrenacional. Para ese proyecto no se considera necesario hacer cambios en las leyes de cabotaje, ya que el puerto de transbordo sirve de enlace entre puertos extranjeros. El Puerto de las Américas está orientado a capturar el comercio marítimo entre el Viejo Mundo, Asia y las Américas. Por lo tanto, la Ley Jones no representa impedimento para el éxito de este proyecto, toda vez que el intercambio comercial no envuelve a los Estados Unidos.

Finalmente, el Presidente del BGF argumenta que un cambio en las leyes, puede representar para el consumidor economías; siempre que estas se transfieran al consumidor y para Puerto Rico representaría la disminución de costo para accesar el mercado más grande del mundo.

II. SEGUNDA VISTA PUBLICA- 23 DE MAYO DE 2001

El 23 de mayo de 2001 se celebró la segunda vista pública en la cuál comparecieron representantes de la Asociación de Industriales de Puerto Rico junto a Ochoa Fertilizers, el Centro Unido de Detallistas y la Asociación de Economistas de Puerto Rico. La Asociación de Productos de Puerto Rico y la Cámara de Comercio de Puerto Rico enviaron ponencia escrita y el señor Bob Leith, Presidente de la Puerto Rico Line, se excusó por necesitar más tiempo para redactar una ponencia más amplia.

a) Asociación de Industriales de Puerto Rico: el Lcdo. Manuel Reyes Alfonso, Director de Asuntos Legales de la Asociación de Industriales, fue el primer deponente en esta segunda vista

pública. El licenciado comenzó por señalar que la Asociación ha abogado por la revisión, derogación o exclusión de Puerto Rico de las leyes de cabotaje desde hace varias décadas. Sin embargo, ante la inminente pérdida de la Sección 936 del Código de Rentas Internas Federal, el costo de transportación marítima ha cobrado nueva relevancia. Agregó que en la Convención Anual de 1999, la Asociación presentó el documento titulado, "Propuestas para Adelantar el Desarrollo Económico de Puerto Rico", el cuál contenía 15 puntos cruciales para detener la erosión de la manufactura y detener la tendencia reduccionista de ésta actividad que representa más del cuarenta por ciento del Producto Bruto Interno de Puerto Rico. Uno de los puntos, urge al Gobierno a que adopte como política pública que se exima a Puerto Rico de las disposiciones de las leyes de cabotaje, tal como se ha hecho con otros territorios. Las razones para asumir esta posición fueron variadas y todas apuntan a que las mismas afectan negativamente nuestra economía. Debido a que no existe información suficiente ni confiable que permita analizar objetiva y detalladamente el problema, señaló que apoyan la presente medida.

El licenciado Reyes continuó su ponencia indicando que la Ley de Marina Mercante de 1920 surgió luego de la Primera Guerra Mundial cuando el Congreso de los Estados Unidos determinó que una marina mercante era importante para la seguridad nacional y para el crecimiento económico de los Estados Unidos. La Sección 27 de esta ley dispuso que todos los bienes embarcados por mar entre puertos de los Estados Unidos tienen que ser transportados en barcos construidos en Estados Unidos, que naveguen bajo bandera de los Estados Unidos, que sean operados por tripulación de los Estados Unidos y poseídos por ciudadanos norteamericanos. Estas restricciones, se conocen como las leyes de cabotaje y la propia ley establece ciertas excepciones por lo que su aplicación ha sido distinta, dependiendo del territorio. En este sentido, la ley ya no aplica a las Islas Vírgenes, no aplica a Samoa Americana, ni al Estado Libre Asociado de las Islas Marianas del Norte, excepto, en algunas actividades y no aplica a Guam en cuanto al requisito de que los barcos que naveguen en el territorio y los Estados Unidos sean fabricados en Estados Unidos.

El representante de la Asociación de Industriales puntualizó que es necesario preguntarnos, ¿por qué Puerto Rico no ha logrado ser excluido de ninguna de estas disposiciones? y, dado el propósito original de la Ley, si todavía se justifican los requisitos, refiriéndose al requisito de tener barcos fabricados en Estados Unidos. Es decir, si el propósito de la Ley es tener una marina mercante que pueda dar seguridad en tiempos de guerra, ¿qué importancia tiene la procedencia del barco? Señaló que el análisis importante sería determinar el por ciento que Puerto Rico está pagando de la totalidad del uso de la marina mercante y compararlo con los demás estados y territorios. De primera instancia parece que existe una gran desproporción ya que los demás estados tienen otros métodos de transportación de carga que Puerto Rico no tiene y en el caso de los territorios, todos tienen alguna excepción. De ser ése el caso, Puerto Rico está financiando el que los Estados Unidos disfrute del beneficio de tener una marina mercante para tiempos de guerra. Sugirió que todas esas interrogantes deben ser contestadas de manera confiable y deben ser incluidas en la investigación propuesta.

En términos del debate ideológico y económico, el licenciado Reyes mencionó que existe una inconsistencia de las leyes de cabotaje con los principios anti-monopolísticos tan desarrollados por el gobierno de los Estados Unidos. La falta de barcos cualificados provoca una escasez artificial que distorsiona los patrones y costos de intercambio. Esto necesariamente afecta más a Puerto Rico por su condición de isla y se convierte en uno de los aspectos más importantes de nuestro desarrollo económico. Las condiciones de nuestro mercado de transportación marítima, crucial para todos los aspectos de nuestra vida como isla, son aquéllos de un oligopolio dominado por muy pocos, combinado con barreras significativas de entrada, lo cuál aísla nuestro comercio de las presiones de

la competencia. Precisamente esa problemática llevó al establecimiento de las Navieras de Puerto Rico en la década del 70. No sólo son pocas compañías, sino además, son pocos los barcos disponibles y en muchas ocasiones estos barcos no son eficientes por su antiguedad.

Señaló el deponente que estas preocupaciones son compartidas por Hawaii y Alaska, quiénes se han expresado oficialmente en contra de las leyes de cabotaje y existen movimientos dentro de los Estados Unidos continentales para derogar o cambiar dicha legislación. En el mercado continental se ha determinado que en los varios métodos de transportación doméstica, actualmente en competencia como trenes, oleoductos, vehículos de motor, aéreos y marítimos, los empleados son usualmente ciudadanos americanos aunque sólo en el caso marítimo existe el requisito legal. La diferencia entre los medios de transportación está en la adquisición del equipo necesario y en la inversión permitida a no ciudadanos de los Estados Unidos. Sólo en el caso de la transportación marítima se prohibe la adquisición de su equipo principal, el barco, fuera de los Estados Unidos. Debido a que el costo de los barcos fabricados en Estados Unidos es uno de dos a tres veces mayor que el costo de aquellos construidos fuera, esta restricción aumenta dramáticamente el costo de capital del cargador marítimo. Todo esto va en detrimento no sólo de la industria, sino que va en contra del público en general que es privado del acceso a la que es conocida como la manera más barata de transportación, la marítima. En el caso de Puerto Rico ésta es la única manera de transportación de grandes cantidades de mercancía y materia prima para nuestras industrias.

Ante esto, el representante de la Asociación de Industriales estableció que favorecen la eliminación de las leyes de cabotaje pero entiende que un estudio exhaustivo de los costos que ésta provoca en la economía sería la mejor herramienta para argumentar a favor de su eliminación. Recomendó que se explore la posibilidad de que Puerto Rico sea excluido al menos del requisito de que los barcos sean construidos en Estados Unidos. Esto permitiría que se adquiera una mayor cantidad de barcos y que éstos además sean modernos y rápidos, lo que redundaría en mayores opciones de transportación para el consumidor y empresario local. Esta petición no tiene relación alguna con la seguridad nacional y parte del reconocimiento de que en los Estados Unidos no se están construyendo barcos para fines comerciales. Además, una comparación con leyes de cabotaje en otros países demuestra que este requisito es casi inexistente en el resto del mundo. El deponente hizo referencia a una tabla que compara los leyes de cabotaje de aproximadamente treinta (30) países de los cuáles sólo cuatro (4) tienen una restricción parecida en cuanto a los barcos que se han construido en su territorio, incluida como anejo en los documentos de su ponencia. (Ver anejo)

El licenciado Reyes añadió que otra estrategia puede ser lograr autorización para que barcos extranjeros vengan a una zona libre de comercio a crearse en Puerto Rico y que de dicho puerto, como zona libre, se pueda continuar hacia puertos en Estados Unidos. Esto le permitiría al propuesto megapuerto de transbordo concebirse como zona libre de comercio y ayudaría a su éxito.

Terminó su ponencia, el licenciado Reyes, estableciendo que la importancia de lograr una modificación a las leyes de cabotaje no debe menospreciarse. Uno de los mejores ejemplos del potencial de ser excluidos de esta legislación se puede observar en el área de los cruceros de pasajeros. En este renglón se eximió a Puerto Rico de las disposiciones de la Ley de Barcos Pasajeros, ley gemela de la Ley Jones, "Passenger Vessel Act", Título 46 del United States Code, Sección 289 (46 U.S.C. 289), 19 CFR 4.80a. Al permitir barcos de fabricación extranjera navegar entre Puerto Rico y Estados Unidos, se ha desarrollado una vibrante, poderosa y creciente industria de cruceros turísticos en Puerto Rico. El deponente afirmó que la Asociación de Industriales de Puerto Rico apoya la investigación propuesta y pasó a brindarle la oportunidad de expresarse ante la Comisión al señor Augusto Palmer, presidente de Ochoa Fertilizer.

b) Ochoa Fertilizer: El señor Palmer comenzó puntualizando que la industria de fertilizantes de Puerto Rico representa cerca de veinte millones en ventas, emplea más de cien (100) personas permanentemente y sobre doscientos (200) estibadores de barcos temporales con una nómina anual de sobre tres millones de dólares. Cada mes que pasa se le hace más difícil conseguir barcos de matrícula americana o barcazas de materia prima general que le coticen competitivamente o que estén interesados en su volumen. Esto pone en riesgo la industria que es esencial para mantener la producción agrícola competitiva y también, mantener alimentos a precios competitivos para el consumidor.

El presidente de Ochoa Fertilizer estableció que su planta de fertilizantes en Puerto Rico paga fletes cien por ciento (100%) más caros que las que tienen en Jamaica y Santo Domingo, que están al lado de Puerto Rico. Todo, porque los barcos tienen que ser de matrícula americana. En este momento no consiguen barcazas de volumen adecuado a sus necesidades que son un máximo de doce mil toneladas, aunque lo ideal sería unos barcos que utilizan en Jamaica y que sirven a Santo Domingo, que son alrededor de seis mil toneladas. Esto conlleva mover el inventario constantemente y tener menos capital invertido, caso parecido a la industria de fertilizantes en Estados Unidos que recibe todas sus materias primas por tren, según la necesidad semanal.

En resumen, el representante de Ochoa Fertlizer, hizo resaltar ante la Comisión, que el usar barcos americanos en Puerto Rico para traer materia prima fertilizante representa de diez a veinte dólares ($20) por tonelada más de lo que representa el costo en la República Dominicana o Jamaica. Esto, a su vez, representa alrededor de un cinco a un diez por ciento (5-10%) en el precio de los abonos de Puerto Rico. Los agricultores podrían tener una rebaja del costo de esos fertilizantes por un cinco o un diez por ciento si no tuvieran que pagar fletes más caros. Han recurrido a Europa que son fletes todavía más caros, pero en este momento son más competitivos que los fletes que le cotizan por una barcaza americana.

Reiteró el señor Palmer, para culminar su ponencia, que el problema no es el costo solamente sino que no hay disponibilidad de barcazas, lo que atenta contra la industria de fertilizantes. Esta situación atenta contra la agricultura de Puerto Rico que no tiene un abasto competitivo y atenta contra el consumidor que está sujeto a comprar alimentos importados sin ninguna producción local.

Ante la solicitud de la Comisión sobre la posibilidad de conseguir una comparación de los fletes como son ahora y cómo serían sin no aplicara la Ley de Cabotaje, el licenciado Reyes respondió que a él le encantaría tener dichos datos y que conseguir dicha información es una de las recomendaciones que le brinda a la Comisión. Agregó que en la Asociación van a hacer el intento de conseguir esa data y reiteró la necesidad de asignar fondos y personas para que se dediquen a hacer ese tipo de estudio para poder tomar una decisión informada. Resaltó que ellos tienen expedientes completos de la Ley Jones, pero todos son datos, incluso contradictorios. En cuanto a los casos de Alaska y Hawaii quienes se han expresado en contra de la Ley de Cabotaje el licenciado afirmó que estas leyes aplican en dichos estados dependiendo de las necesidades de cada cual.

Abundando sobre la relación entre las leyes de cabotaje y la seguridad nacional, el licenciado Reyes aclaró que luego de la Primera Guerra Mundial, Estados Unidos entendió que necesitaban tener unos barcos para su seguridad nacional que ayudaran en caso de guerra, incluso hay datos de la Guerra del Golfo dónde utilizaron barcos que tienen bajo la Ley Jones para llevar mercancía dentro de los Estados Unidos o de Estado a Estado. La idea es que en caso de guerra si dependen de marinas mercantes de otros países o dependen de alguien que no puedan controlar, se pueden quedar sin la facilidad de mover mercancía por mar. Al responder si Puerto Rico mantuvo activa esa marina, el licenciado no se atrevió a hacer esa aseveración categórica, pero aludió a un mapa de las diecinueve (19) rutas más importantes en los Estados Unidos en el cuál salen las rutas de Alaska y

Hawaii. En el caso de Puerto Rico el mapa refleja que hay alrededor de siete u ocho rutas, sabiendo que los demás territorios están excluidos de algunas disposiciones, que los otros estados tienen transportación terrestre y de otro tipo, a quién único le aplicaría por completo como a Puerto Rico, sería Alaska y Hawaii. (Véase anejo) Aparenta ser que Puerto Rico tiene un porcentaje bastante grande de responsabilidad de mantener esa marina mercante.

El representante de la Asociación de Industriales manifestó que están de acuerdo con iniciar, para Puerto Rico, una serie de exenciones que se le aplican a otras jurisdicciones bajo la bandera americana como las islas del Pacífico. Señaló que entienden que hay precedentes y que el hacerlo no va a tener mucho que ver con la seguridad nacional. Reconoce que va a haber mucha oposición a eliminar las leyes de cabotaje por completo, que el Congreso podría entender que necesitan tener esa marina mercante garantizada, pero entienden que la procedencia del barco no afecta en nada la seguridad nacional ya que, como ilustra el estudio de diferentes marinas mercantes, ese requisito es casi inexistente en las demás leyes de cabotaje en otros países.

Ante preguntas de la Comisión, el Presidente de Ochoa Fertilizer, respondió que en Puerto Rico existen dos compañías de fertilizantes, Ochoa Fertilizer y Super A Fertilizer Works en Mayaguez y que Ochoa Fertilizer suple toda la necesidad de fertilizantes para la agricultura de Puerto Rico. Afirmó que por su experiencia de suplir otro mercado, el de Jamaica, está viviendo la realidad del impacto económico de las leyes de cabotaje en su diario vivir y que para suplir fertilizantes a Jamaica usa barcos extranjeros. En relación a los componentes del fertilizante que manufactura, los compra en Estados Unidos ya que son los más competitivos y de mayor calidad, y luego, los lleva a Jamaica. Sin embargo, el barco extranjero que sale de EE.UU. con destino a Jamaica no puede seguir a Puerto Rico porqué tocó puerto extranjero y una vez toca puerto extranjero no puede traer mercancía a Puerto Rico en ese barco. Por lo tanto tienen que utilizar un barco para llevar mercancía a Jamaica y otro para traer mercancía a Puerto Rico por haberse originado el viaje desde un puerto estadounidense. Para dar una perspectiva del costo de dinero que esto conlleva, necesitan tener un inventario de seis meses y una barcaza, en flete, puede costar en un momento dado alrededor de quinientos mil dólares ($500,000) y el material que se trae en ellos tiene un valor de un millón y medio de dólares. Obviamente, este costo se tiene que pasar a los agricultores de Puerto Rico y el agricultor lo tiene que pasar al consumidor.

La Comisión solicitó al deponente que trazara la ruta de un producto, desde que se recibe el fertilizante y se produce hasta que se pone en el mercado, seguir la ruta hasta su costo final y hacer una comparación entre un producto en Jamaica y uno en Puerto Rico. El señor Palmer, utilizó el caso de la República Dominicana dónde se vende el plátano en unos cuatro o cinco centavos, mientras en Puerto Rico el precio puede llegar hasta unos cincuenta centavos ($0.50) o más. A nivel del consumidor, estimó que el precio debe estar a treinta y cinco centavos ($0.35), como un promedio en Puerto Rico, a nivel de agricultor debe estar entre quince a veinte centavos, o sea el margen grande lo tienen los distribuidores. El impacto que tiene la matrícula americana contra la matrícula extranjera, en el fertilizante nada más, representa alrededor de un millón de dólares, que se está pagando de más.

El señor Palmer añadió que hay barcazas que transportan fertilizantes de la costa este de Estados Unidos al oeste y estas barcazas tienen que ser de matrícula americana. Estas barcazas compiten contra camiones, contra trenes, mientras que en Puerto Rico no tenemos más competencia que la de agua y aire, y la del aire es sumamente costosa. El deponente estima que ésto es un dato que, apelando al sentido del buen negocio, el Gobierno de Estados Unidos va a entender que allá tienen otras oportunidades para atemperar la competitividad de la transportación, y en Puerto Rico no tienen alternativas.

Ante señalamientos de la Comisión sobre la manera de abordar el asunto de la eliminación de las leyes de cabotaje, ante el hecho de que en el Congreso pueden interpretar esta petición como una que pone en riesgo la seguridad nacional, el señor Palmer respondió que no se debe tratar de eliminar las leyes de cabotaje por completo, sino eliminar específicamente lo que concierne a la construcción de los barcos ya que en lo que a esto respecta sería difícil mantener el argumento de la seguridad nacional. Esa ley en específico está para mantener una industria de barcos que en algún momento hubo en Estados Unidos y que ahora mismo no existe. El deponente añadió que el argumento de seguridad nacional en cuanto a este punto es bien difícil de defender e hizo referencia a una tabla, no actualizada, incluida en su ponencia, la cuál deja ver que la construcción de barcos mercantes en Estados Unidos ha declinado y ahora mismo está básicamente en cero. (Ver anejo) El Presidente de Ochoa Fertilizer comentó que una posibilidad es buscar el apoyo de algunos estados costeros que están tratando de derogar la Ley Jones.

A raíz de cuestionamientos de la Comisión sobre la naturaleza de su negocio, el señor Palmer reiteró que importan materiales tanto de Estados Unidos como de Europa y que la de Estados Unidos le cuesta alrededor de veinticinco dólares ($25) y la de Europa treinta y cinco dólares ($35), dependiendo del costo de la materia prima en origen y de la planta o fábrica. Además, señaló que el destino final de la materia prima es la planta de Guánica y que la competencia en Puerto Rico es solamente interna, de la compañía Super A Fertilizer en Mayaguez. La eliminación de las leyes de cabotaje es clave para su negocio ya que la agricultura en Puerto Rico se está reduciendo, por lo tanto, se reduce el consumo de fertilizantes y no pueden exportar porque tienen un costo de veinte dólares ($20) más caro que lo que tienen en la República Dominicana, quién exporta a islas como San Martin. A esto le tiene que sumar el salario mínimo federal y el promedio en la industria es de alrededor de ocho dólares ($8) y en República Dominicana es sesenta y ocho centavos ($0.68) la hora. Si pudieran tener esas mismas condiciones en Puerto Rico, los precios de los agricultores podrían bajar de un cinco (5) a un diez (10%) por ciento, lo que equivale a alrededor de uno a dos millones de dólares más barato, abriendo las puertas a la exportación.

Ante señalamiento sobre la necesidad de que el gobierno, entidades privadas y diversas asociaciones se unan para establecer una estrategia agresiva en el Congreso para promover el desarrollo económico de Puerto Rico, el representante de la Asociación de Industriales señaló que está de acuerdo y añadió hace falta desarrollar un estudio que brinde datos claros que no sean contradictorios. Estuvo de acuerdo con el planteamiento de la Comisión sobre el particular de que las leyes de cabotaje no son esenciales para el funcionamiento del Puerto de Transbordo ya que se estarían utilizando barcos post Panamá, de matrícula extranjera, para transportar mercancía del extranjero a Puerto Rico y luego se transportaría la mercancía en barcos extranjeros a países extranjeros. Por lo tanto el problema de las leyes de cabotaje sería transportar mercancía que fuera transbordada del barco post Panamá a barcos más pequeños para llevarla a la costa este de los Estados Unidos o al Golfo de México. En cuanto a la existencia de un estudio sobre el impacto del Tratado de Libre Comercio de las Américas, el licenciado Reyes señaló que no tienen dicho estudio y que dependen de la información que reciben de sus socios y de estudios técnicos.

c) Centro Unido de Detallistas: El tercer deponente de la vista pública fue el Presidente del Centro Unido de Detallistas, el señor Emilio Torres junto a su asesor, el señor Manuel Navedo. El deponente comenzó su intervención estableciendo que la Ley Jones está obsoleta y fuera de las realidades empresariales del nuevo milenio. Prosiguió estableciendo que los negocios pequeños o familiares dedicados a servicios portuarios son especialmente perjudicados bajo la Ley Jones. Las corporaciones grandes tienen acceso a una gama extensa de fuentes financieras, por lo tanto es fácil determinar que las restricciones impuestas por la mencionada ley aumentan los costos, equipo y

labor, para los pequeños negocios operando en la industria marítima, haciendo difícil su subsistencia.

El deponente planteó que el 17 de julio de 1998 el representante Nick Smith radicó un borrador del Proyecto de Ley (HR 4236) en el Congreso de los Estados Unidos, en dónde expone nueve razones por las cuales el Acta Jones debe reformarse o modificarse. Señaló que un análisis de dicho proyecto demuestra la necesidad de un sistema de transportación marítima eficiente y competitivo y con extensa disponibilidad de los consumidores como componente esencial de un sistema de transportación nacional de tipo intermodal. El costo de la construcción de las naves de los Estados Unidos es anticompetitivo y oneroso en relación con los constructores internacionales que efectivamente prohiben el crecimiento y movilización de la flota bajo la Ley Jones. La disminución en la cantidad de embarcaciones con capacidad de 1,000 toneladas en la flota de la Ley Jones y la consecuente reducción en la cantidad de marinos, representa una disminución en la capacidad marítima en tiempos de emergencia nacional.

Resaltó el Presidente del Centro Unido de Detallistas que en las últimas décadas el tamaño de la flota doméstica de aguas profundas de los Estados Unidos, se ha reducido sustancialmente a sólo 118 embarcaciones de más de 1,000 toneladas y a 59 navíos en los Grandes Lagos. Ningún buque de carga de más de 1,000 toneladas opera en cualquiera de ambas costas de los Estados Unidos. El resultado ha sido entregas y transportes por debajo del promedio, precios más altos e ineficiencia en el servicio de transportación, todo lo cual puede ser aliviado sin costo al consumidor mediante el incremento de la competencia doméstica de los servicios de transportación marítima, ya sea en carga como en pasajeros. Estas deficiencias van en detrimento de las posiciones competitivas de una amplia gama de empresas americanas, particularmente en sus potenciales mercados domésticos.

El señor Torres puntualizó que el análisis del proyecto de ley del representante Smith también refleja que el permitir a los proveedores de servicio de transportación doméstica adquirir sus embarcaciones en el mercado internacional, sin penalidad, habrá de bajar sus gastos y operaciones, creando ahorros que puedan ser transferidos a sus clientes, al bajar los precios y mejorar la eficiencia. Al ser costo eficiente se promueve la competitividad para beneficio de la economía y de todos sus componentes. Además, la expansión de la flota bajo la Ley Jones, creará más trabajos en los Estados Unidos entre los marinos y otros sectores relacionados a esta industria. El estudio establece que se debe trabajar para remover todas las restricciones que impiden a los ciudadanos americanos transportar carga o pasajeros.

Como Presidente del Centro Unido de Detallistas, el deponente afirmó que muchas energías y recursos, tanto humanos como económicos, se han utilizado para llenar procedimientos, reglamentos y legislación que protegen al pequeño y mediano empresario de Puerto Rico. Entonces se pregunta cómo y por qué se mantiene el paternalismo, proteccionismo y hasta la defensa abierta de parte de los congresistas norteamericanos en continuar la vigencia de estas leyes arcaicas y obsoletas de la industria marítima que perjudican a millones de ciudadanos americanos y a los empresarios y comerciantes que sostienen la economía del país. Además, cuestionó para qué existen las organizaciones mundiales de comercio y cómo éstas pueden buscar un comercio sin discriminación, cuando se discrimina en contra de los empresarios y consumidores de los Estados Unidos y sus territorios, incluyendo a Puerto Rico.

El señor Torres señaló que los empresarios, comerciantes y líderes deben actuar para el beneficio de todas las clases y sectores económicos del pueblo de Puerto Rico. Recomendó solicitar en la Oficina de Contabilidad General de los Estados Unidos los estudios realizados en el 1988 sobre el Acta Jones para poder cuantificar el impacto de la misma sobre Puerto Rico. También recomendó

solicitar a la Comisión de Comercio Internacional de los Estados Unidos que suministre copia del estudio de 1991, el cuál determinó la ganancia marítima por un monto de 635 millones de dólares. Culminó estableciendo que favorecen la Resolución en discusión.

Ante preguntas de la Comisión sobre el Centro Unido de Detallistas el deponente señaló que tienen sobre 20,000 socios en 78 municipios, empresarios pequeños en su mayoría que se dedican al comercio al detal y otros ofrecen servicios como abogados, médicos y mecánicos. Por otro lado, un gran por ciento de comerciantes utiliza la transportación marítima y toda la mercancía de supermercados viene por vía marítima, mientras que la vía aérea se utiliza para pedir algunos equipos. Algunos productos de los comerciantes provienen de Europa pero la mayoría son de Estados Unidos..

El señor Torres, respondiendo a planteamientos de la Comisión, afirmó que el Centro participó en la coalición para tratar de lograr la derogación o exención de las Leyes de Cabotaje en Puerto Rico y que ha visitado el Congreso de Estados Unidos, manteniendo comunicación constante ya que pertenecen a la Cámara de Comercio Hispana de los Estados Unidos. Su más reciente gestión, en términos de educación, fue el crear conciencia sobre la naturaleza de las leyes de cabotaje y su impacto en Puerto Rico en el 1999 y también propuestas a favor de la Sección 936 y la 30A. El deponente señaló que el ambiente en el Congreso era positivo y que muestra de esto fue el interés de los ayudantes y Senadores en resolver este asunto. Añadió que el impacto sería mayor si fuera una Comisión legislativa de Puerto Rico al Congreso de los Estados Unidos para generar una efervescencia en el país, y crear una conciencia y una unión de todas las organizaciones.

El Presidente de la Comisión concurrió con la opinión del deponente y señaló que considera que este es el mejor momento para lograr una atención positiva del Congreso por la amplia cobertura en los medios que Puerto Rico ha recibido, y añadió que se debe aumentar la comunicación y fomentar las relaciones con países europeos que pertenecen a la Unión Europea y al Tratado de Libre Comercio.

El Asesor del Centro Unido de Detallistas, Manuel Navedo, aclaró a la Comisión que MARAD es la Administración de Transportación Marítima que en conjunto con el US Department of Transportation se dedica a cuantificar y a hacer unos inventarios de la flota de la Marina Mercante de los Estados Unidos. El señor Navedo manifestó estar de acuerdo con la Asociación de Industriales ya que la información existente es supérflua y crea muchas dudas. Concluyó que a raíz de esa información se observará que, tanto Puerto Rico, Hawaii y Alaska, sirven de experimento para un monopolio marítimo. El señor Navedo, aclaró que el proceso en el Congreso del proyecto radicado por el representante Smith, se quedó en unos hallazgos que hizo la Comisión y posteriormente sucumbió ante fuerzas económicas.

El señor Torres añadió que ese dinero, que muchas veces se está pagando en contribuciones, es dinero que no se puede invertir, que no se puede utilizar para generar otras expansiones de los negocios porque se está gastando en precios más altos. Añadió que es muy difícil determinar cuál es el impacto en términos de empleos pero, mientras los costos son altos no pueden emplear más personas al no poder expandir más su negocio. Aunque el impacto en el renglón de los empleos se mide de acuerdo a cada negocio, existe un estudio de la Oficina General de Contabilidad de los Estados Unidos, con fecha de 1988, que señala el impacto de 675 millones de dólares en el Estado de Alaska y en Puerto Rico de 500 millones de dólares al año. Eso sería en términos de precios más altos dentro de la economía. Además mencionó el estudio de 1991 de la Comisión Internacional de Comercio de los Estados Unidos que también cuantifica el impacto en términos de dólares y centavos en unos 4.2 a 10.4 billones de dólares en precios más altos pagados por el público, por el consumidor.

d) Asociación de Economistas de Puerto Rico: El cuarto deponente de la vista pública fue el señor Carlos Soto Santini, Presidente de la Asociación de Economistas de Puerto Rico. El señor Soto comenzó exponiendo que los consumidores puertorriqueños y estadounidenses pagan por proteger las embarcaciones estadounidenses de la competencia internacional en el mercado doméstico marítimo. La Ley Jones, aprobada en 1920, se refiere a una serie de leyes federales que gobiernan la transportación doméstica de mercancía y pasajeros por agua. La Ley Jones interviene con cruceros extranjeros que transportan pasajeros de Estados Unidos y restringe el acceso a ríos y canales estadounidenses, incluyendo a Puerto Rico. También restringe los negocios y la agricultura puertorriqueña y estadounidense. De hecho, las organizaciones agrícolas de los Estados Unidos son las que más fuerte cabildean en contra de estas leyes. Ninguna otra industria limita a los consumidores a tales restricciones.

Prosiguió el señor Soto reseñando que se ha argumentado que la Ley de Cabotaje se necesita para proteger la industria marítima estadounidense para llevar suministros en tiempo de guerra. Pero, el Presidente George Bush (padre) suspendió la Ley Jones durante la Guerra del Golfo por recomendación del Secretario de la Defensa porque se pensaba que podría ser un impedimento al movimiento de recursos críticos militares. El representante de la Asociación de Economistas abundó sobre la suspensión del Acta Jones por el Presidente George Bush padre, durante la Guerra del Golfo, estableciendo que en ese momento el tráfico de mercancía, que normalmente tiene que salir de un puerto estadounidense a un puerto de un país extranjero y regresar a los Estados Unidos a través de un puerto estadounidense, se permitió que estos barcos pudieran atravesar otra ruta que tocara dos puertos estadounidenses sin problema para poder llevar lo necesario en términos militares al área del Golfo.

Sin embargo, tanto el Secretario de la Defensa como el Presidente actual apoyan el Acta Jones en este momento. La Comisión señaló que el Presidente quizás apoya esta legislación para proteger algunas industrias aunque el patrón republicano históricamente ha sido el de apoyar la libertad de comercio en el área industrial y comercial. Actualmente, la Secretaría de la Defensa es uno de los opositores a que se enmiende o derogue esta Ley.

La Comisión de Comercio Internacional de los Estados Unidos informó en el 1991 que mientras la Ley Jones generaba más de $635 millones en ganancias por la industria de transporte marítimo, a los consumidores le costaba entre $4.2 mil millones a $10.4 mil millones cada año. En cuanto al apoyo y el rechazo de las leyes de cabotaje, el representante de la Asociación de Economistas estableció que varias organizaciones influyentes apoyan que éstas leyes se mantengan como están, mientras que otras buscan cambios o que se deroguen totalmente para entrar en una competencia de servicios marítimos comerciales y así reducir los costos. El principal grupo de apoyo a las leyes de cabotaje es "The Maritime Cabotage Task Force" y uno de los grupos que recomienda cambios a dicha ley es "The Jones Act Reform Coalition".

Resaltó el deponente que en los últimos años no se han logrado hacer enmiendas a las leyes de cabotaje y no se vislumbran cambios en el futuro. La facción que no apoya los cambios se ha mantendio firme con personas y empresas influyentes y, el Presidente George W Bush estableció en su campaña que "No apoyaba ningún cambio a la Ley Jones". Sin embargo, en esta ocasión Puerto Rico se encuentra en una posición muy particular ya que cuando se hicieron gestiones en el pasado, Puerto Rico contaba con una base económica más estable y manejable, aunque los altos costos de transportación marítima siempre han estado presentes. Sin embargo, con la derogación de la Sección 936, la ferocidad de la competencia internacional y la falta de incentivos económicos para atraer capital, hace imperativo que se revisen estas leyes, como instrumento para reducir los costos de producción y mejorar la competitividad.

El señor Soto reiteró que las leyes de cabotaje afectan la transportación marítima y el transbordo. Mientras la Ley Jones de 1920 requiera que los bienes transportados entre jurisdicciones de Estados Unidos sean movidos en embarcaciones de bandera, dueños, construcción y manejo estadounidense, éstas también afectarán la mercancía en transbordo entre embarcaciones extranjeras de un puerto estadounidense a otro destino estadounidense. Como resultado, habrá beneficios y desventajas para el transbordo, por ejemplo, el transbordo entre puertos extranjeros y estadounidenses a través del puerto de transbordo de Puerto Rico usualmente no sería atractivo por las altas tasas de cabotaje marítimo.

Añadió el representante de la Asociación de Economistas que también hay iniciativas de tratados de libre comercio en Latinoamérica para desarrollar tratados más abiertos intra regionales como la ampliación del Tratado de Libre Comercio (NAFTA, por sus siglas en inglés). Puerto Rico puede jugar un papel importante en este proceso como parte del NAFTA ya que tenemos relaciones comerciales, financieras y culturales con toda Latinoamérica. Un Puerto de Transbordo puede jugar un papel de intercambio de libre comercio entre Latinoamérica y los Estados Unidos en dónde el valor es añadido.

Añadió, que se necesita realizar un estudio para sustentar empíricamente el impacto que tienen las leyes de cabotaje sobre Puerto Rico, y si se asignan los fondos, la Asociación de Economistas estaría dispuesta a coordinar dicho estudio. Añadió que entiende que las leyes de cabotaje tendrán que ser revisadas en tanto el Area de Libre Comercio de las Américas siga avanzando y que mientras los países se sigan integrando, Estados Unidos va a recibir presión para modificar este tipo de leyes proteccionistas. En cuanto al Puerto de Transbordo de Las Américas el deponente comentó que éste está dirigido hacia los mercados internacionales y que eximir a Puerto Rico o dicho proyecto de las leyes de cabotaje mejoraría aún más la viabilidad del mismo.

Para finalizar su intervención en esta segunda vista pública, el señor Soto reafirmó que mientras los tratados de libre comercio en América se amplíen, estas leyes proteccionistas se van a tener que ajustar.

e) La Cámara de Comercio de Puerto Rico: la Cámara de Comercio de Puerto Rico argumentó en su ponencia escrita que las leyes de cabotaje tienen el efecto de aumentar los costos de la transportación marítima entre Puerto Rico y los Estados Unidos, debido a los costos más altos de la transportación marítima en barcos de bandera norteamericana y ante la imposibilidad de utilizar barcos de otras nacionalidades. Puesto que gran parte de nuestro comercio exterior es con los Estados Unidos, el aumentar los costos reduce la capacidad de nuestras empresas de competir en forma efectiva. La derogación de las leyes de cabotaje podría tener un impacto favorable para nuestra economía en términos de la misma, añadiendo competitividad a nuestras empresas.

La Cámara de Comercio de Puerto Rico aboga por legislación y por una política pública enérgica que favorezca la competitividad de los negocios operados en Puerto Rico. La tasa de desempleo requiere eliminar aquellas medidas que limitan nuestra capacidad para competir y crear empleos. Argumenta la entidad que Puerto Rico ha perdido su posición privilegiada de acceso al mercado de los Estados Unidos y que las leyes de cabotaje van en detrimento de la capacidad competitiva de la isla frente a sus competidores integrantes del Tratado de Libre Comercio.

Finalmente, la Cámara de Comercio, expone que, si no es posible la derogación de la Ley Jones, apoyan el que se enmiende dicha ley para conceder una exclusión a las zonas libres que operan en Puerto Rico de forma que se promueva el establecimiento de empresas que añadan valor a los productos que estén destinados a ser reexportados o transbordados, además de que se podría gestionar una dispensa como la tiene Guam, que permite a compañías norteamericanas usar barcos construidos en el extranjero para navegar entre Puerto Rico y los puertos norteamericanos.

f) Asociación de Productos de Puerto Rico: La ponencia escrita de la Asociación de Productos de Puerto Rico, comienza con un breve resumen de los integrantes de la entidad (450 empresas de las cuales un 89% son nativas y se han creado sobre 100,000 empleos directos) y los propósitos de promover los servicios y el mercadeo de productos manufacturados en Puerto Rico. Endosan la R. del S. 100, pero hacen imperativo realizar una investigación sobre las leyes de cabotaje, a tono con la realidad económica de Puerto Rico y a nivel internacional.

III. TERCERA VISTA PUBLICA - 10 DE JULIO DE 2001

La tercera vista publica contó con la participación de sindicatos como el Seafarers International Union y del International Longshoremen's Association (AFL-CIO), sindicato que envió su ponencia por escrito. Además, se invitó a los representantes de la Unión de Tronquistas y de la Unión de Trabajadores de los Muelles y no asistieron ni enviaron ponencia escrita.

a) Seafarers International Union: El primer deponente en esta tercera vista fue el señor Víctor Núñez, Agente de Puerto del Seafarers International Union (SIU) en representación del señor Michael Sacco y de los 100,000 miembros del Seafarers International Union que sirven a bordo de embarcaciones bajo la bandera de los Estados Unidos alrededor del mundo y a sobre 1,000 miembros en Puerto Rico.

El señor Nuñez comenzó hablando sobre la Seafarers International. Estableció que dicha organización representa marinos mercantes de Estados Unidos, no licenciados que navegan a bordo de embarcaciones bajo bandera de Estados Unidos en aguas de océano, Grandes Lagos y sectores del interior. Los miembros navegan a bordo de una gran variedad de embarcaciones incluyendo embarcaciones de vagones comerciales, tanqueros, apoyo a embarcaciones militares, remolcadores y barcazas, embarcaciones de pasajeros y casinos flotantes. La SIU fue establecida por ley en el 1938 y representa a las tripulaciones mejor entrenadas y más eficientes del mundo. Es una organización dinámica y políticamente activa que se dedica a proteger la seguridad de trabajo de su membresía.

El representante de la SIU prosiguió estableciendo que la Ley Jones es el origen de la industria marítima americana. Son las leyes más sagradas de la industria y de las miles de personas empleadas en las embarcaciones y empleos en tierra que se rigen por las leyes de cabotaje. El apoyo hacia la Ley Jones está basado en la economía, seguridad militar y en la seguridad de la embarcaciones que operan en aguas territoriales de Estados Unidos y de esos que navegan en esas embarcaciones. La industria marítima entera, incluyendo la fuerza trabajadora, está comprometida a mantener la Ley Jones. La ley también cuenta con un gran apoyo congresional que sobrepasa las líneas partidistas, además, todos los presidentes recientes, incluyendo al Presidente Bush y al ex Vicepresidente Albert Gore, han apoyado la Ley Jones.

El señor Nuñez señaló que renuncias a la Ley Jones son otorgadas sólo por razones de defensa nacional, pero, de tiempo en tiempo personas tratan de procurar una exclusión o renuncia por otras razones, reclamando una circunstancia especial. Lo que realmente reclaman es una oportunidad de participar en el comercio doméstico de los Estados Unidos sin tener que atenerse a las leyes domésticas. La petición de exclusión de la Ley Jones no es nada más diferente que reclamar un permiso para establecer una fábrica (o embarcación) exenta de las leyes de Estados Unidos, incluyendo la facultad de emplear trabajadores extranjeros y pagarles menos que lo que exige el salario mínimo, solicitud que nunca será concedida.

En cuanto a los beneficios de la Ley Jones para Puerto Rico el deponente señaló que Puerto Rico es extraordinariamente bien servido por la ley y que gracias a ésta el servicio entre Estados Unidos y Puerto Rico es estable y seguro. En adición, las tarifas de embarques en el comercio de

Puerto Rico se han reducido cerca de un 40 por ciento en términos reales sobre la pasada década, de acuerdo a un reciente estudio. La baja en las tarifas es el resultado de una competencia intensa entre los portadores, capacidad excesiva en el comercio y una historia de nuevos entrantes que indica que relativamente existen pocas barreras para entrar. Cargadores, no portadores tienen el poder de comercio en Puerto Rico, los exportadores puertorriqueños también se benefician de bajas tarifas. Debido a que Puerto Rico importa más de Estados Unidos de lo que exporta, las embarcaciones bajo la Ley Jones salen de Puerto Rico hacia Estados Unidos, operando aproximadamente a una capacidad de un 25 por ciento.

El señor Nuñez prosiguió estableciendo que las embarcaciones sobre-capacidad en la ruta que se conoce como "northbound" resultan en tarifas extremadamente favorables para los exportadores puertorriqueños. En contraste, si la Ley Jones fuese abolida, compañías Navieras extranjeras probablemente sobre-cargarían las tarifas por ese servicio, dejando a los exportadores locales en "seco y completamente fuera". Además, revocar o excluir a Puerto Rico de la Ley Jones tendría un pequeño impacto en los precios de bienes en Puerto Rico o en los bienes puertorriqueños en el comercio de los Estados Unidos. Sólo 20% por ciento del costo total de transportación envuelve el movimiento por agua y la mayoría de esos costos no se afectan por la Ley, las tarifas de los embarques hasta y desde Puerto Rico son actualmente menores que las tarifas de otros comercios en el Caribe que no están sujetas a la Ley Jones. Las fluctuaciones en los precios de bienes y otros factores, como el reciente 35% por ciento de aumento en las tarifas de puertos puertorriqueños, tienen mucho más impacto en los precios locales que los de la Ley Jones.

Como representante de la SIU, el deponente señaló que dicha organización aplaude los esfuerzos para que Puerto Rico obtenga beneficios de contribuciones favorables bajo la propuesta enmienda a la sección 956 del Código de Rentas Internas. Aunque beneficios similares están disponibles al día de hoy bajo la sección 936, ésta expira en el año 2005 El resultado instantáneo de la Sección 956 será un aumento en empleos para los ciudadanos de Puerto Rico, no sólo en las plantas manufactureras, pero también en los terminales de muelles.

El señor Nuñez puntualizó que las bajas tarifas de embarque desde Puerto Rico como resultado de la sobre-capacidad en el comercio en general y en el comercio de exportación en particular, gracias a la Ley Jones contribuirá en adelantar este proceso a favor de las 956 y Puerto Rico se mantendrá en un sitio atractivo para la manufactura de bienes. Añadió que el cambio al código de contribuciones es viable ya que intenta atraer corporaciones que al presente están comercializando en otras partes y les provee incentivos para moverse a Puerto Rico y además ofrece una infraestructura de transportación, incluyendo una moderna capacidad de transbordo. Concluyó el deponente que la Seafarers International Union apoya la Ley Jones como aplica al presente en Puerto Rico.

Ante preguntas de la Comisión sobre porqué, lugares como Guam e Islas Vírgenes, son excluidos de la ley y Puerto Rico no, el deponente señaló que el transporte en Puerto Rico constituye el 25% del total de todo Estados Unidos, además en Puerto Rico hay mucha más transportación hacia dentro (inbound) que hacia fuera (outbound). Este dato no es comparable con Guam e Islas Vírgenes porque ellos no tienen el impacto sobre la Ley por la capacidad de transportación marítima que existe entre las islas. Añadió que es difícil contestar porqué se exime a Islas Vírgenes y a Puerto Rico no. Respondiendo a cuestionamiento sobre si Puerto Rico mantiene la marina mercante de Estados Unidos, reiteró que Puerto Rico mantiene un 25% por ciento y que no es cierto que ésta cobra más que otras marinas. Los costos, en comparación con marinas foráneas, como las que transportan de Islas Vírgenes a Estados Unidos no son mayores y están por debajo de esas tarifas gracias a una reducción de un 40 por ciento (40%) en la pasada década..

El representante de la SIU, a petición de la Comisión, afirmó que si se envía un paquete de Islas Vírgenes hacia Fort Lauderdale sale más caro que enviarlo al mismo lugar desde Puerto Rico. Las embarcaciones foráneas, utilizadas en lugares como Islas Vírgenes, registradas en Panamá o Monrovia, que utilizan tripulaciones de China, África o Filipinas no proveen empleo ni contribuyen a la economía local, el personal no se rige por el salario mínimo y tampoco contribuyen al país donde operan.

Señaló el señor Nuñez que considera que Puerto Rico se encuentra en una posición de ventaja frente al factor de la globalización y la apertura de los mercados como los de México y Canadá. Si Puerto Rico se excluyera de la ley entrarían compañías foráneas y no habría ningún control de tarifa, las rutas de transportación no van a ser estables, la embarcación foránea que llega, descargará en Puerto Rico y cargará en dónde le convenga, donde tenga negocio. El que venga a recoger carga para llevarla a Florida va a cobrar lo que quiera sin que haya un control de tarifa, y el consumidor lo va a tener que pagar porque lo necesita. Otras organizaciones de muelles se afectarían porque no habría estabilidad, el empleado que trabaja de 5-6 días a la semana no va a tener esa estabilidad para él y para su familia.

La Comisión estableció que la clave para el control de las tarifas es la competencia, competencia que no existe en la isla debido a la Ley Jones y le cuestionó al deponente si esa competencia sería detrimental a la existencia de la marina y la industria norteamericana, si Puerto Rico merece, siendo la jurisdicción mas pobre de Estados Unidos, que se le imponga la marina mercante más cara del mundo y que se le limite la transportación marítima. El deponente respondió que la competencia sí es buena y que la transportación marítima en general no se limita en la isla, la Ley Jones lo que limita es la transportación marítima de Puerto Rico a Estados Unidos.

El deponente señáló que a la SIU le preocupa que de eliminarse la ley, las compañías norteamericanas que están en Puerto Rico no podrían competir y estas compañías que se rigen bajo la ley, proveen empleos y contribuyen a la economía local, que es uno de los puntos más importantes de la ley. Si se elimina la ley sería imposible que una compañía estadounidense compitiera con una foránea en aspectos como la mano de obra, las leyes de la guardia costanera, ya que cuesta mantener embarcación segura que transporte bienes en aguas territoriales de USA y las embarcaciones extranjeras no tienen que regirse por esas leyes ni por la seguridad de embarcación o de vida.

El señor Nuñez señaló que el impacto de 35% por ciento de aumento en las tarifas en puertos puertorriqueños es mayor que el impacto de la Ley Jones. Este por ciento se refiere a un alza de la Autoridad de Puertos en términos de lo que cobra por utilizar los puertos en la Bahía de San Juan u otro puertos. En cuanto a si en otras jurisdicciones americanas donde no aplica el Acta Jones, los barcos americanos compiten en el mercado, el deponente señaló que si compiten pero no hay una estabilidad, existen embarcaciones de bandera americana que operan pero no operan estable ni sólidamente. Entran y operan pero sin una estabilidad como la que existe en las rutas en Puerto Rico, en donde las embarcaciones llegan todos los martes y la mercancía que el importador necesita llega en dos o tres días.

Para finalizar la Comisión cuestionó si existe estabilidad en otros mercados de transportación marítima en comparación con Puerto Rico y Estados Unidos debido a la Ley Jones, el deponente señaló que hay una estabilidad, pero en países como Francia, que tiene una marina mercante de su propia bandera, hay una estabilidad mayor. El deponente no pudo precisar si en Francia hay leyes de cabotaje como en Puerto Rico.

b) International Longshoremen's Association: El señor Juan Vélez Presidente del Local 1575 de la International Longshoremen's Association (AFL-CIO) de Puerto Rico, envió su ponencia por escrito a esta tercera vista pública sobre al Resolución 100 del Senado.

Comienza su ponencia indicando que las leyes de cabotaje federal son un conjunto de leyes que reglamentan el comercio marítimo de Estados Unidos con el propósito de conservar y proteger la marina mercante de los Estados Unidos. Bajo estas leyes, todo el tráfico doméstico costero y ultramarino doméstico de Estados Unidos está limitado a barcos construidos en los Estados Unidos, registrados bajo la bandera de los Estados Unidos y que son propiedad operada por ciudadanos de los Estados Unidos. En el caso de Puerto Rico se limita al comercio marítimo con Estados Unidos a barcos de matrícula americana. Sin embargo, esto no establece que por el solo hecho de que los barcos extranjeros operan con costos más bajos que los americanos, existan fletes y costos más bajos de transportación. Decir que los costos de transportación y fletes de los Estados Unidos son más altos comparativamente con otros países extranjeros es hacer declaraciones sin fundamentos, ya que hay que analizar científicamente el mercado mundial de costos y fletes para hacer este tipo de aseveración.

El señor Vélez termina su ponencia estableciendo que hay que tener mucha cautela sobre la solicitud de eximir la aplicabilidad de las leyes de cabotaje federal, porque esto podría trastocar y afectar grandes logros de negociación colectiva en los muelles para miles de empleados los cuales reciben grandes beneficios económicos y marginales. Además señala que hay que tomar en cuenta que entre las compañías navieras mundiales hay sistemas para la protección de operadores estableciendo fletes que les provean ingresos adecuados, o sea, que un barco de matrícula extranjera operando conjuntamente con barcos de matrícula americana, al cobrar fletes iguales con costos más bajos, tendrán mayores ganancias. Este aspecto es muy difícil de controlar y por ello recomienda que se consideren estudios exhaustivos antes de tomar decisiones finales sobre las leyes de cabotaje. Recomienda además la creación de un comité que haga un estudio profundo sobre este tema, el cuál esté integrado por las diferentes fases de los muelles como la sindical, patronal, gubernamental y sector turístico, los cuáles puedan hacer recomendaciones sobre posibles enmiendas a las leyes de cabotaje federal y su aplicabilidad a Puerto Rico, de lo contrario el Congreso de los Estados Unidos seguirá haciendo caso omiso a cualquier solicitud que se le haga, sino hay una base científica documentada al efecto.

IV. CUARTA VISTA PUBLICA – 12 DE JULIO DE 2001

La cuarta y última vista pública tuvo la participación de representantes de la Alianza Marítima de Puerto Rico, de la Puerto Rico Line, Inc., de la Bumble Bee de Puerto Rico, del Departamento del Trabajo y Recursos Humanos, y del licenciado Nelson Rochet Santoro.

a) Atunera Bumble Bee: El primer deponente en esta cuarta vista pública fue el señor José Toro, Gerente General de Bumble Bee de Puerto Rico. El señor Toro comenzó señalando a la Comisión que Bumble Bee procesa tres tipo de atún, el Skipjack (light meat), Yellowfin (light meat) y Albacore (white meat). Los primeros dos se pescan en la zona cálida del Ecuador y el último en aguas más templadas del norte y sur del Ecuador. Es por esta razón que las plantas de procesamiento de atún se encuentran en lugares como Puerto Rico y deben proveer acceso directo al atún, mano de obra de bajo costo y trato preferencial de aduana. En los últimos dos renglones Puerto Rico está en gran desventaja. Bumble Bee International produce una gran parte de los cargamentos para el enlatado de atún y en light meat son más costo-efectivos que la competencia ya que utilizan

tecnología de lonjamiento que capitaliza en mano de obra a bajo costo y acceso directo al pescado. El proceso de lonjamiento conlleva una mano de obra menos costosa y se hace en países donde no aplica la Ley de Cabotaje Federal, reduciendo los costos en el procesamiento.

Por otra parte, señaló el deponente que en el renglón del atún Albacore, son el procesador de mayor costo ya que procesan el grueso del cargamento utilizando el método más complicado de pescado entero en Puerto Rico. Aunque ha comenzado a mejorar el costo operacional del Albacore, al moverse al lonjamiento, esto ha causado que reduzcan sus operaciones en Puerto Rico. Si cambiaran de tecnología a lonjamiento en un 100%, reducirían los costos en once millones seiscientos mil dólares ($11.600,000) anualmente. La desventaja en costo en Puerto Rico se debe a los factores de acarreo, mano de obra y contribuciones, plantas de tratamiento de desperdicios, empacamiento y acarreo de producto a los Estados Unidos, con un costo total de $11.6 millones.

Aludiendo al impacto de la Ley Jones, el señor Torres estableció que ésta legislación limita el tráfico de barcos entre puntos de los Estados Unidos, incluyendo sus territorios y posesiones, directamente o por medio de un puerto extranjero, a barcos construidos y registrados en los Estados Unidos. El deponente resaltó que, debido a nuestra naturaleza de isla, los costos significativamente más altos que representa la transportación marítima en barcos de la marina mercante de los Estados Unidos, y la imposibilidad jurídica de utilizar barcos de otras nacionalidades, Puerto Rico se ha visto privado de las ventajas que ofrece la libre competencia en el mercado de la transportación marítima y se ha visto obligado a utilizar el método más costoso del mundo. Este hecho trae como consecuencia el aumento en el costo de los productos que entran a la isla, y la industria atunera no es la excepción. El impacto adverso de la Ley Jones sobre Bumble Bee de Puerto Rico es entre cien y trescientos cincuenta dólares ($100 y $350) dólares por tonelada, lo que resulta, según el volumen de producción anual de la compañía, en una penalidad que fluye entre dos millones cien mil dólares ($2.100,000) y cuatro millones cien mil dólares ($4.100,000) anuales.

Añadió el Gerente General de la Bumble Bee en Puerto Rico que sus más fuertes competidores, Starkist y Chicken of the Sea, pueden descargar directamente a través de puertos de transbordo en sus plantas procesadoras en Samoa Americana. Para poder traer el atún a Puerto Rico tienen que ir a un puerto, descargarlo y acarrearlo a un barco registrado y matriculado de Estados Unidos, lo que conlleva un costo excesivo en comparación con los beneficios marginales que brinda la Ley Jones.

La globalización, la apertura de los mercados de libre comercio y la pérdida de los beneficios de la Sección 936, obligan a Puerto Rico a buscar mayor flexibilidad y mejores alternativas para atraer capital e inversión a nuestra economía. Una forma de lograr este objetivo es mediante la exclusión de Puerto Rico del ámbito de la aplicación de la legislación federal de cabotaje. No sería la primera vez que el Congreso excluye un territorio de dicha legislación, ya que en el 1936 excluyó a las Islas Vírgenes para estimular la economía de dicho territorio.

Para terminar su ponencia el señor Torres indicó que al excluir a la industria atunera de la aplicabilidad de las leyes de cabotaje, ayudaría a la Bumble Bee a mantener su costo competitividad con la de las atuneras en el mundo. En un momento dado tenían cinco atuneras en la isla, procesaban alrededor de mil seiscientas (1,600) toneladas de atún diarias y empleaban a doce mil (12,000) puertorriqueños. Hoy día solo tienen una atunera en Mayaguez, empleando novecientos (900) puertorriqueños y tienen la intención de mantenerla. Destacó que en el 1995 la Décimosegunda (12da) Asamblea Legislativa del Estado Libre Asociado de Puerto Rico aprobó la Resolución Concurrente de la Cámara Núm 35, la cuál solicitaba la exclusión de Puerto Rico de la legislación de cabotaje. A pesar de que la misma se aprobó unánimemente, el reclamo no ha sido

atendido. Culminó Torres, estableciendo confianza en que este nuevo intento de la Comisión llegue a las altas esferas de la administración del Presidente Bush y reiteró su apoyo a la investigación.

b) Alianza Marítima de Puerto Rico: El señor Jaime Santiago, Vicepresidente y Gerente General de Sea Star Lines, compareció en representación de la Alianza Marítima de Puerto Rico, en su calidad de presidente. Comenzó su ponencia estableciendo que la Alianza se estableció en el 1996 para desarrollar y proveer información con relación a la Ley de Cabotaje Marítima (Ley Jones), y como ésta afecta a Puerto Rico. La membresía incluye a los portadores que sirven a Puerto Rico desde Estados Unidos continentales, sindicatos, grupos de defensa, entre otros. Añadió que la Alianza se encuentra en el proceso de actualizar un estudio económico sobre el comercio en Puerto Rico, estudio que estiman será de mucha utilidad para la Comisión.

Los miembros de la Alianza, según el señor Santiago, apoyan la Ley Jones como asunto de principio y economía. Apoyan los principios de dicha legislación ya que ésta asegura que se apliquen las reglas y normas uniformes y progresivas a los trabajadores y compañías envueltas en la industria marítima de las isla. Estos trabajadores, gracias a la Ley Jones, están cubiertos por el salario mínimo, la Ley de Normas Justas de Trabajo, la Ley de Relaciones Laborales Nacional, las leyes sobre pensiones, y otras leyes que protegen los derechos básicos de los trabajadores americanos. De revocarse la Ley Jones, estas protecciones legales no se proveerían a los que trabajan en el comercio doméstico.

Prosiguió el deponente estableciendo que, cónsono con nuestras leyes de inmigración, los trabajadores que son ciudadanos americanos deben operar los barcos de comercio entre Puerto Rico y Estados Unidos, proveyendo empleos estables y bien remunerados a muchos puertorriqueños. Además, por primera vez en más de una generación existe la oportunidad de crecimiento de empleos en el sector marítimo y Puerto Rico ha sido seleccionado por los sindicatos como una fuente de personas cualificadas para llenar estos puestos. Excluir a Puerto Rico de la Ley Jones eliminaría estas oportunidades, obligando a los portadores a buscar trabajadores de países tercermundistas. Estos trabajadores estarían navegando directamente hacia puertos en la isla, a bordo de barcos que no cumplen con las normas estadounidenses y estarían quitándole empleos a los trabajadores puertorriqueños.

Señaló el presidente de la Alianza que debido a la Ley Jones, las leyes y normas norteamericanas aplican a los operadores de los barcos, a las propias compañías que controlan sus operaciones y a los servicios que proveen. A diferencia de los barcos extranjeros, estos barcos están construidos sin subsidio gubernamental y deben cumplir con las normas de la Guardia Costanera relativas a la seguridad y protección del ambiente. Contrario a los portadores extranjeros, los barcos bajo la Ley Jones pagan impuestos al gobierno local, estatal y federal. Esta situación contrasta con el transporte marítimo internacional donde existen pocas reglas comunes sobre asuntos laborales, ambientales y contributivos. El resultado es que países como Liberia y Chipre, que establecen las normas laborales y ambientales más bajas del mundo, tienen una gran cantidad de barcos registrados, dominando así, el transporte marítimo. En estos lugares se reportan diariamente abusos laborales, de seguridad y ambientales.

El señor Santiago señaló que concurren con la posición del sector laboral ya que los portadores compiten entre sí en el campo comercial donde se les requiere a todos que cumplan con las mismas normas altas, prefieren este enfoque a uno donde cada portador se ve forzado a buscar ventaja comercial sobre el otro, tomando ventaja de normas laborales y ambientales que son demasiado permisivas. Entrando a los asuntos económicos de la Ley Jones, los importadores y exportadores puertorriqueños gozan de un mercado extremadamente competitivo de servicios de transporte hacia y desde los Estados Unidos continentales bajo la Ley Jones. Según estudios de la

Alianza, las tasas de transporte han bajado en por lo menos un 50% en los últimos 15 años. Las tasas de transporte hacia Estados Unidos están extraordinariamente bajas, si se revoca la Ley Jones habría un aumento en las tasas y se propiciaría el establecimiento de "Conferencias" donde las diferentes líneas marítimas legalmente se reunirían y podrían acordar las tarifas del mercado.

Añadió el representante de la Alianza Marítima que mientras las tasas han descendido, los niveles de servicio han mejorado consistentemente, confiriendo un servicio confiable, frecuente y variado. Puerto Rico goza de la visita de unos 15 a 20 barcos semanalmente, con cientos de millones de dólares en inversiones capitales hechas en barcos, equipo inter-modal y otras mejoras en el servicio año tras año. La industria de la Ley Jones, tanto el sector laboral como el empresarial, ha respondido en casos de emergencia como el Huracán Georges. Estos son hechos que la gente no conoce. Se presume que los precios al detal en Puerto Rico son más altos que en los Estados Unidos continentales, que son más altos debido a los costos de transporte y que esto se debe a la Ley Jones. Se lleva al público a creer que los precios altos son un resultado del transporte pero no es cierto ya que éste es solo una pequeña fracción del precio al detal, siendo el impacto de la Ley Jones sobre los precios al detal, insignificante. De hecho, revocar la Ley Jones probablemente no reduciría los precios en la isla, pero podría aumentar los precios y reducir la calidad de mercancía disponible, debilitando el servicio de transporte.

Puntualizó el deponente que, en términos de la competencia en suplir los servicios para cumplir esa demanda, hay cinco portadores sustanciales en el comercio que operan al 75% de su capacidad hacia el sur y al 25% hacia el norte. Dos de los portadores han estado en el negocio por menos de una década, demostrando que no es tan difícil comenzar un servicio nuevo si el portador piensa que puede hacerlo en forma rentable. Agencias como el Departamento de Transportación de los Estados Unidos, han realizado estudios sobre este comercio y han concluido que es un mercado muy competitivo. El último estudio realizado por dicho Departamento es del 1997 y concluyó que la competencia ha sido dinámica, respondiendo a las tendencias del mercado y a las necesidades de los portadores. Además indica este estudio que el costo promedio de transporte disminuyó en más de un 30% en términos reales entre 1985 y 1995. La competencia en el comercio sólo se ha intensificado desde que se publicó el estudio, reduciendo aún más las tasas de transporte reales y nominales.

El segundo factor que explica la razón por la cuál la Ley Jones no tiene un impacto negativo sobre las tasas de transporte, de acuerdo al presidente de la Alianza, es la parte ínfima de los costos totales del portador. Los costos asociados con los puertos, los estibadores, el equipo inter-modal, el transporte por camión, las rieles y otras actividades no relacionadas con los barcos son responsables por el 75% (o más) de la estructura de los costos del portador. Ninguno de estos costos son afectados en lo más mínimo por la Ley Jones. Si el barco portara la bandera americana o la bandera de Liberia, incurriría en los mismos costos. La Ley Jones tampoco afecta los elementos principales del resto del 25% (o menos) de los costos del barco.

Por lo tanto, el deponente afirmó que de revocarse la Ley Jones, el efecto sobre los costos totales de los servicios de un barco sería de un 10%. Si se cortara por la mitad esa parte de los costos como por ejemplo despidiendo trabajadores puertorriqueños y buscando trabajadores tercermundistas, el impacto podría ser menos que una reducción neta de un 5% en los costos del portador. Para propósitos de discusión, el señor Santiago asumió que los costos totales de transporte, todos los costos de los puertos, estibadores, transporte por camión, equipo, barcos y demás, son responsables por el 5% de los precios al detal de la mercancía de los consumidores en la isla. Esto podría parecer alto, pero se aproxima a los diversos estudios sobre el asunto. Por lo tanto si revocara la Ley Jones y se redujesen las tasas de transporte en aproximadamente un 5% de los

precios al detal, el impacto potencial neto sobre los precios al detal en la isla sería verdaderamente insignificante, alrededor de 1 centavo por cada cuatro dólares en valor al detal. En realidad, esos beneficios no se pasarían al consumidor.

Terminó su ponencia el señor Santiago, afirmando que no conoce un estudio que contradiga esos hechos y que está en espera del nuevo estudio aunque confía que el mensaje básico no cambiará. La Ley Jones provee empleo para los puertorriqueños, asegura que el comercio marítimo primario de la isla se lleve a cabo bajo leyes progresivas laborales y ambientales, y ha permitido que la industria marítima provea un servicio excelente a la isla a unas tasas muy bajas.

El señor Jaime Santiago, aclaró, ante preguntas de la Comisión, que los barcos registrados en el extranjero y que usan tripulación americana, son de dueños americanos, de compañías americanas que están sujetas a leyes y estatutos como el salario mínimo, aunque estén registrados en otros países. Por ejemplo, cuando Sea Land existía tenía una serie de barcos registrados bajo la bandera de Las Marianas pero los tripulantes todos eran ciudadanos americanos y todos estaban sujetos a las leyes de los Estados Unidos. En el caso de barcos extranjeros y de compañías extranjera que utilizan tripulaciones americanas, esas leyes no aplican, porque existen tratados internacionales, en dónde se respetan las leyes de cada nación.

c) Departamento del Trabajo y Recursos Humanos: El Licenciado Félix R. Bello, Asesor Legal del Secretario del Trabajo, compareció ante la Comisión en representación de Víctor O. Rivera Hernández, Secretario del Trabajo y Recursos Humanos.

El licenciado estableció que el fundamento de la Resolución en cuestión y de la mayoría de los argumentos a favor de que se excluya a Puerto Rico de la aplicación de la Ley Jones, se basa en que los buques de matrícula estadounidense son los de mayor costo, debido al cobro de los fletes y tarifas más altas, sin embargo, al momento no se tiene evidencia empírica que sostenga esta premisa. Partiendo de esta premisa, el deponente infirió que ésta afecta negativamente los costos de los productos y materia prima que llegan a la isla provenientes de Estados Unidos. Esto afecta negativamente la capacidad para competir en el mercado global y en la economía mundial ya que Puerto Rico no puede utilizar transportistas más baratos y así poder reducir los costos de los productos y materia prima.

El representante del Departamento del Trabajo resaltó la importancia de la reducción en los costos de importación y exportación de bienes ya que esto, serviría de incentivo de inversión para manufactureros locales y foráneos, desarrollaría la industria y negocios de la isla y resultaría en un aumento de fuentes de empleo. Para lograrlo se necesita asegurar la disponibilidad del transporte marítimo seguro y confiable y la permanencia de las relaciones entre Puerto Rico y Estados Unidos bajo el esquema político-jurídico actual.

El licenciado Bello señaló que los esfuerzos de la Asamblea Legislativa deben estar en sintonía con los esfuerzos que está realizando el Poder Ejecutivo y recomendó que la implantación del resultado del presente estudio sea analizada detalladamente junto a otros sectores gubernamentales.

Como representante del Departamento del Trabajo, el deponente apoyó la realización del estudio en discusión sobre la Ley Jones, sin emitir juicio a favor o en contra de la aplicación actual de las Leyes de Cabotaje. Recomendó que se hiciera un estudio profundo, mediante el cual se determine con exactitud si realmente el transporte marítimo estadounidense, sus fletes y tarifas impactan decisivamente la vida económica de Puerto Rico, que determine cuál sería el impacto real de la exclusión de Puerto Rico de dichas leyes, cuál sería el impacto de la fuerza trabajadora y cuál seria la disponibilidad de la transportación marítima en Puerto Rico.

d) Puerto Rico Line: El señor Bob Leith, compareció en esta cuarta vista pública como Presidente de la Puerto Rico Line Inc, establecida en el 1971. Aclaró el deponente que a pesar de estar asociado a la industria marítima desde el 1946 y a pesar de que lleva trabajando desde el 1993 con barcos controlados por la Ley de Cabotaje Federal bajo la bandera estadounidense, todas las compañías navieras que representa, son de matrícula extranjera.

Reseñó el deponente una breve historia de la Confederación Marítima que anteriormente controlaba las tarifas en Puerto Rico. Antes y después de la Segunda Guerra Mundial, la transportación de Estados Unidos y Puerto Rico estaba en manos de cuatro compañías navieras, que formaron una Conferencia Marítima para fijar el precio de la mercancía que ellos transportaban y se dividieron los distintos puertos de transportación. Estas cuatro compañías eran PR Line, Bull Insular, Waterman Line y la Lykes Line. Estas compañías servían a puertos en todo Estados Unidos como en Nueva York, Filadelfia, Florida y Houston entre otros, con frecuencia semanal. En el 1954, el señor Leith, se asoció con un naviero de Florida y estableció un sistema de transportación revolucionario en el cuál la mercancía se transporta dentro de furgones en barcazas con compuertas grandes y una proa ancha para permitir la entrada de los furgones. Este sistema de transportación estabilizó las tarifas que se cobraban y eliminó la costumbre de la Conferencia Marítima de subir los precios, lo que ganó pocos amigos en el comercio puertorriqueño.

Este nuevo sistema eliminó la transportación de mercancía en forma suelta y para el 1960 se veía venir la revolución de los furgones que habían comenzado. Desde el 1970 hasta el día de hoy, la transportación marítima es controlada por dicho sistema pero existe una competencia exagerada y agresiva donde hay más barcos, hay más barcazas y más furgones disponibles que carga en sí. Por lo tanto las tarifas actuales que pagan los comerciantes y los industriales puertorriqueños son más bajas que las que se pagaban hace diez años, tomando en cuenta la inflación. Con una salida de Jacksonville a San Juan, el comercio puertorriqueño tiene una flexibilidad de salidas y unas tarifas marítimas que nunca existieron en Puerto Rico, además de una flexibilidad de equipo. Debido a que de cinco compañías que operan en la isla sólo dos reportan ganancias, no sabe cuánto tiempo se podrá sostener el servicio actual, de retirarse una o dos navieras del comercio, las tarifas aumentarían al reducirse la oferta de espacio en los barcos y barcazas.

El señor Leith explicó el funcionamiento de la Confederación Marítima y de la fijación de tarifas por el comercio y la industria para que la Comisión tomara en cuenta que al eliminarse las Leyes de Cabotaje, las compañías extranjeras no entrarían a este mercado tan voluminoso y no establecerían la competencia tan exagerada que existe hoy en día. Lo que podría pasar es que formarían una Conferencia Marítima entre ellos mismos y fijarían las tarifas para los productos a transportarse, y es posible que los costos sean mayores que los actuales. Por otra parte, de eliminarse la Ley de Cabotaje y el servicio fuera provisto por barcos extranjeros, se pondría en peligro la transportación marítima de Puerto Rico a Estados Unidos, ruta muy importante para las fábricas de Fomento establecidas en la isla como las farmacéuticas. Las barcazas que sirven a Puerto Rico actualmente regresan a Estados Unidos con un 70 por ciento de la nave vacía, los barcos extranjeros continuarían hacia Venezuela, Brazil y Argentina para recoger carga con destino a Estados Unidos. No es la costumbre de estas navieras, ni es económicamente viable, servir una ruta fija con el 70 por ciento de la nave vacía cuando podrían continuar la travesía a otros países cercanos donde existe carga en un volumen sustancial consignado a Estados Unidos.

Aludiendo al transbordo en el área sur y al Puerto de Transbordo de Las Américas el deponente señaló que debido a que el 30 por ciento proviene de el área sur, es muy importante que haya transportación marítima regular para atender las fábricas de la costa sur. La Autoridad de Puertos tendrá que buscar la manera de exigirle a las navieras extranjeras que sirven a Puerto Rico

desde Estados Unidos, que una de las condiciones para el uso de los muelles en Puerto Rico es que haya un servicio hacia Estados Unidos en ambas direcciones. Esta situación no aplicaría si se consigue la eliminación total de la ley de cabotaje porque entonces existiría bastante servicio marítimo desde el Puerto de Las Américas hacia Estados Unidos. Sin embargo, debido a que la eliminación de la Ley de Cabotaje sería muy difícil en el Congreso, es necesario que se soliciten exenciones a dicha ley, que no perjudiquen los intereses de Estados Unidos y que se beneficien en la misma proporción en que Puerto Rico se beneficiará con el Puerto de Las Américas.

El mejor ejemplo de que el deponente pudo dar en su intervención es la exención que permitió a los barcos cruceros extranjeros transportar ciudadanos americanos entre dos puertos de bandera americana como Miami y San Juan. Esta exención fue posible porque se concentraron los esfuerzos en esta porción de la Ley y no en la eliminación de la ley por completo. La primera exención debe estar dirigida a que todas las actividades marítimas que se lleven a cabo en el Puerto de Las Américas, gocen de la misma exención aduanera que tienen los puertos de San Tomás y Santa Cruz en Islas Vírgenes. Esto permitiría que las actividades en el Puerto de Las Américas puedan competir con los otros países del caribe que actualmente compiten en la isla por este negocio.

La exención aduanera más importante es para barcos y carga con destino a Estados Unidos. Esto permitiría que firmas con mercado global usen a Puerto Rico como punto de transbordo, pero no sólo desde Puerto Rico hacia Centro y Sur América, sino para transbordar carga en Puerto Rico y luego continuar en otros barcos de matrícula extranjera con destino a Estados Unidos. Por ejemplo, un barco gigantesco de Japón o China, podría transbordar parte de su carga en el Puerto de Las Américas y continuar hacia Europa sin necesidad de tocar puertos de Estados Unidos. Posteriormente, barcos más pequeños se encargarían de distribuir parte de la carga a los países de Centro y Sur América. La Ley de Cabotaje no permite que la carga depositada en el Puerto de Las Américas sea distribuida con barcos extranjeros a Estados Unidos. El Puerto de Las Américas tendrá éxito cuando el área sea una zona libre aduanal total que pueda recibir y transbordar carga y otros productos desde todos los puertos en el mundo.

Según el señor Leith, la mayoría de los propósitos de la Ley de Cabotaje no se han cumplido y muchos congresistas rechazan dicha ley. En primer lugar, las exportaciones de los productos manufacturados en Estados Unidos que se transportan bajo la bandera americana, casi no llegan al cinco por ciento (5%), cantidad muy por debajo del volumen que manejaban los barcos americanos años atrás. Segundo, a pesar de que el Departamento de la Defensa mantiene 80 barcos en su reserva para casos de emergencia de guerra, durante el conflicto del Golfo Pérsico, mucho del equipo naval y militar pesado se transportó en barcos de matrícula extranjera. Al momento de reclutar oficiales y marineros encontraron que les era más fácil alquilar barcos de bandera extranjera que sacar barcos americanos que requerían tiempo para ponerlos en condiciones para irse a la mar.

Terminó su intervención el presidente de la Puerto Rico Line asegurando que a la larga las leyes de cabotaje se eliminarán. El éxito de su eliminación dependerá del esfuerzo conjunto de las asociaciones de mayor prestigio en Puerto Rico como la Cámara de Comercio, la Asociación de Industriales de Puerto Rico junto a sus contrapartes en los Estados Unidos, quienes conocen a los congresistas que pueden influir para realizar este cambio. Debido a que el Puerto de Las Américas aumentará considerablemente la nómina de los trabajadores en los muelles, éstos deben presionar a las uniones en Estados Unidos para que ayuden a eliminar las leyes de cabotaje. Señaló que la tendencia del libre comercio presionará a los países para la eliminación de dichas leyes, esta presión que también se sentirá en las negociaciones del Area de Libre Comercio de las Américas. Ante la

oportunidad del Puerto de las Américas hay que hacer ciertas exenciones de las leyes de cabotaje para su éxito.

El señor Bob Leith, ante preguntas de la Comisión, estableció que los barcos norteamericanos que están compitiendo por transportar carga consignada a Estados Unidos de países cercanos a Puerto Rico, son los que tienen el subsidio operacional. Sin embargo, no pueden competir con los barcos en el mercado de Brasil, Argentina y Venezuela. Los barcos que vienen a Puerto Rico están asignados a esta ruta y tienen que volver a Estados Unidos, por lo tanto no hay otros barcos que puedan cubrir esas otras rutas.

e) Lcdo. Nelson Rochet Santoro, estudioso: El licenciado Nelson Rochet Santoro fue el último deponente en la cuarta vista pública y compareció para oponerse a la continuación de la aplicación de las leyes federales de cabotaje debido a que la historia económica, agrícola, industrial, comercial de Puerto Rico en los últimos 100 años demuestran que las leyes son un obstáculo del desarrollo de PR. Señaló el deponente que el término cabotaje se refiere a la transportación carga y pasajeros frente y paralelamente a la costa de un país, dejándose llevar por los cabos de la costa. Dicho término ha recibido expansión, en Estados Unidos, por ficción jurídica ha sufrido modificaciones, ya que se expandió para incluir navegación desde puertos de Estados Unidos hacia jurisdicciones como Puerto Rico. A nuestra isla la han integrado como parte de la costa de Estados Unidos y los puertos de Puerto Rico se han incorporado como un distrito marítimo adicional de los Estados Unidos.

Puntualizó el deponente que el problema de las leyes de cabotaje para Puerto Rico es cumplir con los cuatro requisitos que éstas imponen de construcción, propiedad, registro y tripulación norteamericana, ya que cumplir con los cuatro requisitos significa que los costos de transportar mercancía van a ser sumamente altos. Estos costos son de 200% a 350% más caros que si esos barcos fueran construidos en astilleros de Corea del Sur o de China, esto significa que el flete marítimo que la compañía de servicio de transporte va a cobrar, va a ser directamente proporcional al costo de manufacturar ese barco. La obligación legal de utilizar barcos de bandera americana conlleva el enfrentar los diferenciales de costos de la marina mercante americana vis a vis, los costos de fletes de otras marinas mercantes del mundo y los costos operacionales de otras marinas.

El deponente aludió a un estudio del Office of Technology Assestment del Congreso (Oficina de Evaluación Tecnológica del Congreso) que compara el costo de operar un barco americano vis a vis el costo de operarlo bajo barcos de bandera internacional. Cuando se gasta en costos operacionales 1 millón de dólares en barcos operados bajo bandera norteamericana, se gastan 450,000 dólares en barcos de bandera japonesa, 400,000 dólares en barcos de bandera alemana, 300,000 dólares en barcos de bandera danesa, 250,000 dólares en barcos de bandera coreana y $110,000 en barcos de bandera filipina. El estudio, confirmado por la Comisión de Comercio Internacional de Estados Unidos, demuestra que los costos diferenciales de operar barcos bajo bandera norteamericana son de 60% hasta 70% más caros que operar los bajo bandera de otros países. Por lo tanto el flete que va a cobrar la naviera o compañía norteamericana va a ir en proporción directa a sus costos operacionales. Si seguimos estos datos es fácil comprender que los costos de utilizar y operar barcos mercantes de bandera norteamericana tienen que ser más altos que los fletes que cobran otras marinas mercantes del mundo

Resaltó el licenciado Rochet que un estudio del American Enterprise Institute del 1988 demuestra concluyentemente que los costos o precios de los fletes marítimos de la marina norteamericana eran exageradamente altos en comparación con los de otras marinas mercantes del mundo, cuando se gastan 25 centavos por barril de fletes marítimo por equis millas en barcos

internacionales, en barcos norteamericanos se gasta hasta $4.25 por barril por unidad de equis millas.

El deponente hizo constar ante la Comisión que el ex-Comisionado Residente, Carlos Romero Barceló, en carta suscrita en el 1995 junto a la congresista Patsi Duke y el comisionado residente de Guam, éste admite que los fletes cobrados por la marina mercante de Estados Unidos en el servicio que prestan a los territorios ultramarinos pueden ser hasta 400% mas caros que los de otras marinas. El transporte de un contenedor de 40 pies que se envía desde California hasta Honolulu (2,600 millas naúticas), en barcos norteamericanos, eran 400% más caros que los de otras marinas al llevar el mismo contenedor desde California a Japón en el que hay 5,200 millas naúticas. Diferenciando entre los precios de los fletes- el transporte de una libra de trigo desde Texas a Holanda en barcos de bandera Polaca en una cotización fue de $24.50, el transporte de esa misma tonelada en tres de esos puertos en un barco de bandera norteamericana resultó en $84.50, casi 300% más caro.

Para terminar su ponencia el licenciado Rochet señaló que la Comisión debe concluir que es hora de que Puerto Rico se libere de sufrir las limitaciones que le impone el servicio privado en la transportación marítima ya que esto se ha convertido en una actividad de lucro privado. Recomendó además que el gobierno se encargue de la transportación marítima, y lo ideal sería que las 5 compañías o navieras que operan en Puerto Rico se eliminen y se controle la transportación marítima y los fletes de transporte a través de una corporación.

V. PONENCIAS ADICIONALES

a) El Comité de Energía de la Asociación de Industriales de Puerto Rico: sometió comentarios sobre la Resolución 100 del Senado. Este Comité está compuesto por las principales refinerías, las petroquímicas, por una compañía productora de electricidad y por los mayoristas de gasolina que operan en la isla. El interés de este Comité es impulsar el crecimiento de la industria de la energía local y establecer un mercado libre y competido, no reglamentado para suplir los productos y la energía necesaria para el desarrollo económico y social de Puerto Rico.

En su escrito, el Comité establece que para el 1981 Puerto Rico desarrolló un importante sector industrial de refinación con una capacidad máxima de 325,000 barriles en dicho año. Esta capacidad de refinación y producción excedía el consumo total diario de productos de petróleo en todos sus usos, desde la generación de electricidad hasta el combustible de motor, siendo el exceso de producción exportado a los Estados Unidos. A partir de 1982, Puerto Rico comenzó a perder su capacidad de refinación y producción de sus derivados cuando cerró la refinería CORCO en Guayanilla.

El sector industrial de refinación de productos de petróleo se desarrolló para los años sesenta y setenta aprovechando los incentivos industriales contributivos creados por legislación federal y por los programas de subsidios federales que ordenaban la importación de petróleo. Esta combinación de factores junto a su localización estratégica, le concedieron a Puerto Rico ciertas ventajas en el costo de materias primas que eran importadas a la isla. Puerto Rico también se benefició de un floreciente sector industrial que le permitía exportar productos a los Estados Unidos, a pesar de los costos mayores de transportación que le imponían las leyes de cabotaje, en contraposición a las Islas Vírgenes, jurisdicción exenta de dicha legislación.

Establece el Comité que con la eliminación de los programas federales, la reducción en demanda, el aumento de precios del crudo para la década del ochenta, el aumento en costos y las pérdidas de ventajas competitivas de esta industria, la actividad de refinación declinó a tal punto que prácticamente ha desaparecido a partir del 28 de febrero de 2001, cuando cerró la petroquímica

Chevron Phillips en Guayama. A esta fecha no queda refinación alguna de productos derivados de petróleo en la isla, siendo éstos importados de diversas fuentes como los tanques de varias refinerías que operaban en la isla y en los terminales de los tres mayoristas de gasolina en el área de Cataño. La actividad de importación, almacenaje y distribución de petróleo siempre ha existido en Puerto Rico y ha sido importante para estabilizar los costos y el suministro, lo que ha permitido satisfacer la demanda, aún en tiempos de emergencia.

Según el Comité, existen suficientes integrantes para suplir a precios adecuados la demanda por productos derivados del petróleo que han dejado de refinarse en Puerto Rico ya que en Puerto Rico hay unas 1,355 estaciones de gasolina, sobre 2.4 millones vehículos de motor que consumen 1.2 billones de galones de combustible al año y mas de trescientos detallistas u operadores independientes que operan en la isla. Mientras tanto, Puerto Rico sigue recibiendo la entrada de nuevos competidores y suplidores de productos de petróleo gracias a una política gubernamental acertada de desreglamentación. El libre mercado y la competencia han mantenido una industria saludable y se deben preservar y proteger, ampliándose para eliminar legislación contraproducente como la Ley de Cabotaje. Esta legislación añade costos innecesarios al producto que recibe el consumidor puertorriqueño así como al producto que se exporta y afecta nuestra competitividad.

El Comité de Energía establece que no existe duda de que las Islas Vírgenes han logrado conservar su industria de refinación de productos de petróleo aprovechando su exención de las leyes de cabotaje y aduanales de los Estados Unidos. Esta industria ha crecido a tal punto que a esta fecha la isla de Santa Cruz se ha convertido en el origen de más de setenta por ciento (70%) de los productos de petróleo que se importan a Puerto Rico. Los miembros del Comité estiman que el costo de la legislación de cabotaje impone potencialmente a los productos de petróleo que Puerto Rico importa una suma que excede los cincuenta millones de dólares ($50,000,000) al año, aún cuando en este momento la producción local y su exportaciones son prácticamente ningunas.

La industria estima que el costo de transportación marítima requerida por la legislación de cabotaje le añade cerca de tres centavos por galón al producto importado e igual suma al producto de petróleo cuando se exportaba a los Estados Unidos. Este costo adicional desaparecería si se permitiera la transportación en embarcaciones marítimas no sujetas a las leyes de cabotaje. Concluye el Comité que mientras se sigan aplicando las leyes de cabotaje este costo potencial siempre se añadirá y se integrará al costo final de los productos que se importan, aún cuando estos productos provengan de fuentes y orígenes que no están sujetos a la aplicación de dicha legislación ya que no existe el efecto de la competencia norteamericana en el renglón de la transportación marítima.

b) Los Asesores en Asuntos Económicos y de Planificación del Presidente de la Cámara de Representantes: sometieron a esta Comisión una ponencia escrita, sobre la R. de la C. 436 que investiga el beneficio del proyecto del Megapuerto a la economía puertorriqueña a la luz de la extensión al Estado Libre Asociado de Puerto Rico de la Sección 27 de la Ley de Marina Mercante de 1920, también conocida como la Ley Jones o "Leyes Federales de Cabotaje de 1920". Dicha ponencia se basa en los hallazgos de un estudio empírico realizado por dicha oficina titulado <u>El Efecto del Régimen Actual del Comercio Exterior en Relación al Transporte Marítimo sobre la Economía de Puerto Rico</u>.

En su ponencia los asesores del Presidente establecen que la Ley Jones básicamente excluye en su totalidad la participación de navíos extranjeros en el mercado doméstico de transportación marítima. La misma fue diseñada con un objetivo de seguridad nacional para sostener una marina mercante que pudiera servir en tiempos de guerra y emergencia nacional y con un objetivo económico de desarrollar el sector económico de construcción y reparación de barcos a la misma

vez que los ingresos económicos generados por los navíos se mantiene dentro de la economía y se generan empleos.

Durante el período comprendido entre 1941 y 1990, diversos estudios económicos han tratado el caso de la transportación marítima y en algunos se trata el tema de las leyes de cabotaje, pero de forma periferal. Estos trabajos se distribuyen entre proyectos solicitados por el gobierno del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, el gobierno de los Estados Unidos de América y trabajos académicos realizados para la Universidad de Puerto Rico. Entre los trabajos solicitados al gobierno del ELA de Puerto Rico se encuentra el estudio de Eastman & Marx (1953) que discute la transportación marítima entre Puerto Rico y Estados Unidos dentro del contexto de la industria azucarera, el estudio de Clover y Harris (1959) sobre el efecto de las leyes de cabotaje en el comercio marítimo de Puerto Rico y el estudio Puerto Rican Shipping and the U.S. Maritime Laws (1964) cuyo fin fue sugerir al ELA, políticas para minimizar los efectos de las tarifas marítimas sobre el desarrollo económico de la isla.

Entre los trabajos realizados por el gobierno de los Estados Unidos se encuentra el Puerto Rico-Virgin Island trade study: a regulatory staff analysis (1970) realizado por la Comisión marítima de Estados Unidos de América que examinó las tendencias históricas de las tarifas marítimas, las terminales portuarias, los servicios de transportación y sus costos. En cuanto a trabajos académicos señalan los asesores del Presidente, el de la Prof. Paquita Pesquera (1965) que propone explicar cómo las leyes de cabotaje pueden afectar el proceso de industrialización y, la tesis del Dr. Quiñones (1990) que estudia la relación de las tarifas oceánicas en los precios de algunos bienes alimenticios para determinar si se afectan con el precio de las tarifas marítimas.

Señalan los asesores que la Ley Jones no fue la primera ley de su tipo en ser implementada en los Estados Unidos ya que para el año 1789 ya existían leyes de cabotaje en aguas territoriales estadounidenses. En el contexto internacional, la mayoría de las naciones tienen o han tenido leyes de cabotaje de algún tipo, según lo indica la Administración Marítima del gobierno federal (MARAD, por sus siglas en inglés), en su estudio "*By the Capes Around The World: A Summary of World Cabotage Practices*". Dicho estudio resume las preferencias nacionales y provisiones legales de varios países con respecto al comercio marítimo y establece que de 53 países que suministraron información al estudio, 40 países poseen restricciones de cabotaje, 30 proveen algún tipo de subsidio, 43 indicaron tener restricciones en cuanto a la tripulación, 37 tienen restricciones en la posesión de embarcaciones, sólo 6 poseen restricciones en la construcción de embarcaciones y 15 países tienen restricciones en el abanderamiento de las embarcaciones.

El trabajo realizado por la Oficina de Asesores del Presidente parte de un análisis científico econométrico utilizando una curva de demanda recíproca. Este concepto es utilizado con el propósito de explicar cómo se afecta el volumen de comercio exterior por cambios en los precios de los productos y cómo las relaciones de comercio se transforman ante eventos como el crecimiento económico, la política comercial y las preferencias de los consumidores. El mismo determina un orden de magnitud del costo adicional en que la economía de Puerto Rico tiene que incurrir al transportar sus importaciones y exportaciones bajo el régimen existente de cabotaje. La serie de datos históricos utilizados comprende los años fiscales desde 1976 hasta 2000.

Según los resultados del estudio, adjuntos en la ponencia, los valores de importaciones a precios constantes con y sin costos de transportación, para el año 2000, representan los $52,828 y $54,546 millones respectivamente. El valor estimado de la diferencia de estos valores, es decir, $1,718 millones representan el valor del costo de transporte de la mercancía que se mueve por medio del comercio exterior de Puerto Rico. Por otro lado, el valor estimado del costo de transporte del

comercio con Estados Unidos es de $1,512 millones, un 88 por ciento del valor total del costo del comercio exterior de Puerto Rico.

Como parte de los hallazgos del estudio reseñado, establecen los Asesores que la diferencia en tarifas promedio de transporte en contenedores de 20 pies equivalentes, para contratos de transporte entre transportistas bajo jurisdicción estadounidense y otras jurisdicciones, estandarizadas por la distancia entre puertos, es de aproximadamente 28.1 por ciento.

En resumen, el costo adicional de transporte por líneas de transporte americanas sobre el costo de otras líneas representa, aproximadamente, $426 millones para el año fiscal 2000. En otras palabras el costo de oportunidad para el Estado Libre Asociado de Puerto Rico de mantener un comercio bajo las leyes de cabotaje ascendió a $426 millones. A una tasa de interés de 5 por ciento anual, el valor de la pérdida del comercio exterior por el diferencial del transporte marítimo estadounidense es de $8.497 millones.

De acuerdo con los resultados reseñados anteriormente los asesores del Presidente concluyen que el arreglo institucional que regula el transporte del comercio exterior de Puerto Rico representa un costo relativamente alto para la economía ya que limita la capacidad de exportación y aumenta el costo interno y los precios de los productos importados. Prosiguen a recomendar a la Asamblea legislativa el remover las restricciones de la Ley Jones para armonizar la Política de transportación marítima internacional, eliminar los requisitos de construcción de las embarcaciones, sólo reteniendo los requerimientos de una tripulación estadounidense. Recomiendan además permitir que aquellas embarcaciones extranjeras que se le ha permitido entrar en el mercado de transportación marítima de Puerto Rico provengan de un país o jusrisdicción que tenga un acuerdo recíproco con los Estados Unidos y enmendar las reglas del "United States Coast Guard" para que todas las embarcaciones cumplan con todos los requisitos reconocidos internacionalmente sobre seguridad y construcción marítima, además de todos los estándares de medio ambiente que rigen bajo las leyes de los Estados Unidos.

Aludiendo al proyecto del Megapuerto en el área sur de Puerto Rico los asesores establecen que la discusión en torno a dicho proyecto se debe orientar hacia el hecho de que Puerto Rico se encuentra en una posición ideal en términos geográficos, idiomáticos y culturales por su proximidad a América Central y del Sur y por su relación con Estados Unidos. Añaden que el uso eficiente de dicha facilidad en el área sur de la isla debe orientarse hacia la producción y distribución en dicha área ya que se trata de una población de 30 millones de personas y una población flotante de 30 millones que van a estar consumiendo bienes. Esto constituye un factor importante para entender el problema de costo de oportunidad en el establecimiento y manejo de un centro portuario de gran escala.

Culminan su escrito estableciendo su preocupación por la falta de un reconocimiento en Puerto Rico de las acciones de otros países vecinos en la región hacia el establecimiento de puertos de gran escala. Recomiendan que la Comisión tenga una conciencia clara de que no se trata de otro proyecto gigante de construcción. Se trata de un pesado compromiso con el futuro económico de la isla, que hay que evaluar adecuadamente antes de comprometerse finalmente.

VI. SEGUNDO ESTUDIO DE LA ALIANZA MARITIMA

En octubre de 2001, la Alianza Marítima de Puerto Rico, sometió a la Comisión un estudio reciente sobre el transporte marítimo entre Puerto Rico y Estados Unidos, cuyos hallazgos se resumen de la siguiente manera:

1) el comercio marítimo se caracteriza por el alto nivel de competencia. Son cinco (5) empresas de acarreo las que proveen servicios de transporte intermodal de alta

frecuencia que integra a Puerto Rico con el sistema de transporte continental. Estas compañías compiten en precios y calidad de servicio.

2) Las empresas de transporte han demostrado suficiente capacidad para cumplir con las necesidades del comercio.
3) Las empresas de transporte continuan invirtiendo en nuevo equipo y tecnología para ofrecer a los clientes transporte intermodal.
4) El precio del transporte de carga oceánica entre los EE.UU. y Puerto Rico se ha reducido consistentemente durante la última década y los fletes de acarreo en términos reales han declinado en un promedio anual de 4 % alcanzando niveles en el 2001, de una tercera parte por debajo de los niveles de 1991.
5) La reducción en los fletes por carga comercial entre EE.UU. y Puerto Rico es más grande que la experimentada en el sector de carga por tren y camiones, y es al menos tan grande como la reducción en los fletes marítimo en los principales mercados navieros internacionales como el comercio transpacífico entre Asia y América del Norte.
6) Los niveles en el servicio comercial ofrecido entre EE.UU. y Puerto Rico compara favorablemente con aquellos provistos a lugares limítrofes como República Dominicana y Jamaica, que no están sujetos a la Ley Jones, además, de que los niveles de fletes por cargas en el comercio de Puerto Rico son significativamente menores que los fletes impuestos por transportistas extranjeros en los mencionados mercados.
7) Los requisitos de la Ley Jones afectan sólo el 11% del total de los transportistas en el comercio entre EE.UU. y Puerto Rico. El impacto es en la tripulación de las naves y el costo de construcción de barcos en astilleros de EE.UU. versus los astilleros extranjeros. Del costo de esta porción de transportistas, aproximadamente una tercera parte podría aplicar a un operador extranjero así también como a uno de EE.UU. Sin embargo, los rendimientos del 89% restante de los costos de los transportistas de EE.UU. pueden anular cualquier desventaja en el impacto del costo por la Ley Jones.
8) Ante el hecho de que existe un costo diferencial por la Ley Jones, esto incide en una insignificante porción de los precios de mercancías embarcadas a Puerto Rico desde EE.UU. En un análisis de los artículos de consumo importados en Puerto Rico, el costo potencial de la Ley Jones implica menos de 1% del precio final de las mercancías por sobre 90% de las mercancías analizadas y en el caso más extremo, no excedieron el 2%.

En resumen, no hay evidencia creible, según la Alianza, de que la Ley Jones cueste a los residentes de Puerto Rico nada más de lo que ellos pagarían si no estuvieran sujetos a la Ley Jones, y, en caso de que ésta perdiera vigencia, es altamente posible que los residentes de Puerto Rico pagarían más por la carga marítima con los EE.UU., particularmente por embarques desde Puerto Rico.

VII. HALLAZGOS DE LA COMISION

Luego de las vistas públicas celebradas y de las ponencias sometidas ante la Comisión, salen a relucir los siguientes datos:

a) Aunque hay estudios realizados por entidades gubernamentales, privadas y profesionales del país que favorecen la eliminación o la permanencia de la Ley Jones en el transporte

marítimo entre Puerto Rico y EE.UU., los mismos no detallan los costos, por productos y volumen, del transporte marítimo en Puerto Rico, en comparación con otros destinos que no estén bajo la Ley Jones. Así fue señalado en las vistas públicas. Sin embargo, según establecido en las vistas, se estima que el transporte marítimo entre Puerto Rico y EE.UU. representa cerca de un 25% del total del transporte marítimo de los Estados Unidos, existiendo unas 7 u 8 rutas entre ambos puntos.

b) Esto no significa que hace falta información. La información existe pero las estadísticas y los datos técnicos no son lo suficientemente concretos para asumir una posición contundente.

c) Es importante entender que el funcionamiento del Puerto de las Américas no está ligado a la eliminación o modificación de las leyes de cabotaje, porque los barcos que atraquen en el mismo, no siguen ruta hacia destino estadounidense. Sin embargo, para maximizar el éxito de este proyecto, es conveniente que las leyes de cabotaje no le apliquen.

d) La mayoría de los deponentes; todos los que representan a las agencias del gobierno del Estado Libre Asociado de Puerto Rico y de las asociaciones profesionales, favorecen la eliminación de las leyes de cabotaje en Puerto Rico. Esto demuestra que puede haber un frente común consolidado a favor de la eliminación o modificación de la Ley Jones.

e) El que las dependencias gubernamentales y los organismos profesionales de Puerto Rico estén de acuerdo en que la Ley Jones tiene cierto impacto negativo en la economía de Puerto Rico, tiene un gran peso en los pasos que debe tomar el gobierno del Estado Libre Asociado de Puerto Rico. La posición del Departamento de Desarrollo Económico y Comercio, argumentando que el impacto en Puerto Rico de la eliminación de la Ley Jones sería una reducción considerable del costo (alrededor del 20%) y a su vez, una inyección económica de $220 millones de dólares anuales, puede ser fundamental en los esfuerzos económicos del gobierno de Puerto Rico para cabildear por su eliminación o modificación.

f) Sin embargo, las organizaciones que representan a los obreros que trabajan en las navieras y en los puertos marítimos, están totalmente en contra de su eliminación, por temor a perder los empleos que se generan en el negocio marítimo y los beneficios que reciben. Es conocido que estas organizaciones obreras tienen gran poder en los Estados Unidos y han cabildeado en contra de la eliminación de la Ley Jones.

g) También están en contra de la eliminación de las leyes de cabotaje, las empresas navieras que tienen negocios en Puerto Rico. Sin embargo, algunos representantes de esas empresas se han manifestado a favor de la modificación de los requisitos establecidos en la Ley Jones, pero no de su eliminación total de manera inmediata. Incluso, hubo una ponencia en la que se expresó la posibilidad de que muy pronto se eliminará esa ley, por el hecho de que la presión del libre comercio y los tratados internacionales aprobados por los paises, obligarán a la realización de esos cambios.

VIII. RECOMENDACIONES DE LA COMISION

a) Ante la falta de incentivos económicos para el desarrollo de Puerto Rico, es necesario buscar alternativas para contrarrestar las consecuencias de la eliminación de la Sección 936 del Código Federal de Rentas Internas y enfrentar los efectos que tiene en nuestra economía la liberalización de las barreras arancelarias y no arancelarias en el comercio internacional. La Ley Jones constituye una barrera para el libre comercio.

b) Es claro que Puerto Rico, poco a poco, ha ido perdiendo su posición privilegiada de acceso al mercado de los Estados Unidos y se ha ido reduciendo su capacidad competitiva frente a los mercados competidores integrantes del Tratado de Libre Comercio (NAFTA) y de la futura Area de Libre Comercio de las Américas (ALCA).
c) Ante la eventual eliminación de las barreras arancelarias y no arancelarias en el comercio internacional, las cuales EE.UU. favorece, es importante hacer énfasis en que las leyes de cabotaje son también una barrera al desarrollo económico y comercial de nuestra isla.
d) Es urgente que el gobierno del Estado Libre Asociado de Puerto Rico adopte como política pública, ante el gobierno de los EE.UU., que se exima a Puerto Rico de las disposiciones de las leyes de cabotaje o, al menos, se logre la modificación de los requisitos de la Ley Jones aplicables a Puerto Rico, como lo han hecho otras jurisdicciones de los Estados Unidos.
e) Se hace necesario solicitar al Congreso de los Estados Unidos que se exima a Puerto Rico de la aplicabilidad de la Ley Jones o se modifique la misma para excluir a la isla de alguno de los requisitos que le aplican: registro, tripulación, construcción y propiedad estadounidense de la embarcación de transporte marítimo. Según discutido durante las vistas públicas, los requisitos relacionados con la transportación exclusiva de mercancías entre Puerto Rico y EE.UU., en primer lugar, en barcos construidos en EE.UU. y en segundo lugar, de propiedad norteamericana, pueden ser viables para su modificación en la aplicación de la Ley Jones a nuestra isla. Esto puede tomarse en consideración, dado el hecho de que los barcos construidos en EE.UU. y con bandera norteamericana en el comercio internacional, se han ido reduciendo y no deben amenazar la seguridad nacional de EE.UU.
f) Ese fue el caso, en Puerto Rico, de la Ley de Barcos de Pasajeros, legislación gemela a la Ley Jones. También ha sido el caso de la aplicabilidad parcial de la Ley Jones en otras jurisdicciones como Guam, que no le aplica el requisito de que el transporte marítimo sea en naves construidas en los EE.UU. y a las Islas Marianas del Norte que sólo aplica la ley cuando se trata de actividades entre el gobierno de EE.UU. y sus contratistas en dichas islas. La Ley Jones no aplica a las Islas Vírgenes ni a Samoa Americana.
g) Es necesario que la Asamblea Legislativa de Puerto Rico apruebe la Resolución Concurrente del Senado 19 que solicita al Congreso de los Estados Unidos que se exima a Puerto Rico de la aplicación de la Ley Jones. Sin embargo se recomienda que se enmiende la mencionada medida a los fines de poder aceptar la modificación de uno o más de los requisitos que impone la Ley Jones, a la transportación marítima entre Puerto Rico y los Estados Unidos.
h) Finalmente, otra alternativa es solicitar la exención de la ley para que los barcos extranjeros puedan levantar carga en el Puerto de las Américas y continuar su ruta a otros puertos de EE.UU. Esto permitiría al Puerto de las Américas maximizar su éxito en el comercio internacional.

CONCLUSIONES

La Comisión de Asuntos Internacionales y Federales recomienda la aprobación del informe sobre la R. del S. 100. El Senado de Puerto Rico debe recomendar al Gobierno del Estado Libre Asociado de Puerto Rico que se establezca como política pública la eliminación o modificación de

las leyes de cabotaje en Puerto Rico y se inicie un proceso de cabildeo en el Congreso de los Estados Unidos de América para ese fin. Como primer paso en este nuevo esfuerzo, la Asamblea Legislativa debe aprobar una Resolución Concurrente, formalizando así, la política pública de las cámaras legislativas.

Por todo lo anterior, la Comisión de Asuntos Internacionales y Federales rinde su informe, recomendando su aprobación.

Respetuosamente sometido,
(Fdo.)
José A. Ortiz-Daliot
Presidente
Comisión de Asuntos Internacionales y Federales"

SR. DALMAU SANTIAGO: Señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Señor Portavoz.

SR. DALMAU SANTIAGO: Para que se considere en un turno posterior la aprobación del Informe de la Resolución del Senado Número 100.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): ¿Hay objeción? No habiendo objeción, a un turno posterior.

- - - -

Como próximo asunto en el Calendario de Ordenes Especiales del Día, se da cuenta del Informe Final en torno a la Resolución del Senado 201, titulada:

Para ordenar a la Comisión de lo Jurídico del Senado de Puerto Rico realizar un estudio amplio sobre una Asamblea Constituyente, o su equivalente como estructura procesal, para atender el asunto del status político de Puerto Rico.

"INFORME FINAL

AL SENADO DE PUERTO RICO:

Vuestra Comisión de lo Jurídico del Senado, previo estudio y consideración de la Resolución del Senado 201, tiene a bien rendir su informe final con los hallazgos, conclusiones y recomendaciones.

Este informe no pretende, por evidentes razones legislativas, componer un tratado sobre nuestra encomienda, ni agotar los muchos pormenores que suplican atención. Es un documento de trabajo, por lo que es sencillo y escueto, cuyo fin es transmitir al Pleno del Senado los elementos esenciales en torno al concepto, de forma tal que acondicione al Cuerpo para atender cualquier legislación relacionada y abra el apetito de sus Miembros a hurgar más, individualmente, sobre el asunto.

Pretende además, responder oficialmente al mandato votado por el electorado en las elecciones generales pasadas. El Partido Popular Democrático, partido triunfante, presentó como parte íntegra de su *Programa de Gobierno*, Proyecto Puertorriqueño para el Siglo 21, *Status, Proyecto del Cincuentenario*, ("dirigido a garantizar que se escuche el sentir de todos los

puertorriqueños"), tres bases para cumplir con el asunto. Una, la Segunda, es la "búsqueda del *entendido procesal* entre los puertorriqueños". A cuyos efectos se nombraría una *Comisión de Unidad y Consenso*, con responsabilidad de "analizar todas las alternativas procesales que tiene el Pueblo de Puerto Rico para ejercer su derecho a la autodeterminación." Hemos aquí, en *La Asamblea de Status del Pueblo Puertorriqueño,* la otra alternativa.

Procede, entonces, abundar sobre los parámetros estudiados y producto de un exquisito diálogo entre deponentes pensadores sobre el tema—quienes gentil y desprendidamente acudieron al llamado de esta Comisión—y los Miembros de la Comisión de lo Jurídico.[1]

I. CONSIDERACIONES PREVIAS.

Los eventos conducentes a la aprobación de la Constitución del Estado Libre Asociado, fueron el último reconocimiento formal Congresional del asunto de status.[2] A partir de entonces hubo múltiples intentos para que se retomara el tema, infructuosamente.[3] Esa nueva relación[4] entre Puerto Rico y los Estados Unidos y los problemas inherentes a ella, se relegó entonces a los tribunales de justicia y al debate político, tanto en Puerto Rico como en Washington. Los primeros propiciaron más confusión que soluciones y lo segundo generó un catálogo de problemas típicos a los esquemas de "oportunidades" partidistas y electorales.

Hasta, e incluyendo, el último evento de iniciativa Congresional auspiciado por el Representante Federal Don Young, de Alaska, rememorando el anterior del Senador Bennet Johnson, la realidad gubernamental entre Washington y San Juan, en materia de status, tiene matices de irrelevancia y hasta en algunos momentos, elementos de falta de respeto por parte de funcionarios electos y no electos en su carácter particular. Del último plebiscito ni conocimiento se tomó. Esto, unido a la aparente estrategia oficial de ignorar los resultados electorales puertorriqueños, fuerzan la necesidad de atender alternativas noveles que activen un mayor grado de atención Congresional y de los partidos políticos de los Estados Unidos.

Cabe la posibilidad que eventos desarrollándose tanto en Puerto Rico como en Estados Unidos estén fertilizando, directa e indirectamente, a corto y a largo plazo, el grado e intensidad de atención del legislador federal hacia Puerto Rico y sus problemas. Para mencionar uno reciente, el caso de Vieques. Tal vez también el complejo de eventos relacionados con corrupción y figuras de primera línea implicadas. Inclusive, la reconfiguración estratégica de Estados Unidos ante el mundo luego de los actos terroristas y lo que aparenta ser un nuevo "arreglo" con Cuba y sus implicaciones, así como la nueva visión de mercados mundiales de los Estados Unidos ante la presencia de la Comunidad Europea y el "nuevo orden mundial".

Por otra parte, la filosofía de conquista que dio a Estados Unidos el empuje para la Guerra Hispanoamericana y que le obtuvo Puerto Rico, ha comenzado a ceder. La doctrina de los llamados

---

[1] Hon. Carlos Vizcarrondo, Lcdo.Noel Colón Martínez,Lcdo. Juan Mari Brás, Lcdo. Oreste Ramos, Lcdo. Juan Manuel García Passalcqua, Prof. Julio Muriente, Lcdo. Luis Vega, Hon. Néstor Duprey, Lcdo. Charlie Rodríguez, Lcdo. Osvaldo Villanueva, Lcdo. Carlos Gorrín, Lcdo. Marco Rigau, Lcdo. Eduardo Morales Coll, Colegio de Abogados, Comisión de Derechos Civiles, Dr. Angel Rivera Ortiz, Dr. José Javier Colón Morera, Dr.Antonio Fernós, Lcdo. Luis Muñoz Rivera (Miembro de la Convención Constituyente).

[2] Aparte de las razones dadas en los Informes de Comisión recomendando la aprobación en 1956, al H.R 9038 (ser tratado Puerto Rico como estado para efectos del Tribunal Federal) y en 1961, al H.R. 7038 (para elevar las apelaciones directamente al Tribunal Supremo Federal).

[3] Ramírez Lavandero y Ortiz Dalliot, *Documents on the Constitutional Relationship of Puerto Rico and the United States*, Puerto Rico Federal Affairs Adm., 1988.

[4] 82do.Congreso, 3 de julio de 1952, Public Law 447, 66 Stat. 327, Cap. 567, validando la Constitución.

Casos Insulares[5], donde se convalida el principio de adquirir territorios donde sus habitantes disfrutarían sólo aquellos derechos que el Congreso escogía, objetado entonces vehementemente por el gran jurista Juez Harlan, recibe su primera estocada en la *disidencia* del Juez Thurgwood Marshall en el caso de *Harris v. Rosario*[6] al indicar que la validez de esos casos es hoy dudosa ("questionable"). La segunda, del Juez Brennan en su *concurrencia* en *Torres v. Puerto Rico*[7] donde cuestiona la validez "de los casos viejos como *Downes v. Bidwell, Dorr v. US, Balzac v. Puerto Rico*".

Vale consignar el análisis del Juez Pregerson, del Noveno Circuito de Apelaciones, en una extensa disidencia en un asunto de aplicabilidad de la Enmienda XIV de la Constitución federal:

> "Moreover, it is important to remember that the Insular Cases are a product of their time, a time when even the Supreme Court based its decisions, in part, on fears of other races…Justice Harlam warns in his vigorous dessent in *Downes* that the principle announced in that case could work a radical mischiveous change in our system of government…"[8]

Debemos hacer notar también la evolución en la "sociología judicial" del Tribunal Supremo federal entre el caso de *Harris*, ante, y el caso posterior de *Puerto Rico v. Brastad*[9]. Los Jueces de la mayoría en el primero, se unen a la mayoría en el segundo, en la opinión de Marshall, quien había escrito la opinión minoritaria en aquel y entre un caso y otro varía la filosofía decisional.[10] En fin, es muy posible que se pueda estar reconfigurando otro estado de situación gubernamental en esta materia.

II. BASE LEGAL.

Esta Comisión entiende que ha generado este factor más atención, que el realmente necesario. Basta reconocer que irrespectivamente del sentir sectorial o de preferencias, el pueblo puertorriqueño posee facultad suficiente en derecho para convocar la Asamblea.

> "Es al pueblo de Puerto Rico, por tanto, a quien corresponde entender directamente en la decisión de su destino final o en la aprobación de medidas que afecten de modo importante sus relaciones con Estados Unidos. La Asamblea Legislativa del país tiene facultad para disponer plebiscitos no discriminatorios sobre tales medidas o sobre la cuestión general de status. La asignación de fondos para tales fines constituye indudablemente una asignación de fondos para fines públicos." *P.S.P. v. E.L.A.*[11]

La Asamblea será el resultado de una consulta y desembocará en otra consulta o consultas y comprende indudablemente una "cuestión general de status". Máxime, cuando las mismas entienden exclusivamente con el "destino final" en las relaciones con Estados Unidos, ejerciendo el poder que se reservó el pueblo a tales efectos. Poder emanante de la Resolución Número 23 de la Convención

---

[5] *De Lima v. Bidwell*, (1901) 182 US 1; *Downes v. Bidwell*, (1901) 182 US 244; *Dooley v. United States*, (1901) 183 US 151; *Pepke v. United States*, (1901) 183 US 176; *Hawaii v. Mamkichi*, (1903) 190 US 197; *Dorr v. United States*; (1904) 195 US 138; *Rassmussen v. United States*, (1905) 197 US 516; *Kopel v. Bingham*, (1909) 211 US 468; *Balzac v. People of Puerto Rico*, (1922) 258 US 298; *Puerto Rico v. The Shell Co.*, (1937) 302 US 253.

[6] (1980) 446 US 651, pág. 1930-1931.

[7] (1979) 442 US 465, 475-476. Traducción nuestra.

[8] *Rabang v. US*, (9th. Cir. 1994) 35 F.3de. 1449, 1463-1464.

[9] (1987) 107 US 2802

[10] Sobre la interpretación dada a *Harris* por el Government Accounting Office, véase *Briefing Notebook for the Committee on Energy and Natural Resources, U.S. Senate*, June 1989, pag. 4-7. En *Brastad*, véase nota núm. 5, opinión mayoritaria.

[11] 107 D.P.R. 590 (1978), pág. 609. Véase además *Báez-Galib v. C.E.E.*,146 D.P.R._, (2000), T.S.P.R. 161.

Constituyente y validado judicialmente en *P.S.P. v. E.L.A.* pág. 608.[12] El gobierno de los Estados Unidos no está facultado para oponerse o evitarla, resultando tal legislación de la soberanía interna dada mediante el proceso constitucional, equivalente al poder "cuasi-soberano" de un estado de la unión.[13] Obviamente, ésto no implica que el Congreso forzosamente atienda y responda a los resultados.

Aunque de mayor envergadura, el derecho natural de los puertorriqueños como ente social aparte y diferente del resto del mundo, constitutivo de una nacionalidad socio-política, ofrece una base sólida y entendible por el derecho internacional. Se presta, sin embargo, a suspicacias ideológicas en Puerto Rico que debemos soslayar ante la existencia de aperturas latentes. Reconocido por el propio Congreso al tener ante sí, analizar y aprobar el Preámbulo contentivo del concepto, "Nosotros, **el pueblo de Puerto Rico**…ordenamos y establecemos esta Constitución para el Estado Libre Asociado que en el ejercicio de **nuestro derecho natural** ahora creamos…", ese Cuerpo esta impedido (estopped) de cuestionar esa calidad de derecho.

Es vital subrayar que nuestro más alto tribunal ha resuelto que el Preámbulo no es una mera proclamación de principios. Tiene pleno valor de derecho constitucional positivo y se traduce en compromisos o principios al cual se adhirieron los constituyentes, el Pueblo.[14]

Otra fuente de derecho, aunque más complicada y sujeta a debates, es el estado de los Tratados internacionales de los Estados Unidos y su aplicación a Puerto Rico. Establece la Cláusula 2 del Artículo VI de la Constitución de los Estados Unidos, que "La presente Constitución, las leyes de los Estados Unidos que en virtud de ella se aprobaren y **todos los tratados celebrados o que se celebren bajo la autoridad de los Estados Unidos <u>será la suprema ley del país</u>**…" (Enfasis suplido.) Significa pues, que cualquier tratado concediendo derechos a una personalidad étnica o política como el cuerpo político conocido como Pueblo de Puerto Rico, es ley *dentro* de los Estados Unidos y afecta a cualquier ciudadano. Vale recordar que la Carta de las Naciones Unidas es un tratado al cual se suscribió Estados Unidos, es ley[15] y obliga, siempre que el asunto sea autoejecutable[16]. Plantean los peritos en derecho constitucional que el presente asunto se cobija bajo estos preceptos.[17]

Tomemos conocimiento también de la Sección 19, Artículo II de la Constitución del ELA. Esta cláusula condicionadora en la Carta de Derechos, rechaza que por ser enumerados se excluyan derechos que son del pueblo y allí no se incluyen. Reza, "La enumeración de derechos que antecede no se entenderá en forma restrictiva ni supone la exclusión de otros derechos pertenecientes al pueblo en **una democracia**, y no mencionados específicamente…" (Enfasis suplido.) Hacemos notar que los derechos protegidos no son meramente los "puertorriqueños", son los de "una democracia".[18]

---

[12] "Para mayor claridad, la Convención Constituyente expresó en el tercer apartado, inciso (e), de su Resolución Núm. 23 que 'El pueblo de Puerto Rico retiene el derecho de proponer y aceptar modificaciones en los términos de sus relaciones con los Estados Unidos de América…" Véase además *Ramirez de Ferrer v. Mari Brás,* ----DPR-----.

[13] *Alfred L. Snapps & Sons, Inc. v. Puerto Rico,* (1982) 458 US 592. Véase además *Rodríguez v. Popular Democratic Party,* (1982) 457 US 1, *Posadas v. Tourism Co.,*(1986) 478 US 328

[14] *P.I.P. v. C.E.E.*, (1988) 120 D.P.R. 580.

[15] *Diggs v. Richardson,*(D.C. Cir. 1976) 555 F.2d. 848.

[16] *People v. Saipán,* (9 Cir. 1974) 502 F.2d. 90 y *Pauling v. McElory,* (D.C. Dist. 1958) 164 F. Supp. 390.confirmado en 207 F.2d. 252.

[17] Ejemplo: Mesa Redonda de Deponentes, Turno Profesor Carlos Gorrín Peralta.

[18] Nuestra Carta de Derechos es de mayor alcance al interpretado por el Tribunal Supremo federal que la Constitución norteamericana, *López Vives v. Policía de Puerto Rico*, (1971) 118 D.P.R. 219.

Tanto ésta, como la que inspiró su inclusión en nuestra Carta, la Enmienda IX de la Constitución de Estados Unidos, pueden ser reconocidas como fuente de derecho, en la alternativa, inclusive por las preferencias o inclinaciones ideológicas o anímicas. Dice la Enmienda IX: "La inclusión de ciertos derechos en la Constitución no se interpretará en el sentido de denegar o restringir otros derechos que se haya reservado el pueblo."[19] Ante los temores de los padres de la constitución norteamericana, suficientes para votar en contra de las enmiendas (carta de derechos), de que la enumeración de derechos podría obviar otros tan importantes, James Madison resuelve la controversia con ella. Inclusive se le tiene como contrapeso a la Cláusula de Supremacía de los Estados.[20] La misma, obviamente, está accesible a todo ciudadano.

El Juez Abe Fortas, concurriendo en el caso *Griswold v. Connecticut*[21] explicó: "The language and history of the Ninth Amendment, reveal that the Framers of the Constitution believed that there are additional fundamental rights protected from governmental infringements, which exist alongside those fundamental rights specifically mentiones in the first eight Constitutional Amendments." Entre Saeger y Arnold, citados en las notas, se expone la cláusula como una recién redescubierta, ágil y que en casos dudosos de balance, obra en contra del gobierno. Sin ser este informe un medio de disquisiciones legalistas, recordemos que el derecho a la autodeterminación, como principio de derecho personal, esencialísimo al momento de la Convención y una de las bases *sine qua non* de la Revolución, coexistía con los derechos consignados en la Carta al momento de su redacción,[22] por lo que en la construcción de contenido de la Enmienda, hay que considerarlo.

III. PROPÓSITO.

Este mecanismo decisional democrático ha sido identificado con un sector ideológico en Puerto Rico. Cónsono con las profundas barreras que nos dividen como pueblo, se producen dificultades en aceptar conceptos emanantes de y propulsados por quienes no piensan igual. La Asamblea es una estructura democrática presentada en su origen por Hostos[23] y tomada por Albizu[24], siendo solo recientemente reconocida por líderes de diferente ideología.[25] Tal vez hemos ahí las dificultades de su aceptación hasta el presente.

El pueblo de Puerto Rico ha intentado todos los mecanismos disponibles en el arsenal de disposiciones electorales para atender el asunto del status. El plebiscito, proceso de gran excelencia electoral, ha resultado infructuoso y costoso. Sus resultados han sido obviados por el Congreso y

---

[19] Traducción al español por Ignacio Rivera, Secretario del Tribunal Supremo, *Cámara de Representantes,* Folleto sobre Documentos Básicos.

[20] Sager, *You Can Raise the First, Hide Behind the Fourth, and Plead de Fifth. But What on Earth Can You Do with the Ninth?* 64 Chicago-Kent L. Rev. 239 et seq.; *The Ninth Amendment and the Unwritten Constitution,* 64 Chicago-Kent L.Rev. 177 (1988); Barnett, *Reconceiving the Ninth Amendment*, 74 Cornell L. Rev. 1; Arnold, *Doing More than Recomending the Ninth Amendment*,64 Chicago-Kent L.Rev. 268.

[21] (1965) 381 US 479, 517.

[22] El concepto de "pillars of justice" como derecho conocido entonces, véase Barnett,ante, p. 31.

[23] Mari Bras, *La Base Hostosiana del Planteamiento Constituyentista* Materiales de Estudio, Congreso Nacional Hostosiano, 8 de julio del 2000.

[24] Delgado Cintrón, *La Convención Constituyente En Pedro Albizu Campos*, idem ante.

[25] Véase ponencia del Hon. Carlos Vizcarrondo Irizarry, Presidente de la Cámara de Representante (PPD), 19 de septiembre del 2001, ante esta Comisión, y pronunciamientos públicos de la Hon, Sila M. Calderón, Gobernadora y Presidenta del Partido Popular Demócratico y del Hon. Anibal Vega Borges, Portavoz en la Cámara de Representantes del Partido Nuevo Progresista.

localmente su uso ha sido mayormente de apoyo a las estrategias electorales cuadrienales para elegir gobierno. Inclusive en alguna ocasión sus resultados han sido tergiversados.[26]

Las llamadas iniciativas congresionales, consistentes en radicación de proyectos de ley en Cámara o Senado federal, son procesadas en el Congreso bajo las influencias del liderato partidista puertorriqueño buscando cada cual su inclinación. Ambas, la propiciada a través del Senador Johnson y el Representante Young, se convirtieron en luchas de intereses encontrados que causaron su destrucción. Una, la del Senador Johnson, al dar visos de posibilidades, fue descarrilada por los propios Congresistas. Hubo una Comisión de Status (*Stacom*),[27] con la participación de puertorriqueños y congresistas. Luego de múltiples reuniones, estudios, deposiciones y debates, produjo un informe como punto final. Verdadero punto final.[28]

En la gama de posibilidades conocidas, sólo resta este mecanismo decisional nunca antes intentado. El mismo contiene todos los elementos básicos de un proceso de autodeterminación democrático y producente de mandato válido en derecho. Su formulación y convalidación de decisiones, procederá del "sufragio universal, igual, directo y secreto…" protectivo de "toda coacción",[29] y responderá al principio elemental de "*one man, one vote*",[30] si el esquema electoral conducente se estructura acorde a esas bases constitucionales.

La única objeción presentada—que la autorización previa del Congreso, o por lo menos su expresión parlamentaria, es requisito indispensable para su legalidad—puede atenderse con razonabilidad. Primero, en todas las instancias donde el liderato puertorriqueño ha intentado sustraer formalmente el "sentir del Congreso", ha fallado. No existen dudas al respecto. Segundo, la etapa final de este modelo requiere, inevitablemente, la intervención del Congreso. Si el pueblo de Puerto Rico se ha arriesgado mediante plebiscitos, comisión de status e "iniciativas congresionales" a procesos de determinación política sin previo compromiso en las primeras y en la búsqueda de uno, fútilmente, en la última, no hay por qué resistir este otro modelo.

Como toda aventura calculada en el mundo de la alta política, el elemento esencialísimo es, y será, la voluntad política de hacerlo y la consciencia de que al no obtener la opinión minoritaria allí, todo, o parte, de las metas, la disposición de unirse, aún reticente y dolorosamente, al mandato de los más, es el verdadero triunfo de la democracia. Hemos ahí, entonces, la llave de esta empresa social. Este modelo exige, además, que los más estén dispuestos a ceder elementos a los menos para ofrecer el espacio vital donde los menos puedan satisfacer parte de sus expectativas.

IV. LA ASAMBLEA.

Sería irrazonable por improcedente pretender diseñar el modelo de lo que debe ser. Ese dibujo es parte íntegra del diálogo en la búsqueda de consenso. Pecaría esta Comisión de ocupar el campo de quienes tienen la autoridad primaria de ese diseño, tanto procesal como sustantivo. Esa autoridad inicial corresponde al liderato político y civil del país como interpretes tentativos del sentir

[26] Véase *Báez-Galib v. Rosselló*, 99 TSPR 3, 147 D.P.R.__.
[27] Trías Monje, *Historia Constitucional de Puerto Rico*, Vol. IV, pag.219, et seq., Ed. UPR, 1983.
[28] "Tan pronto se sometio el informe se reanudó en Puerto Rico el debate sobre el status con igual o mayor intensidad que antes, mientras reinaba en Washington la placidez e indiferencia de siempre frente a la agitación local. No había pasado nada. Trías Monje, idem. P. 244, Enfasis suplido.
[29] Sección 2, Artículo II, Constitución E.L.A.
[30] Mejor dicho, "una persona, un voto", *Fuster v. Busó*, (1974) 102 D.P.R. 327. Véase *Cerezo v. Busó*, (1975) 419 U.S. 1098.

del pueblo para entonces presentarle al electorado su producto consensado en pos de un mandato. Debemos, sin embargo, pormenorizar algunos elementos esenciales.

Para cumplir su propósito y superar todo cuestionamiento legal, es imprescindible: a) que sea correctamente convocada, b) que su composición responda a los principios electorales consignados en la Constitución a los efectos que represente correctamente al electorado, c) que sus procedimientos internos permitan la más amplia participación de sus miembros y propicie el mayor grado de diálogo, d) que sus determinaciones sean avaladas por el electorado y, e) que la tramitación de esas determinaciones, de consistir en intervención congresional, responda fielmente a lo avalado por el electorado.

A. Convocatoria.

Evidentemente el mecanismo legislativo es la *Resolución Concurrente*. Tiene fuerza de ley pero sólo hasta cumplirse el propósito para la cual fue radicada y sigue los trámites iguales a un proyecto de ley. Intervienen ambos Cuerpos Legislativos. En el Senado, está atendida en la Regla Número 16 del Reglamento, R. del S. Núm. 323 de 29 de marzo de 2001. Se descarta la *Resolución Conjunta*, porque no tienen carácter de legislación ni el propósito es enmendar la Constitución. Véase Regla Núm. 17, Reglamento, ante.

Tiene como propósito la Resolución presentar al electorado la conveniencia o no de la Asamblea y la autorización para convocarla mediante elección de delegados y perfilar la jurisdicción dentro de la cual podrá atender el asunto de status. Esencialísimo será una descripción detallada y sin dudas de cómo se manejará el resultado. Deberá determinarse si se impondrá un término para su conclusión y asignará fondos a ser administrados por la misma Asamblea, cónsono con la independencia de acción imprescindible.

B. Composición.

Resulta ésta la más delicada y difícil condición de configurar por razón de los dictámenes constitucionales relacionados con el proceso electoral.

Se reconoce pueden diseñarse múltiples esquemas dependiendo de cómo se cualifiquen los candidatos—sean sociedad civil o de partidos—o si se opta por no dar participación a los grupos no partidistas, o si se autoriza la participación de puertorriqueños residiendo fuera de la Isla bajo las premisas que se acuerden (*¿animus manendi/animus revertendi?)* .[31]

C. Procedimientos internos.

Siendo el requisito *imprescindible* del modelo el diálogo amplio para debates sustancialmente educados, los procesos internos han de ofrecer las máximas garantías de participación. El sistema de Comisiones de tipo *ad hoc* por temas y tiempos limitados por necesidades, podría adoptarse para estudios más detenidos sobre asuntos específicos que en el Pleno no rendiría frutos. Se propiciaría el diálogo privado individual para vaciar al récord público las conclusiones en su momento.

A considerarse es si se prohibe el esquema de *caucus*, dando mayor libertad individual así, como reglas de conducta parlamentaria, incluyendo el discurso, a fin de inmunizar en la medida posible, si es posible, las fricciones conducentes al tranque terco e improductivo.

[31] Si una persona prueba que su intención es volver a la Isla o si es quedarse "para siempre", fuera.

Un elemento también a considerarse es si la presidencia de la Asamblea debe ser rotativa semanalmente (o por términos cortos) de forma tal que no se genere una fuente de poder conducente a presiones internas. Esto, unido a una administración del sistema por agentes externos a la Membresía, pero responsable a ella, podría ofrecer una latitud de acción mayor en un cuerpo parlamentario. El financiamiento del modelo deberá considerar una fuerte inversión en la mejor asesoría disponible en las materias a discutirse. Nuestras universidades agrupan un excepcional talento que mediante acuerdos con esos centros docentes, puedan accesarse sin afectar su labor principal educativa.

D. De vuelta al electorado.

La Asamblea puede no llegar a acuerdo, en cuyo caso terminó su mandato. Puede llegar al acuerdo definitorio de una sola fórmula de status, puede diseñar varias fórmulas o puede llegar a acuerdos inimaginables al presente. Llegado el momento de consignar los resultados, es ineludible e insustituible presentarlos al electorado para su aval. La cantidad del voto para otorgar el mandato final de acción, será la razonable, lo que es otra área de análisis vital.

Dada la importancia de esta intervención, el producto final a presentarse tienen que satisfacer el entendimiento del denominador más humilde de nuestro electorado. No debe existir, ni la posibilidad, de vicios en la presentación, por lo que una alternativa a explorarse es que sea la propia Asamblea la autorizada a presentar y explicar al electorado sus determinaciones, así como dirigir el proceso electoral aunque delegue en la Comisión Estatal de Elecciones la administración inmediata.

E. Tramitación de determinaciones.

El fin obvio es presentar un frente unido ante el Congreso y una exigencia de acción, avalado todo por el pueblo y fundada en derechos reconocidos. La Asamblea, en la forma que estime conveniente en términos prácticos, deberá determinar la forma y modo de la presentación. Un mecanismo que transmita fielmente el mandato dado y que atienda la siempre posible excisión de sectores previo a esa presentación.

El gobierno vendría en la obligación de facilitar con sus relaciones oficiales la transmisión del mandato y reflejará el apoyo de sus instituciones al proceso total. Transmisión que tendría como requisito su transparencia y comunicación constante con el electorado, rindiéndose cuentas públicas a cada paso y en cada instante.

V. Conclusión y recomendación

La *Asamblea de Status del Pueblo Puertorriqueño* es un mecanismo viable y apropiado para atender ese asunto político. Esta Comisión de lo Jurídico recomienda que se considere como una alternativa prioritaria, conscientes de la impotencia reflejada por las otras alternativas tradicionales. El *plebiscito*, la *iniciativa congresional* y la llamada *comisión de status*, aún cuando hayan surgido de la voluntad mayoritaria del pueblo, el Congreso de los Estados Unidos no ha considerado sus propósitos ni resultados.

Respetuosamente sometido,
(Fdo.)
Eudaldo Báez Galib
Presidente
Comisión de lo Jurídico”

SR. DALMAU SANTIAGO: Señor Presidente.
PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Señor Portavoz.
SR. DALMAU SANTIAGO: Para que se considere en un turno posterior la aprobación de esta medida.
PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): ¿Hay objeción? No habiendo objeción, así se acuerda.

- - - -

Como próximo asunto en el Calendario de Ordenes Especiales del Día, se anuncia el Proyecto de la Cámara 332, titulado:

"Para adicionar un inciso (a) al Artículo 8.005 de la Ley Núm. 81 de 30 de agosto de 1991, según enmendada, conocida como "Ley de Municipios Autónomos del Estado Libre Asociado de Puerto Rico de 1991", a fin de prohibir a los municipios el uso de las aportaciones o cuotas retenidas a los empleados municipales, para fines distintos a los cuales han sido autorizados, y para establecer penalidades."

SR. DALMAU SANTIAGO: Señor Presidente.
PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Señor Portavoz.
SR. DALMAU SANTIAGO: Para que dicha medida sea devuelta a Comisión.
PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): ¿Hay objeción? No habiendo objeción, así se ordena.

- - - -

Como próximo asunto en el Calendario de Ordenes Especiales del Día, se anuncia la Resolución Conjunta de la Cámara 826, titulada:

"Para asignar al Departamento de Hacienda la cantidad de tres mil cuatrocientos treinta (3,430) dólares, de fondos provenientes de la Resolución Conjunta Núm. 255 de 17 de agosto de 2001 para ser transferidos al Sr. Edmundo Disdier Alvarez, para completar los gastos del diseño, arte y portada del libro "Un Poco de Mí y de Mis Canciones", y para autorizar el pareo de los fondos asignados."

SR. DALMAU SANTIAGO: Señor Presidente.
PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Señor Portavoz.
SR. DALMAU SANTIAGO: Para que se aprueben las enmiendas sugeridas en el informe.
PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): ¿Hay objeción? No habiendo objeción, se aprueban.
SR. DALMAU SANTIAGO: Señor Presidente.
PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Señor Portavoz.
SR. DALMAU SANTIAGO: Para que se apruebe la medida según ha sido enmendada.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): ¿Hay objeción? No habiendo objeción, se aprueba.

SR. DALMAU SANTIAGIO: Señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Señor Portavoz.

SR. DALMAU SANTIAGO: Para que se aprueben las enmiendas al título sugeridas en el informe.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): ¿Alguna objeción? No habiendo objeción, se aprueban.

- - - -

Como próximo asunto en el Calendario de Ordenes Especiales del Día, se anuncia la Resolución Conjunta de la Cámara 1178, titulada:

"Para reasignar al Municipio de Ponce la cantidad de tres mil ochenta y ocho (3,088) dólares provenientes de la Resolución Conjunta Núm. 606 de 2 de septiembre de 2000 del Distrito Núm. 24 de la partida 1 para Aportación para la compra de material o equipo y para la realización de actividades que propendan el bienestar social, deportivo, cultural y mejorar la calidad de vida de los residentes del Distrito Representativo Núm. 24 para ser transferidos como se detalla en la Sección 1, de esta Resolución Conjunta; y para autorizar el pareo de fondos."

SR. DALMAU SANTIAGO: Señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Señor Portavoz.

SR. DALMAU SANTIAGO: Para que se aprueben las enmiendas sugeridas en el informe.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): ¿Hay objeción? No habiendo objeción, se aprueban.

SR. DALMAU SANTIAGO: Señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Señor Portavoz.

SR. DALMAU SANTIAGO: Para enmienda adicional

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Adelante.

SR. DALMAU SANTIAGO: En la página 1, líneas 3, 4 y 5, después de partida "1", tachar todo su contenido hasta el número "24" en la línea 5. En la página 1, línea 6, después de "transferidos" insertar "y usados".

Esas son las enmiendas, señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): ¿Hay objeción? No habiendo objeción, se aprueban.

SR. DALMAU SANTIAGO: Señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Señor Portavoz.

SR. DALMAU SANTIAGO: Para que se apruebe, según ha sido enmendada, la Resolución Conjunta de la Cámara 1178.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): ¿Hay objeción? No habiendo objeción, se aprueba.

SR. DALMAU SANTIAGIO: Señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Señor Portavoz.

SR. DALMAU SANTIAGO: Para que se aprueben las enmiendas al título sugeridas por el informe.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): ¿Alguna objeción? No habiendo objeción, se aprueban.

SR. DALMAU SANTIAGO: Señor Presidente, para enmiendas adicionales.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Adelante.

SR. DALMAU SANTIAGO: En las líneas 3, 4 y 5, después de partida "1", tachar todo su contenido hasta el número "24" en la quinta línea. En la línea 6, después de "transferidos" insertar "y usados".

Son todas las enmiendas al título, señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): ¿Hay objeción? No habiendo objeción, se aprueban.

- - - -

Como próximo asunto en el Calendario de Ordenes Especiales del Día, se anuncia la Resolución Conjunta de la Cámara 1179, titulada:

"Para reasignar al Municipio de Ponce la cantidad de quinientos (500) dólares provenientes de la Resolución Conjunta Núm. 606 de 2 de septiembre de 2000, Distrito Representativo Núm. 24 de la partida 2, Aportación para la celebración de Fiestas de Reyes para ser transferidos como se detalla en la Sección 1, de esta Resolución Conjunta, y para autorizar el pareo de fondos."

SR. DALMAU SANTIAGO: Señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Señor Portavoz.

SR. DALMAU SANTIAGO: Para que se aprueben las enmiendas sugeridas en el informe.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): ¿Hay objeción? No habiendo objeción, se aprueban.

SR. DALMAU SANTIAGO: Señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Señor Portavoz.

SR. DALMAU SANTIAGO: Para enmienda adicional.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Adelante.

SR. DALMAU SANTIAGO: Página 1, línea 3, después del "2" tachar "Aportación para la celebración de Fiestas de Reyes". En la página 1, línea 4, después de "transferidos" insertar "y usados".

Son todas las enmiendas, señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): ¿Hay objeción? No habiendo objeción, se aprueba.

SR. DALMAU SANTIAGO: Señor Presidente, para que se apruebe según ha sido enmendada la Resolución Conjunta de la Cámara 1179.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): ¿Hay objeción? No habiendo objeción, se aprueba.

SR. DALMAU SANTIAGIO: Señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Señor Portavoz.

SR. DALMAU SANTIAGO: Para que se aprueben las enmiendas al título sugeridas en el informe.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): ¿Hay objeción? No habiendo objeción, se aprueban.

SR. DALMAU SANTIAGO: Señor Presidente, para enmienda al título adicional.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Adelante.

SR. DALMAU SANTIAGO: En la línea 3, después de "2" tachar "Aportación para la celebración de Fiestas de Reyes". Y en la misma línea, después de "transferidos" insertar "y usados".

Son todas las enmiendas al título, señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): ¿Hay objeción? No habiendo objeción, se aprueban.

- - - -

Como próximo asunto en el Calendario de Ordenes Especiales del Día, se anuncia la Resolución Conjunta de la Cámara 1301, titulada:

"Para asignar a los Municipios y Agencias descritas en la Sección 1 de esta Resolución Conjunta, la cantidad de ciento dos mil quinientos (102,500) dólares, provenientes de la Resolución Conjunta Núm. 251 de 17 de agosto de 2001, de la partida sobrante del Distrito Representativo Núm. 29; para ser distribuidos como se detalla en la Sección 1 de esta Resolución Conjunta; y para autorizar el pareo de fondos asignados."

SR. DALMAU SANTIAGO: Señor Presidente.
PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Adelante.
SR. DALMAU SANTIAGO: Para que se aprueben las enmiendas sugeridas por el informe.
PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): ¿Hay objeción? No habiendo objeción, se aceptan.
SR. DALMAU SANTIAGO: Para que se apruebe según ha sido enmendada.
PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): ¿Hay objeción? No habiendo objeción, se aprueban
SR. DALMAU SANTIAGIO: Señor Presidente.
PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Señor Portavoz.
SR. DALMAU SANTIAGO: Para que se aprueben las enmiendas al título sugeridas en el informe.
PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): ¿Hay objeción? No habiendo objeción, se aprueban.

- - - -

Como próximo asunto en el Calendario de Ordenes Especiales del Día, se anuncia la Resolución Conjunta de la Cámara 1369, titulada:

"Para reasignar al Departamento de Recreación y Deportes, la cantidad de quince mil seiscientos ochenta y seis (15,686) dólares, provenientes de los incisos 4, 6, 7 y 8 del a Resolución Conjunta Núm. 606 de 2001, con un balance de trece mil seiscientos ochenta y seis (13,686) dólares, y la Resolución Conjunta Núm. 647 de 1999, con un balance pendiente de dos mil (2,000) dólares, para ser utilizados por la Compañía de Teatro Coribantes, Inc., para gastos operacionales y realizar las actividades de celebración del día de las madres, padres, un campamento de verano y presentaciones teatrales en el Distrito Representativo Núm. 2 y para autorizar el pareo de los fondos asignados."

SR. DALMAU SANTIAGO: Señor Presidente.
PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Señor Portavoz.
SR. DALMAU SANTIAGO: Para que se aprueben las enmiendas sugeridas en el informe.
PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): ¿Hay objeción? No habiendo objeción, se aprueban.
SR. DALMAU SANTIAGO: Señor Presidente.
PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Señor Portavoz.
SR. DALMAU SANTIAGO: Para que se apruebe según ha sido enmendada.
PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): ¿Hay objeción? No habiendo objeción, se aprueba.
SR. DALMAU SANTIAGIO: Señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Señor Portavoz.

SR. DALMAU SANTIAGO: Para que se aprueben las enmiendas al título sugeridas en el informe.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): ¿Hay objeción? No habiendo objeción, se aprueban.

- - - -

Como próximo asunto en el Calendario de Ordenes Especiales del Día, se anuncia la Resolución Conjunta de la Cámara 1505, titulada:

"Para asignar al Departamento de Salud la cantidad de diez mil (10,000) dólares, de fondos provenientes de la Resolución Conjunta Núm. 427 de 15 de octubre de 2001, para transferir a la señora Carmen A. Sáez ([redacted] para gastos de operación de riñón y de páncreas del joven Wilfredo (Freddie) Figueroa ([redacted] en los Estados Unidos; y para autorizar el pareo de los fondos asignados."

SR. DALMAU SANTIAGO: Señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Señor Portavoz.

SR. DALMAU SANTIAGO: Para que se aprueben las enmiendas sugeridas en el informe.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): ¿Hay objeción? No habiendo objeción, se aprueban.

SR. DALMAU SANTIAGO: Señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Señor Portavoz.

SR. DALMAU SANTIAGO: Para que se apruebe según ha sido enmendada.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): ¿Hay objeción? No habiendo objeción, se aprueba.

SR. DALMAU SANTIAGIO: Señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Señor Portavoz.

SR. DALMAU SANTIAGO: Para que se aprueben las enmiendas al título sugeridas en el informe.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): ¿Hay objeción? No habiendo objeción, se aprueban.

- - - -

Como próximo asunto en el Calendario de Ordenes Especiales del Día, se anuncia la Resolución Conjunta de la Cámara 1508, titulada:

"Para asignar al Departamento de Recreación y Deportes la cantidad de cincuenta (50,000) mil dólares, de fondos provenientes de la Resolución Conjunta Núm. 427 de 15 de octubre de 2001; para transferir a Propulsores del Deporte, Inc., para la celebración del Evento Mundial del Deporte Escolar de Voleibol 2002 a celebrarse en el municipio de Carolina; y para autorizar el pareo de los fondos asignados."

SR. DALMAU SANTIAGO: Señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Señor Portavoz.

SR. DALMAU SANTIAGO: Para que se aprueben las enmiendas sugeridas en el informe.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): ¿Hay objeción? No habiendo objeción, se aprueban.

SR. DALMAU SANTIAGO: Señor Presidente, para enmienda adicional.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Adelante.

SR. DALMAU SANTIAGO: En la página 1, línea 3, después de "2001" insertar "a ser utilizados"

Son todas las enmiendas, señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): ¿Hay objeción? No habiendo objeción, se aprueba.

SR. DALMAU SANTIAGIO: Señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Señor Portavoz.

SR. DALMAU SANTIAGO: Para que se apruebe según ha sido enmendada.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): ¿Hay objeción? No habiendo objeción, se aprueba.

SR. DALMAU SANTIAGIO: Señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Señor Portavoz.

SR. DALMAU SANTIAGO: Para que se aprueben las enmiendas al título sugeridas en el informe.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): ¿Alguna objeción? No habiendo objeción, se aprueban.

SR. DALMAU SANTIAGO: Señor Presidente, para enmienda adicional al título.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Adelante.

SR. DALMAU SANTIAGO: En la línea 3, después de "2001" insertar "a ser utilizados"

Esa es la enmienda, señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): ¿Hay objeción? No habiendo objeción, se aprueba.

SR. DALMAU SANTIAGO: Señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Señor Portavoz.

SR. DALMAU SANTAIGO: Para que se descarguen las siguientes medidas y se incluyan en el Calendario de Ordenes Especiales del Día.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Adelante.

SR. DALMAU SANTIAGO: Proyecto del Senado 577; Resolución del Senado 1548, Resolución del Senado 1547, Resolución del Senado 1541.

Son todas las medidas incluidas o descargadas que estamos solicitando mediante moción privilegiada, señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): ¿Hay objeción? No habiendo objeción, se descargan.

SR. DALMAU SANTIAGO: Señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Señor Portavoz.

SR. DALMAU SANTAIGO: Para que se dé lectura de dichas medidas.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): ¿Hay objeción? No habiendo objeción, lectura de las medidas.

SR. DALMAU SANTIAGO: Señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Señor Portavoz.

SR. DALMAU SANTAIGO: Antes de que comience la lectura, quisiéramos descargar una medida adicional.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Adelante.

SR. DALMAU SANTIAGO: Resolución del Senado 1549, que se descargue y que se incluya en el Calendario de Ordenes Especiales del Día.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): ¿Hay objeción? No habiendo objeción, descárguese y léase.

CALENDARIO DE LECTURA

Como próximo asunto en el Calendario de Lectura, se lee el Proyecto del Senado 577, el cual ha sido descargado de la Comisión de Educación, Ciencia y Cultura.

"LEY

Para hacer compulsorio en el currículo de las escuelas superiores de Puerto Rico la enseñanza de un curso electivo sobre la sicología de la conducta y de los valores humanos y para hacer compulsorio en el nivel elemental e intermedio, talleres y seminarios sobre conducta, buenas costumbres, civismo y urbanidad.

EXPOSICION DE MOTIVOS

El mundo entero y Puerto Rico como parte de ese mundo globalizado está atravesando por una grave crisis en el ejercicio de los valores humanos de proporciones alarmantes. Están en deshuso los valores éticos y los principios morales que eran puntales de una sociedad respetuosa de la ley y el orden. Muchas personas entienden que se ha perdido la reverencia a los padres y a su autoridad; que ya no existe la admiración hacia el honor y la virtud y se desdeña el amor hacia las cosas sublimes.

La gran realidad es que desafortunadamente existe un verdadero caos de valores. Pero lo más triste de toda esta situación es el precio tan alto que la sociedad está pagando por su propia indiferencia. La multitud de hogares rotos y de niños abandonados, el abuso de las drogas y de bebidas embriagantes, el auge de incidente de violencia doméstica, de crímenes horripilantes, los numerosos e innecesarios accidentes de tránsito, la destrucción de propiedades y otras muchas situaciones verdaderamente patéticas son reflejo de una sociedad que necesita reforzar el autocontrol y que denota estar enferma.

Ante tan grave panorama, es justo y razonable que reflexionemos, que hagamos examen de conciencia. No contamos con tiempo que perder si es que hemos de salvar a nuestra patria. Redescubramos los valores humanos, restituyamos nuestra fe en los principios de honor y dignidad, admiremos nuevamente la virtud. Unicamente en nuestras propias manos están los nuevos derroteros del futuro de Puerto Rico.

Una de las formas más efectivas para despertar la conciencia de nuestros conciudadanos hacia los valores del espíritu que deben prevalecer en nuestra sociedad es a través de la educación.

Es en los corazones de los niños y de los adolescentes donde la semilla del honor y de la virtud puede germinar. Pongamos de nuevo allí esa semilla.

DECRETASE POR LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE PUERTO RICO:

Artículo 1. - El currículo de todas las escuelas superiores públicas de Puerto Rico incluirá compulsoriamente la enseñanza de un curso electivo sobre la sicología de la conducta y de los valores humanos, curso que a partir del año académico 2002-03 será compulsorio para todos los estudiantes. En el nivel elemental e intermedio se ofrecerán talleres y seminarios sobre la sicología

de la conducta, buenas costumbres, civismo y urbanidad, talleres y seminarios que a partir del año académico 2002-03 serán compulsorios para todos los estudiantes.

Artículo 2. – Se faculta al Secretario de Educación Pública a delinear el contenido y el alcance de los cursos, talleres y seminarios. Este tomará en consideración las recomendaciones de diferentes grupos cívicos, sociales y otros interesados y responsables por la formación del carácter de los puertorriqueños. Tomará muy en consideración la intención legislativa según expresada en el informe de esta medida.

Artículo 3. – Dichos cursos, talleres y seminarios enfatizarán en el análisis y estudio de los valores y principios humanos universalmente aceptados por nuestra sociedad.

Artículo 4. – No tendrá cabida en dichos cursos, talleres y seminarios ningún tipo de enseñanza de carácter religioso o sectario, conforme al mandato constitucional.

Artículo 5. – El Secretario seleccionará para enseñar estos cursos, talleres y seminarios a aquellos maestros que a su sano juicio y entender hayan demostrado tener vocación y disposición para comprender a los jóvenes estudiantes a la vez que por su condición de maestros excelentes puedan ejemplarizar y transmitir en la acción lo que en teoría presentan a sus discípulos; así como aquellos que por su preparación académica estén capacitados para diseñar y ofrecer talleres de sicología de la conducta, buenas costumbres, civismo y urbanidad.

Artículo 6.- En los Salones Hogares y a través del currículo escolar se enfatizará la enseñanza de los valores afectivos.

Artículo 7.- En la escuela elemental se le proveerá al estudiante una gama de experiencias intensivas en torno a los principios de conducta, buenas costumbres, civismo y urbanidad.

Artículo 8. - El Secretario se encargará de coordinar adecuadamente un plan de acción para envolver en el proceso de promoción de valores humanos a las asociaciones de padres y maestros, a los poderes individualmente, grupos cívicos y a las instituciones que tradicionalmente se preocupan por moldear el carácter de la sociedad.

Artículo 9. - El Secretario de Educación planificará y utilizará intensivamente los medios de comunicación a su alcance; radio, televisión y prensa, para hacer llegar al público y muy especialmente a los padres y maestros, programas y seminarios donde se destaquen los valores, esenciales, además de elementos básicos de buenas costumbres, civismo y urbanidad.

Artículo 10. - El Secretario rendirá un informe anual a la Asamblea Legislativa en torno al progreso alcanzado en la implementación de esta ley.

Artículo 11. - Esta ley empezará a regir inmediatamente después de su aprobación a los fines de que se proceda con la planificación de rigor; disponiéndose que la encomienda que aquí se señala deberá iniciarse a más tardar durante el año académico 2002-2003."

- - - -

Como próximo asunto en el Calendario de Lectura, se lee la Resolución del Senado 1548, la cual ha sido descargada de la Comisión de Asuntos Internos.

"RESOLUCION

Para felicitar al Dr. Hermenegildo Ortiz Quiñones, Presidente de la Junta de Planificación de Puerto Rico, al Dr. Angel Luis Ortiz García, Catedrático Universitario y al Contador Público Autorizado Héctor Rubén Rosario Hernández, Director Ejecutivo de la Autoridad de Energía Eléctrica; tres humacaeños estelares, en ocasión de rendírsele un merecido reconocimiento por el

Club Aries de Humacao el sábado 20 de abril de 2002 por los valiosos servicios que están prestando al Pueblo de Puerto Rico y por poner bien en alto el buen nombre de la Ciudad Gris.

EXPOSICION DE MOTIVOS

Los que por senderos distintos nos movemos en el continuo quehacer de la existencia podemos percibir como los pueblos y las instituciones se fortalecen o se debilitan por las ejecutorias de sus hijos o de sus miembros.

La sencillez, el respeto a la dignidad humana, la humildad de espíritu frente a la aparente grandeza de las ganancias materiales, el poderse desdoblar en su trato con unos y otros no importa cuan elevados sean los títulos que se poseen hace mas grande a los grandes o de hacerse lo contrario, empequeñece al que hace ínfulas de grandeza y mira a los demas por encima del hombro.

Hay que juzgar siempre a los hombres por sus hechos y sus frutos; juzga al árbol por sus frutos y no por sus hojas.

Los humacaeños se sienten muy honrados que tres (3) figuras que hacen noticia en nuestro diario vivir hayan nacido en la Ciudad Gris, por lo que el próximo 20 de abril de 2002 se rendirá un merecido tributo a esas tres figuras por haber escalado posiciones de la mas altas jerarquía en sus respectivos campos de laboreo profesional.

"Mereyo", Dr. Hermenegildo Ortiz Quiñones, el otrora receptor y temido bateador del varsity de los "Tarzanes" del Brujo Comas y del Colegio de Agricultura y Artes Mecánicas, como se llamaba el Recinto Universitario de Mayagüez; graduado de la Universidad de Harvard, con Maestría en Diseño Urbano; Doctor en Planificación Urbana de la Universidad de Cornell; también profesor de la Universidad de Puerto Rico; Secretario de Transportación y Obras Públicas; Presidente de la Junta de Planificación de Puerto Rico. Humacaeño con porte de prócer y sonrisa limpia y sana con espíritu firmemente entrelazado a los recuerdos del Cacique Jumacao.

El Dr. Angel Luis Ortiz García, símbolo del "self-made man" americano se elevo por encima del entorno que significaba los años difíciles de los años 50 para abrirse brecha y por su dedicación al estudio, su perseverancia y su vida bien planificada a tono con las manecillas del reloj se convirtió en lo que es hoy; uno de los catedráticos universitarios mas respetados y admirados en nuestro mas alto centro docente, la Universidad de Puerto Rico, recinto de Rio Piedras. Su profundo respeto a la libertad de cátedra, su comprobado rigor académico requerido a sus estudiantes y su presentación personal como profesor universitario le destacan como espécimen añorado en la universidad y que está en proceso de extinción. Su extensa producción literaria en el campo de la educación y sus múltiples columnas periodísticas ponen de manifiesto a un ser humano incansable, creativo y altamente productivo de quien nos sentimos muy orgullosos que haya nacido y crecido entre las ya desaparecidas triquiñuelas del Rio Humacao. El Dr. Ortiz posee un doctorado de la Universidad de Carnegie Mellon en Pittsburg y una maestría de la Northwestern University, una de las diez grandes universidades de los Estados Unidos.

Don Héctor Rosario Hernández provocó a los humacaeños una sorpresiva alegría cuando recibió el aval de la Junta de Gobierno de la Autoridad de Energía Eléctrica y de la flamante Gobernadora de Puerto Rico para convertirse en el nuevo Director Ejecutivo de tan importante Corporación Pública donde ha estado realizando una labor meritoria. Sus años de perseverancia, de trabajo honroso y leal a esta instrumentalidad de gobierno le capacitó para que sus pares reconocieran en el, una persona idónea para repechar la jalda que los múltiples problemas administrativos provocan y con entusiasmo seguir hacia adelante dirigiendo el destino de la Autoridad de Energía Eléctrica de Puerto Rico.

Estos tres distinquidos humacaeños que por su trabajo honroso, por su firme compromiso con el servicio público, por su capacidad de superación constante, son orgullo de la Ciudad Gris y ejemplo de vida sana y laboriosa para las generaciones presentes que tan huérfanas están de guías y de proyección de estilos vida y de superación.

RESUELVESE POR EL SENADO DE PUERTO RICO:

Sección 1.- Felicitar al Dr. Hermenegildo Ortiz Quiñones, Presidente de la Junta de Planificación de Puerto Rico, al Dr. Angel Luis Ortiz García, Catedrático Universitario y al Contador Público Autorizado Héctor Rubén Rosario Hernández, Director Ejecutivo de la Autoridad de Energía Eléctrica; tres humacaeños estelares, en ocasión de rendírsele un merecido reconocimiento por el Club Aries de Humacao el sábado 20 de abril de 2002 por los valiosos servicios que están prestando al Pueblo de Puerto Rico y por poner bien en alto el buen nombre de la Ciudad Gris.

Sección 2.- Copia de esta Resolución en forma de pergamino será entregada al Dr. Hermenegildo Ortiz Quiñones, Dr. Angel Luis Ortiz García y al Sr. Héctor Rosario Hernández en actividad a celebrarse el sábado 20 de abril de 2002 en el Club Aries de Humacao.

Sección 3.- Copia de esta Resolución será enviada a los medios de comunicación para su información y divulgación.

Sección 4.- Esta Resolución entrará en vigor después de su aprobación."

- - - -

Como próximo asunto en el Calendario de Lectura, se lee la Resolución del Senado 1547, la cual ha sido descargada de la Comisión de Asuntos Internos.

"RESOLUCION

Para que el Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico le exprese su más sincera felicitación y reconocimiento al profesor Gilberto Rivera Ortiz, en ocasión de celebrar su cumpleaños.

EXPOSICION DE MOTIVOS

Don Gilberto Rivera Ortiz nació el 20 de abril de 1932, en el Barrio Mariana de la Ciudad Gris de Humacao. Hijo de don Gervasio Rivera y doña Perfecta Ortiz. Estuvo casado por más de cuarenta y cinco (45) años con la señora Melania Rivera y de esta unión nacieron tres (3) hijos: Erving, Wanda y Wilma.

Es graduado de Bachillerato en Artes con especialización en Ciencias Sociales de la Universidad de Puerto Rico (Cum Laude). Obtuvo una Maestría en Educación con especialidad en Geografía en la Universidad de Northwestern de Evanston, Illinois, en el año 1962 y continuó sus estudios doctorales en esa misma Universidad.

Fue por muchos años maestro de escuela pública, profesor universitario y Senador por el Distrito de Humacao. Fue electo Senador por el Distrito de Humacao en el 1970, donde sirvió hasta 1992. En el Senado tuvo el honor de compartir con Don Luis Muñoz Marín, formando parte del reducido grupo de personas que han tenido ese privilegio. En sus veintidos años como legislador

presidió varias comisiones permanentes y especiales y fue Portavoz de la Mayoría, por los últimos doce años de su incumbencia.

Sus veintidos años de servicio legislativo convierten a don Gilberto Rivera Ortiz en el segundo legislador que más tiempo ha ocupado su escaño en la historia del país. Sin embargo, a pesar de estos haberes, es un ser humano que proyecta humildad y dedicación. Finalizada su encomienda legislativa, decide continuar contribuyendo al país en otra faceta importante; la de Presidente del Humacao Community College, donde realizó una labor de excelencia. También se desempeñó como asesor legislativo de la ex-senadora Mercedes Otero de Ramos y actualmente es Asesor Legislativo del Portavoz de la Mayoría en el Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, Hon. José Luis Dalmau Santiago.

De esta manera el Prof. Gilberto Rivera Ortiz ha dedicado por más de treinta (30) años al servicio del pueblo y del Senado de Puerto Rico. Los méritos del Prof. Gilberto Rivera Ortiz, evidenciados en sus gestiones profesionales, cívicas y legislativas, lo convierten en merecedor de este reconocimiento. La calidad de un ser humano se mide por sus buenas obras, y las de don Gilberto son numerosas y valiosas.

RESUELVESE POR EL SENADO DE PUERTO RICO:

Sección 1.- Que el Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico le exprese su más sincera felicitación y reconocimiento al profesor Gilberto Rivera Ortiz, en ocasión de celebrar su cumpleaños.

Sección 2.- Copia de esta Resolución en forma de pergamino le será entregada al profesor Gilberto Rivera Ortiz.

Sección 3.- Esta Resolución entrará en vigor inmediatamente después de su aprobación."

- - - -

Como próximo asunto en el Calendario de Lectura, se lee la Resolución del Senado 1541, la cual ha sido descargada de la Comisión de Asuntos Internos.

"RESOLUCION

Para reconocer, como parte de la celebración en abril del "Mes del Reciclaje y Manejo Adecuado de los Residuos Sólidos", los logros cosechados por el Club Ecológico del Colegio Santa Gema de Carolina y su gran aportación a nuestra niñez y al medio ambiente que nos rodea.

EXPOSICION DE MOTIVOS

El Colegio Santa Gema, ubicado en la Avenida Galicia en Vistamar, Carolina, ofrece educación a nivel elemental e intermedio. Hace ocho (8) años que establecieron un Club Ecológico con estudiantes desde el tercer gado. En los últimos tres (3) años se han unido los grupos de séptimo y octavo grado.

El Club ha adoptado como lema lo siguiente: "reciclando siempre estaremos rescatando nuestro ambiente". Con el objetivo de dar vida a dicho lema, los miembros del Club Ecológico, aprenden a cuidar y hacer uso de los recursos que nos proporciona la naturaleza de manera que podamos vivir, trabajar, producir y disfrutar de un mayor bienestar social y ambiental. Recordando siempre que nuestras futuras generaciones tienen derecho a disfrutarlos también.

Gran parte del problema de la contaminación ambiental y del deterioro de nuestros recursos naturales se debe al desconocimiento, la ignorancia, la desinformación, e incluso a la falta de conciencia, ética y compromiso social y ambiental de algunos de nuestros hermanos puertorriqueños.

Nos parece que la alternativa viable para solucionar el problema del deterioro de nuestro medio ambiente estriba en desarrollar un compromiso de lucha multisectorial. Es decir, no debe recaer la responsabilidad solo en el gobierno, o en el individuo, o en las organizaciones cívicas, o en la empresa privada. Debe mediar un compromiso ético ambiental de parte de todos los sectores. Es importante lograr un balance entre el interés por el progreso y el interés por proteger y conservar el medio ambiente. Por tanto, los gobiernos, las corporaciones y la sociedad civil deben transformar la sociedad, a una justa, sustentable y participativa (Hernández Colón, R., *Democracia, Derecho y Poder: ¿Qué Ha Pasado?*, Lección Magistral Facultad de Derecho Eugenio María de Hostos, 2000.).

Es de conocimiento general, la importancia que tiene para la presente Administración Pública, la conservación de nuestro medio ambiente y el desarrollo social, económico y de infraestructura de forma sustentable. A tales fines, son el reciclaje, el reuso y la reducción en la fuente las principales herramientas para la consecución de dichos objetivos.

Resulta confortable ver que el asunto de la conservación ambiental ha cobrado conciencia en los miembros de esta institución académica. Es imperativo que iniciativas como las que ha desarrollado el Colegio Santa Gema, a través de los estudiantes, padres y maestros involucrados en el Club Ecológico, mantengan una continuidad y sirvan de aliento y ejemplo para otras instituciones educativas, así como también cívicas, religiosas, profesionales, entre otras.

El Senado de Puerto Rico reconoce, como parte de la celebración en abril del "Mes del Reciclaje y Manejo Adecuado de los Residuos Sólidos", los logros cosechados por el Club Ecológico del Colegio Santa Gema de Carolina, así como la gran aportación que han hecho al bienestar social y ambiental de nuestro Municipio de Carolina. Son acciones como estas las que convierten a nuestros puertorriqueños residentes en el Distrito de Carolina, en personas Gigantes en conciencia y en compromiso con nuestro Pueblo. Seamos Gigantes en nuestras acciones, en pro del bienestar ambiental. Pues el medio ambiente que nos rodea, ya pertenece a nuestras futuras generaciones, lo único es que no los han prestado. Protejámoslo.

RESUELVESE POR EL SENADO DE PUERTO RICO:

Sección 1.- Como parte de la celebración en abril del "Mes del Reciclaje y Manejo Adecuado de los Residuos Sólidos", reconocemos los logros cosechados por el Club Ecológico del Colegio Santa Gema de Carolina, y su gran aportación a nuestra niñez y al medio ambiente que nos rodea.

Sección 2.- Copia de esta Resolución, en forma de pergamino, será enviada a la Oficina de la Senadora Mejías Lugo, para ser entregada por esta personalmente al Club Ecológico del Colegio Santa Gema de Carolina.

Sección 3.- Esta Resolución entrará en vigor inmediatamente después de su aprobación.

- - - -

Como próximo asunto en el Calendario de Lectura, se lee la Resolución del Senado 1549, la cual ha sido descargada de la Comisión de Asuntos Internos.

"RESOLUCION

Para expresar la más cordial felicitación y reconocimiento del Senado de Puerto Rico a la Madre Guaynabeña 2002, Doña Zoraida Meléndez de Aguayo.

EXPOSICION DE MOTIVOS

Nació en la ciudad de Guaynabo el 21 de diciembre de 1932. Fueron sus padres Doña Conchita Resto Alamo, natural de Guaynabo y Don Ramón Meléndez Santiago natural de Comerío, ambos comerciantes. Doña Conchita fue Asambleísta Municipal y Madre del Año de Guaynabo 1978. Estos procrearon cinco (5) hijos, siendo Zoraida tercera en posición y única hija. Los demás varones son, Santos Meléndez Resto, quien fue Padre Ejemplar de Guaynabo; José Meléndez Resto, Wilfredo Meléndez Resto y Jesús Antonio Meléndez Resto. Este último, tuvo el honor de ser bautizado por la primera Alcaldesa de Guaynabo, Doña Dolores Valdivieso Llompart.

Zoraida cursó su escuela elemental en la Escuela Baldorioty de Castro de Guaynabo e hizo su escuela superior en la Vila Mayo High School de Río Piedras. Esta escogió una carrera corta graduándose de Especialista en Belleza de la única Academia Americana que existía en Puerto Rico, La Royal Academy Beauty Culture. Esto lo hizo para poder trabajar y ayudar a sus padres.

Cuenta Zoraida que una prima de ella le presentó a un joven retirado de la Fuerza Aérea, natural del Estado de Florida, de nombre Joseph Vincent Aguayo, con quien contrajo nupcias el 8 de enero de 1955, en la Iglesia San Pedro Mártir de Guaynabo. La misma noche de su boda, se fué de luna de miel para Nueva York, donde se establecieron. Luego nació su primera hija Elvira y a los dos años regresa a Puerto Rico. Su esposo comenzó a trabajar en el Aeropuerto. Luego, nacieron los dos (2) hijos varones: Joseph y Wilfred. Zoraida y su esposo han sido padres modelos para sus hijos criándolos e inculcándoles valores morales y espirituales y los condujeron para que hoy día sean excelentes profesionales. Tanto ella como su esposo pertenecen a varios clubes cívicos de Guaynabo y han llevado a cabo una excelente labor cívica en la comunidad. Es miembro del Capítulo de Madres de Guaynabo.

RESUELVESE POR EL SENADO DE PUERTO RICO:

Sección 1.- Para expresar la más cordial felicitación y reconocimiento del Senado de Puerto Rico a la Madre Guaynabeña 2002, Doña Zoraida Meléndez de Aguayo.

Sección 2.- Copia de esta Resolución, en forma de pergamino, será entregada a la Madre Guaynabeña 2002, Doña Zoraida Meléndez de Aguayo en homenaje en su honor por el Municipio de Guaynabo, el día martes 14 de mayo de 2002. La misma será distribuída a los medios de comunicación regionales del Distrito de Bayamón para su información y divulgación.

Sección 3.- Esta Resolución entrará en vigor inmediatamente después de su aprobación."

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Son la una y veintisiete minutos (1:27), ya que el reloj de Sala está fuera de orden.

SR. DALMAU SANTIAGO: Señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Señor Portavoz.

SR. DALMAU SANTAIGO: Para que se descargue la Resolución del Senado 1545 y se incluya en el Calendario de Ordenes Especiales del Día.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): ¿Hay objeción? No habiendo objeción, así se acuerda.

SR. DALMAU SANTIAGO: Señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Señor Portavoz.

SR. DALMAU SANTAIGO: Para que se dé lectura de la medida descargada

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Adelante.

CALENDARIO DE LECTURA

Como próximo asunto en el Calendario de Lectura, se lee la Resolución del Senado 1545, la cual ha sido descargada de la Comisión de Asuntos Internos.

"RESOLUCION

Para extender la más cálida felicitación y el reconocimiento del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico al Instituto del Hogar Celia y Harris Bunker Inc., con motivo de la celebración del cincuentenario de su fundación.

EXPOSICION DE MOTIVOS

La familia de hoy se enfrenta a grandes desafíos tales como el divorcio, la adicción a drogas, el alcoholismo y el suicidio. Ante estos graves problemas, es necesario proteger y promover la familia como institución cuidando de que se fortalezcan sus valores, se mejore la calidad de vida de sus miembros y se propicie su desarrollo integral en la sociedad.

El Instituto del Hogar Celia y Harris Bunker, Inc. es una institución privada sin fines de lucro, que desde su fundación, en 1952, bajo el nombre de Instituto de Relaciones de Familia, labora para el fortalecimiento de la familias, así como, para el desarrollo y funcionamiento óptimo de sus miembros y el intercambio efectivo de éstos con la comunidad. Promueve la formación de familias que respondan a la vida sin violencia, sin injusticias o desigualdades; que puedan sobrevivir en un ambiente de cambio que muchas veces no es apto para la crianza de nuestros niños, ni para construir familias estables.

En la actualidad, el Instituto cuenta con un equipo de hombres y mujeres profesionales compuesto por trabajadores sociales, sicólogos, educadores y consejeros que ofrecen servicios a través de los programas de orientación, consejería y terapia; de educación a la comunidad y de proyectos especiales, en los que se atienden grupos previamente identificados de acuerdo con necesidades específicas que impiden el desarrollo óptimo individual, el buen funcionamiento familiar o el intercambio con la comunidad.

El Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico considera que la familia es piedra angular y unidad de equilibrio humano y social, lugar insustituible donde con afecto recíproco y sólidos vínculos morales, aprendemos a ser mejores seres humanos y ciudadanos dignos y productivos. En ocasión de la celebración del cincuentenario de su fundación, reconocemos la contribución que hace el Instituto al orientar, estimular y propiciar el fortalecimiento de la unión y vitalidad de la familia que es la célula fundamental de nuestra sociedad.

RESUELVESE POR EL SENADO DEL ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO:

Sección 1.- Se extiende la más cálida felicitación y el reconocimiento del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico al Instituto del Hogar Celia y Harris Bunker Inc., con motivo de la celebración del cincuentenario de su fundación.

Sección 2.- Copia de esta Resolución, en forma de pergamino, será entregada a la Presidenta de la Junta de Directores del Instituto, señora Lirio Pirallo, y enviada a los medios de comunicación del país para su información y divulgación.

Sección 3.- Esta Resolución comenzará a regir inmediatamente después de su aprobación."

SR. DALMAU SANTIAGO: Señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Señor Portavoz.

SR. DALMAU SANTIAGO: Para que se continúe con la discusión del Calendario de Ordenes Especiales del Día.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Adelante.

CALENDARIO DE ORDENES ESPECIALES DEL DIA

Como próximo asunto en el Calendario de Ordenes Especiales del Día, se anuncia el Proyecto del Senado 577, titulado:

"Para hacer compulsorio en el currículo de las escuelas superiores de Puerto Rico la enseñanza de un curso electivo sobre la sicología de la conducta y de los valores humanos y para hacer compulsorio en el nivel elemental e intermedio, talleres y seminarios sobre conducta, buenas costumbres, civismo y urbanidad."

SR. DALMAU SANTIAGO: Señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Señor Portavoz.

SR. DALMAU SANTIAGO: Para enmiendas a la medida.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Adelante.

SR. DALMAU SANTIAGO: En la página 2, en el "DECRETASE POR LA ASAMBLEA LEGISLATIVA ", Artículo 1, línea 2, eliminar la palabra "compulsoriamente"; y en esa misma línea eliminar la palabra "electivo". En la línea 3, donde dice "2002-03" debe leer "2003-04".

Igualmente en la línea 6, eliminar "2002-03" y añadir "2003-04". En la línea 10 del Artículo 2, eliminar desde "Tomará" hasta "intención". Y la línea 11, eliminar todo su contenido. En la página 3, Artículo 8, línea 14, donde dice "poderes" y añadir "padres".

Son todas las enmiendas a la medida, señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): ¿Hay objeción? No habiendo objeción, se aceptan.

SR. DALMAU SANTIAGO: Señor Presidente, para que se apruebe según ha sido enmendado el Proyecto del Senado 577.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): ¿Hay objeción? No habiendo objeción, se aprueba.

SR. DALMAU SANTIAGIO: Señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Señor Portavoz.

SR. DALMAU SANTIAGO: Para enmiendas al título.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Adelante.

SR. DALMAU SANTIAGO: En el título, en la línea 1, después de la palabra "Para", eliminar "hacer compulsorio" y añadir "requerir". En la línea 2, después de "curso" eliminar la palabra "electivo".

Son todas las enmiendas al título, señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): ¿Hay objeción? No habiendo objeción, se aceptan.

SR. DALMAU SANTIAGO: Señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Señor Portavoz.

SR. DALMAU SANTIAGO: Para que se reconsidere el Proyecto del Senado 577.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): ¿Hay objeción? No habiendo objeción, reconsidérese.

- - - -

Como próximo asunto en el Calendario de Ordenes Especiales del Día, se anuncia la reconsideración del Proyecto del Senado 577, titulado:

"Para hacer compulsorio en el currículo de las escuelas superiores de Puerto Rico la enseñanza de un curso electivo sobre la sicología de la conducta y de los valores humanos y para hacer compulsorio en el nivel elemental e intermedio, talleres y seminarios sobre conducta, buenas costumbres, civismo y urbanidad."

SR. DALMAU SANTIAGIO: Señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Señor Portavoz.

SR. DALMAU SANTIAGO: Para que se enmiende la medida con todas las enmiendas ya hechas anteriormente a la misma y que constan para récord en Secretaría y para una enmienda adicional.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Adelante.

SR. DALMAU SANTIAGO: En la página 4, la línea 3, donde dice "2002-2003" debe leer "2003-2004"

Esa es la enmienda, señor Presidente, además de las que ya constan para récord.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): ¿Hay objeción? No habiendo objeción, así se acuerda.

SR. DALMAU SANTIAGIO: Señor Presidente, para que se apruebe según ha sido enmendada.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): ¿Hay objeción? No habiendo objeción, se aprueba en reconsideración.

SR. DALMAU SANTIAGIO: Señor Presidente, para que se aprueben las enmiendas al título que se hicieron anteriormente y que constan en el récord en Secretaría.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): ¿Hay objeción? No habiendo objeción, se aprueban.

- - - -

Como próximo asunto en el Calendario de Ordenes Especiales del Día, se anuncia la Resolución del Senado 1548, titulada:

"Para felicitar al Dr. Hermenegildo Ortiz Quiñones, Presidente de la Junta de Planificación de Puerto Rico, al Dr. Angel Luis Ortiz García, Catedrático Universitario y al Contador Público Autorizado Héctor Rubén Rosario Hernández, Director Ejecutivo de la Autoridad de Energía Eléctrica; tres humacaeños estelares, en ocasión de rendírsele un merecido reconocimiento por el Club Aries de Humacao el sábado 20 de abril de 2002 por los valiosos servicios que están prestando al Pueblo de Puerto Rico y por poner bien en alto el buen nombre de la Ciudad Gris."

SR. DALMAU SANTIAGO: Señor Presidente, para que se apruebe la medida.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): ¿Hay objeción? No habiendo objeción, se aprueba.

- - - -

Como próximo asunto en el Calendario de Ordenes Especiales del Día, se anuncia la Resolución del Senado 1547, titulada:

"Para que el Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico le exprese su más sincera felicitación y reconocimiento al profesor Gilberto Rivera Ortiz, en ocasión de celebrar su cumpleaños."

SR. DALMAU SANTIAGO: Señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Señor Portavoz.

SR. DALMAU SANTIAGO: Para expresiones sobre la medida.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Adelante.

SR. DALMAU SANTIAGO: Señor Presidente, esta Resolución del Senado 1547, tiene el propósito de que el Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico le exprese su más sincera felicitación y reconocimiento al profesor Gilberto Rivera Ortiz, en ocasión de celebrar su cumpleaños, y me permito leer de la Exposición de Motivos: "Don Gilberto Rivera Ortiz nació –me voy a omitir el año- en el Barrio Mariana de la Ciudad Gris de Humacao. Hijo de don Gervasio Rivera y doña Perfecta Ortiz. Estuvo casado durante más de cuarenta y cinco (45) años con la señora Melania Rivera y de esta unión nacieron tres (3) hijos: Erving, Wanda y Wilma.

Es graduado de Bachillerato en Artes con especialización en Ciencias Sociales de la Universidad de Puerto Rico (Cum Laude). Obtuvo una Maestría en Educación con especialidad en

Geografía de la Universidad de Northwestern de Evanston, Illinois, en el año 1962 y continuó estudios doctorales en dicha Universidad.

Fue maestro de escuela pública, profesor universitario y Senador por el Distrito de Humacao desde el 1970, donde sirvió, en este Hemiciclo, hasta 1992. En esos veintidós años como legislador presidió varias comisiones permanentes y especiales y fue Portavoz de la Mayoría, por los últimos doce años de su incumbencia.

Sus veintidós años en el servicio legislativo convierten a don Gilberto Rivera Ortiz en el segundo legislador que más tiempo ha ocupado su escaño en la historia del país. Sin embargo, a pesar de estos haberes que reconocemos en el día de hoy, don Gilberto es un ser humano que proyecta humildad y dedicación. Y finalizada su encomienda legislativa, decide seguir contribuyendo al país en otra faceta importante; como fue la de Presidente del Humacao Community College, donde realizó una labor de excelencia. También se desempeñó como asesor legislativo de la ex-senadora Mercedes Otero de Ramos y actualmente es Asesor Legislativo de este servidor, con lo que se ha convertido en mi maestro, ya que éste es mi año de novato y le estoy muy agradecido de que haya aceptado regresar nuevamente a donde fue su casa por muchos años a seguir sirviéndole al Pueblo de Puerto Rico.

De esta manera, el Prof. don Gilberto Rivera Ortiz ha dedicado por más de 30 años al servicio del pueblo y del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico. Los méritos evidenciados en sus gestiones profesionales, cívicas y legislativas, lo convierten en merecedor de este reconocimiento, ya que la calidad de un ser humano se mide por sus buenas obras y las de don Gilberto son numerosas y valiosas.

SRA. PADILLA ALVELO: Señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Señora senadora Migdalia.

SRA. PADILLA ALVELO: Muchas gracias, señor Presidente. La delegación del Partido Nuevo Progresista se quiere unir a esta celebración y esta felicitación al compañero don Gilberto Rivera Ortiz, persona a la que, por lo menos, personalmente, estimo. Es persona que está disponible, es persona de mucha experiencia y aconseja en el momento que se le solicita.

Así que la delegación del Partido Nuevo Progresista quiere unirse a la Resolución del compañero Dalmau, de felicitación al compañero don Gilberto Rivera Ortiz, para él muchas felicidades, que el Señor le colme de muchas bendiciones y le dé mucha salud sobre todas las cosas.

Muchas gracias, señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): No crea que haya objeción, se permite a la delegación que se una.

SR. HERNANDEZ SERRANO: Señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Senador Sixto Hernández.

SR. HERNANDEZ SERRANO: Señor Presidente, para unirnos a la Resolución del Senado 1547, y felicitar a nuestro amigo y compañero ex-senador Gilberto Rivera Ortiz. Don Gilberto, lo conozco desde allá desde el 1970, cuando él estaba, prácticamente, comenzando en todo su apogeo en este Senado. Ha tenido una trayectoria de un servidor público incansable, se considera en el Distrito aún, como el Senador del Distrito, porque son muchas las personas que todavía acuden donde él para que él le resuelva problemas.

Ha sido una persona que a través del servicio público ha demostrado una dedicación, que no ha sido señalado en ninguna de las posiciones que ha ocupado a través del Gobierno de Puerto Rico, y es una persona que realmente ha dedicado su vida a servir al pueblo de Puerto Rico. Así es que nos queremos unir a las palabras planteadas por el compañero portavoz, José Luis Dalmau; y felicitar al compañero Gilberto Rivera Ortiz.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Muchas gracias.

SR. MARTIN GARCIA: Señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Señor Martín.

SR. MARTIN GARCIA: Sí, señor Presidente, compañeros del Senado, yo quisiera unirme a la felicitación que presenta el compañero senador Dalmau. Gilberto Rivera Ortiz cuando abandonó la vida pública y se retiró de la vida política, este Senado se empobreció y hemos tenido la suerte de tenerlo, aunque sea de manera media pisada, colaborando con los trabajos de este Senado y aunque yo sé que el discípulo amado de Gilberto es el senador Dalmau, y con toda razón, quiero decir que yo a mí manera también fui discípulo de él; cuando yo llegué aquí en el año 89, sin saber nada de las lides parlamentarias, puedo decir que mucho de lo que pueda haber yo aprendido del procedimiento parlamentario lo aprendí de observar sus técnicas y su desempeño. Puedo decir que es mucho lo que aprendí de él, pero no sólo de técnicas parlamentarias, sino también de su sensatez y buen juicio y de su trato, siempre cordial y respetuoso con todo el mundo. Así es que mis mayores felicitaciones al compañero Gilberto Rivera Ortiz.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Gracias.

SR. PEÑA CLOS: Señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Senador Peña Clos.

SR. PEÑA CLOS: Sí. Señor Presidente, como humacaeño, al igual que el Portavoz que fue de este Senado, don Gilberto Rivera Ortiz, no solamente me uno a las expresiones ya hechas por los distinguidos compañeros que me han antecedido en el uso de la palabra.

Don Gilberto Rivera Ortiz, cuando fui electo Senador y a la misma vez fui elegido Vicepresidente de este Augusto Cuerpo, aprendí con don Gilberto Rivera Ortiz, lo que es ser un gran Portavoz. No es el que mejor habla ni el que mejor discute, sino aquél que es suficientemente prudente para tener siempre por norte lo que significa respetar las Minorías. Lo conocí en ese momento en el 1981, y por cierto, quiero recordarle a los miembros de este Augusto Cuerpo, en ese cuatrienio dirigía el Senado de Puerto Rico la mafia de Humacao. Me refiero al hecho del que fue su Presidente, nació en Las Piedras, pero estudió en Humacao, don Miguel Hernández Agosto.

Este humilde servidor, nació en Humacao, el Secretario en aquel entonces, Hipólito Marcano, nació en el Barrio Río Nuevo de Humacao, allá en la Central Pasto Viejo, y era su Portavoz un nacido en Humacao, el senador Gilberto Rivera Ortiz. Así es que dentro de aquel ámbito de esa mafia hubo un Senado que logró muchas cosas a base de la prudencia y el respeto que el senador Gilberto Rivera Ortiz demostró hacia sus compañeros.

Mis felicitaciones, Gilberto, y Dios te dé muchos años de vida para que sigas ilustrando a los Senadores del Distrito de Humacao y a otros Senadores que integramos este Senado de Puerto Rico. Mis felicitaciones, nuevamente, ¿pero cuántos años tú tienes, Gilberto? ¡Ah!, 50, "como viven los locos", pero estás bien.

- - - -

Es llamada a presidir y ocupa la Presidencia la señora Velda González de Modestti, Vicepresidenta.

- - - -

SR. LAFONTAINE RODRIGUEZ: Señora Presidenta.

SRA. VICEPRESIDENTA: Señor senador Lafontaine.

SR. LAFONTAINE RODRIGUEZ: Me uno de todo corazón a estas felicitaciones a este distinguido puertorriqueño, caballero del parlamento. Una persona que lo conocí como Asesor a la

posición que yo considero más difícil del Senado, que es la de Portavoz, máxime la responsabilidad de que todo corra dentro del ámbito la tiene el Portavoz de la Mayoría. El es el Asesor, yo estoy seguro que Dalmau, el trabajo que ha venido realizando ha sido basado en esa asesoría de este distinguido puertorriqueño.

Bienvenido al club de los que en abril cumplimos años, los ilustres puertorriqueños que cumplen años en este bloque y me refiero a don Gilberto Rivera Ortiz; me refiero a mi hijo, Pablo Enrique Lafontaine Ortega, que cumple años el lunes, el día 22, vamos a incluirlo también en esta breve expresión y otros puertorriqueños que mencioné en el turno de agradecimiento.

Así es que de todo corazón, don Gilberto, y con toda sinceridad, lo felicito en su cumpleaños, nació en el 1932, ustedes saquen la cuenta, eso está en la Resolución, don Gilberto, que radicaron. Así que de todo corazón, felicidades.

Muchas gracias, señora Presidenta.

SRA. VICEPRESIDENTA: La Presidencia quiere expresar que está de acuerdo con lo que dice Pablo Lafontaine sobre los ilustres puertorriqueños que cumplimos en el mes de abril. Pero quiere dar una felicitación muy especial, con un cariño muy especial a este distinguido puertorriqueño que fue el Portavoz cuando yo entré aquí a este Senado y que junto a don Miguel Hernández Agosto fueron nuestros maestros.

Nos sentimos bien honrados con haber tenido de profesores en las lides legislativas a este distinguido puertorriqueño y queremos desearle que cumpla muchos más, muy feliz y que siga con mucha salud sobre todas las cosas. Que Dios le bendiga, Gilberto.

SR. DALMAU SANTIAGO: Señora Presidenta.

SRA. VICEPRESIDENTA: Señor Portavoz de la Mayoría.

SR. DALMAU SANTIAGO: Antes de pedir la aprobación de la medida, quiero solicitar que se hagan coautores, ya lo solicitaron los compañeros de la Minoría, pero a nombre de los compañeros de la Mayoría, que se hagan coautores todos los Senadores de esta Resolución del Senado 1547.

SRA. VICEPRESIDENTA: ¿Alguna objeción? No habiendo objeción, así se acuerda. Todos los legisladores, de Mayoría y de Minoría, que sean coautores en esta Resolución de felicitación a nuestro querido compañero y amigo, don Gilberto Rivera Ortiz.

SR. DALMAU SANTIAGO: Señora Presidenta, para que se apruebe la Resolución del Senado 1547.

SRA. VICEPRESIDENTA: ¿Alguna objeción? No habiendo objeción, aprobada.

SR. DALMAU SANTIAGO: Señora Presidenta.

SRA. VICEPRESIDENTA: Señor Portavoz.

SR. DALMAU SANTIAGO: Para reconocer la presencia de un grupo que nos visita en la tarde de hoy de la escuela de la Comunidad Juan B. Huyke del pueblo de Yabucoa, el Distrito Senatorial mío y de mi compañero Sixto Hernández. Así que le damos la bienvenida a ellos y esperamos que la estén pasando bien en la sesión del día de hoy.

SR. HERNANDEZ RODRIGUEZ: Señora Presidenta.

SRA. VICEPRESIDENTA: Señor senador Sixto Hernández.

SR. HERNANDEZ RODRIGUEZ: Sí. Señora Presidenta, para unirnos a las palabras del compañero Portavoz de la Mayoría y Senador por el Distrito de Humacao, y darle la bienvenida a la escuela Juan B. Huyke, del pueblo de Yabucoa, el pueblo al cual nosotros representamos. Un saludo bien especial para ellos y bienvenidos aquí y pueden ver aquí a sus Senadores trabajando en este Hemiciclo.

SRA. VICEPRESIDENTA: La Presidenta también se quiere unir a las palabras de ambos Senadores del Distrito de Humacao, ya que nos complace tanto cuando vienen los estudiantes a visitarnos y a percatarse del tipo de trabajo que realizamos, donde hacemos las leyes por las cuales se rige el pueblo de Puerto Rico. Bienvenidos.

SR PARGA FIGUEROA: Señora Presidenta.

SRA. VICEPRESIDENTA: Queremos reconocer al compañero senador Orlando Parga Figueroa.

SR. PARGA FIGUEROA: Muchas gracias, señora Presidenta. Para igualmente expresar nuestra bienvenida a los visitantes y que la experiencia sea formativa y les brinde la oportunidad de conocer nuestras actividades. En este momento no están todos los Senadores en sus pupitres, pero cada uno está en actividades legislativas y es bueno que se les explique eso.

SRA. VICEPRESIDENTA: Así es, aunque no vean a todos los legisladores, algunos están en trabajo de Comisiones, a los cuales se les ha otorgado un permiso para que continúen los trabajos que comenzaron en la mañana y otros están recibiendo visitantes que vienen a hacer peticiones en sus distintas oficinas.

Así es que, bienvenidos todos.

SR. DALMAU SANTIAGO: Señora Presidenta.

SRA. VICEPRESIDENTA: Señor Portavoz.

SR. DALMAU SANTIAGO: Para que se deje sin efecto el Reglamento y se le permita al compañero senador Sixto Hernández Serrano, ser coautor de las Resoluciones del Senado 1545 y 1548.

SRA. VICEPRESIDENTA: ¿Alguna objeción? No habiendo objeción, así se acuerda.

SR. DALMAU SANTIAGO: Señora Presidenta.

SRA. VICEPRESIDENTA: Señor Portavoz.

SR. DALMAU SANTIAGO: Para que se continúe con la discusión del Calendario de Ordenes Especiales del Día.

SRA. VICEPRESIDENTA: ¿Alguna objeción? No habiendo objeción, así se acuerda.

- - - -

Como próximo asunto en el Calendario de Ordenes Especiales del Día, se anuncia la Resolución del Senado 1541, titulada:

"Para reconocer, como parte de la celebración en abril del "Mes del Reciclaje y Manejo Adecuado de los Residuos Sólidos", los logros cosechados por el Club Ecológico del Colegio Santa Gema de Carolina y su gran aportación a nuestra niñez y al medio ambiente que nos rodea."

SR. DALMAU SANTIAGO: Señora Presidenta.

SRA. VICEPRESIDENTA: Señor Portavoz.

SR. DALMAU SANTIAGO: Para enmiendas a la medida.

SRA. VICEPRESIDENTA: Adelante.

SR. DALMAU SANTIAGO: En la página 2, en el "RESUELVESE POR EL SENADO DE PUERTO RICO", en la Sección 1, línea 1, donde está la palabra "Como" la "C" debe ser escrita con "c" y antes de la palabra añadir la palabra "Reconocer," para que lea "Reconocer, como parte de la

celebración". En la línea 2, de esa misma Sección, eliminar la palabra "reconocemos". En la página 3, línea 4, Sección 2, después de "entregada" eliminar "por esta personalmente".

Son todas las enmiendas, señora Presidenta.

SRA. VICEPRESIDENTA: ¿Alguna objeción a las enmiendas propuestas por el Portavoz? No habiendo objeción, aprobadas.

SR. DALMAU SANTIAGIO: Señora Presidenta.

SRA. VICEPRESIDENTA: Señor Portavoz.

SR. DALMAU SANTIAGO: Para que se apruebe la medida según ha sido enmendada.

SRA. VICEPRESIDENTA: A la aprobación de la medida según enmendada, ¿alguna objeción? No habiendo objeción, aprobada.

- - - -

Como próximo asunto en el Calendario de Ordenes Especiales del Día, se anuncia la Resolución del Senado 1549, titulada:

"Para expresar la más cordial felicitación y reconocimiento del Senado de Puerto Rico a la Madre Guaynabeña 2002, Doña Zoraida Meléndez de Aguayo."

SR. DALMAU SANTIAGO: Señora Presidenta.

SRA. VICEPRESIDENTA: Señor Portavoz.

SR. DALMAU SANTIAGO: Para enmiendas a la medida.

SRA. VICEPRESIDENTA: Adelante con las enmiendas.

SR. DALMAU SANTIAGO: En la página 2, Sección 1, línea 1, eliminar "Para expresar" y añadir "Expresar".

Esa es la única enmienda, señora Presidenta.

SRA. VICEPRESIDENTA: A las enmiendas adicionales, ¿alguna objeción? No habiendo objeción, aprobadas.

SR. DALMAU SANTIAGIO: Señora Presidenta.

SRA. VICEPRESIDENTA: Señor Portavoz.

SR. DALMAU SANTIAGO: Para que se apruebe la Resolución del Senado 1549, según ha sido enmendada.

SRA. VICEPRESIDENTA: A la aprobación de la medida según enmendada, ¿alguna objeción? No habiendo objeción, aprobada.

- - - -

Como próximo asunto en el Calendario de Ordenes Especiales del Día, se anuncia la Resolución del Senado 1545, titulada:

"Para extender la más cálida felicitación y el reconocimiento del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico al Instituto del Hogar Celia y Harris Bunker Inc., con motivo de la celebración del cincuentenario de su fundación."

SR. DALMAU SANTIAGO: Señora Presidenta.

SRA. VICEPRESIDENTA: Señor Portavoz.

SR. DALMAU SANTIAGO: Para enmiendas a la medida.

SRA. VICEPRESIDENTA: Adelante con las enmiendas.

SR. DALMAU SANTIAGO: En la Exposición de Motivos, en el párrafo 2, en la primera página, línea 3, donde dice "la familia" añadir "s" para que lea "las". En la página 2, en el "RESUELVESE", en la Sección 1, eliminar "Se extiende" y añadir "Extender".

Son todas las enmiendas a la medida, señora Presidenta.

SRA. VICEPRESIDENTA: A las enmiendas propuestas por el Portavoz, ¿alguna objeción? No habiendo objeción, aprobadas.

SR. DALMAU SANTIAGIO: Señora Presidenta.

SRA. VICEPRESIDENTA: Señor Portavoz.

SR. DALMAU SANTIAGO: Para que se apruebe, según ha sido enmendada, la Resolución del Senado 1545.

SRA. VICEPRESIDENTA: A la aprobación de la medida según enmendada, ¿alguna objeción? No habiendo objeción, aprobada.

SR. DALMAU SANTIAGO: Señora Presidenta.

SRA. VICEPRESIDENTA: Señor Portavoz.

SR. DALMAU SANTIAGO: Para que se llame la Resolución Conjunta del Senado 1122 que se encuentra en Asuntos Pendientes.

SRA. VICEPRESIDENTA: ¿Alguna objeción? No habiendo objeción, así se acuerda.

- - - -

Como próximo asunto en el Calendario de Ordenes Especiales del Día, se anuncia la Resolución Conjunta del Senado 1122, titulada:

"Para reasignar al Gobierno Municipal de Guayama la cantidad de $1,200 y al Gobierno Municipal de Juana Díaz la cantidad de $800 de los fondos consignados en la Resolución Conjunta Número 399 del 28 de octubre de 1999 y en la Resolución Conjunta Número 400 del 11 de octubre de 2000, para el desarrollo de actividades de interés social y cultural y para la compra de material y equipo; y para autorizar el pareo de los fondos asignados."

SR. DALMAU SANTIAGO: Señora Presidenta.

SRA. VICEPRESIDENTA: Señor Portavoz.

SR. DALMAU SANTIAGO: Para que se aprueben las enmiendas sugeridas por el informe.

SRA. VICEPRESIDENTA: A la aprobación de las enmiendas en el informe, ¿alguna objeción? No habiendo objeción, aprobadas.

SR. DALMAU SANTIAGO: Señora Presidenta.

SRA. VICEPRESIDENTA: Señor Portavoz.

SR. DALMAU SANTIAGO: Para que se aprueben las enmiendas al título sugeridas por el informe.

SRA. VICEPRESIDENTA: A las enmiendas al título en el informe, ¿alguna objeción? No habiendo objeción, aprobadas.

SR. DALMAU SANTIAGIO: Señora Presidenta.

SRA. VICEPRESIDENTA: Señor Portavoz.
SR. DALMAU SANTIAGO: Para solicitar un receso de tres (3) minutos en Sala.
SRA. VICEPRESIDENTA: Receso de tres (3) minutos en Sala.

*** R E C E S O ***

SRA. VICEPRESIDENTA: Se reanuda la sesión.
SR. DALMAU SANTIAGO: Señora Presidenta.
SRA. VICEPRESIDENTA: Señor Portavoz.
SR. DALMAU SANTIAGO: Para que se llame el Informe Final de la Resolución del Senado Número 100.
SRA. VICEPRESIDENTA: ¿Alguna objeción? No habiendo objeción, así se acuerda.

CALENDARIO DE ORDENES ESPECIALES DEL DIA

Como próximo asunto en el Calendario de Ordenes Especiales del Día, se anuncia el Informe Final sometido por la Comisión de Asuntos Internacionales y Federales en torno a la Resolución del Senado 100.

"INFORME FINAL

Para ordenar a la Comisión de Asuntos Internacionales y Federales que realice una investigación sobre de las Leyes de Cabotaje Federal, con el fin de explorar la posibilidad sobre aplicación de su aplicabilidad a Puerto Rico.

AL SENADO DE PUERTO RICO

Vuestra Comisión de Asuntos Internacionales y Federales, previo estudio y consideración de la R del S. 100, tiene el honor de rendir su informe recomendando su aprobación.

ALCANCE DE LA MEDIDA

La Resolución del Senado 100 tiene el propósito de realizar una investigación sobre las Leyes de Cabotaje Federal, con el fin de explorar la posibilidad de excluir de su aplicabilidad a Puerto Rico. Cabe señalar que los miembros de la duodécima (12ma) Asamblea Legislativa de Puerto Rico, en 1995, aprobaron la Resolución Concurrente de la Cámara 35 que solicitó al Congreso de los Estados Unidos, que se excluyera a Puerto Rico del ámbito de la aplicabilidad de la legislación federal de cabotaje, sin haberse obtenido ningún resultado.

TRASFONDO

La legislación federal de cabotaje tiene el propósito de proteger el bienestar económico y la defensa nacional de los Estados Unidos. Por eso, desde la aprobación de la Constitución Federal de 1789, el primer Congreso se dedicó, de inmediato, a poner trabas al uso de buques extranjeros en el comercio doméstico. Lo que comenzó con la mera imposición de un arancel sobre el uso de éstos, se convirtió, en 1817, en una prohibición categórica a los efectos de no permitir el uso de buques extranjeros en la transportación de mercancía entre puertos de los Estados Unidos. Esta legislación pretende proteger los intereses navieros estadounidenses frente a la competencia que pueden representar los barcos de otras nacionalidades y limita el tráfico de barcos entre puntos de los Estados Unidos, incluyendo sus territorios y jurisdicciones, de manera directa o por medio de un puerto extranjero, a barcos construidos y registrados en los Estados Unidos.

La aplicación de la legislación de cabotaje en Puerto Rico surge de la Ley Orgánica de 1900 (mejor conocida como Ley Foraker) la cual dispone en lo pertinente que "el cabotaje entre Puerto Rico y los Estados Unidos será regulado de conformidad con las disposiciones de ley aplicables a dicho comercio marítimo entre cualesquiera de dos grandes distritos costeros de los Estados Unidos", Ch. 191, Sección 9, 31 Stat. 79 (1900) y 1 L.P.R.A. 9. Luego, en 1920, con la aprobación de la Ley Jones (de la iniciativa del senador Wesley L. Jones, republicano de Washington, D.C.) o la Ley de la Marina Mercante, como también se le conoce, se reafirmó la aplicación que tendrían las leyes federales de cabotaje a Puerto Rico como si se tratara de cualquier puerto costanero de los Estados Unidos continentales. En su Sección 27, expresamente se dispone que:

> […] no se transportará mercancía por agua, ni por tierra y agua, so pena de perder la misma […], entre puntos de Estados Unidos incluyendo distritos, territorios y posesiones obligadas por las leyes costeras, ya sea directamente o a través de un puerto extranjero, o por una porción del transporte, en ningún buque que no haya sido construido y documentado bajo las leyes de Estados Unidos, ni cuyos dueños no sean ciudadanos de los Estados Unidos […]. 46 U.S.C. 883.

Luego, al aprobarse la Ley 600 de 1950, se estableció que las tarifas marítimas entre Puerto Rico y Estados Unidos debían ser reguladas de acuerdo a las disposiciones de ley que aplican a los grandes distritos costeros de los Estados Unidos.

PONENCIAS ANTE LA COMISION

La Comisión de Asuntos Internacionales y Federales convocó a vistas públicas en cuatro (4) ocasiones en las que participaron o enviaron ponencias escritas alrededor de 18 deponentes. En la primera vista pública, efectuada el 8 de mayo de 2001, comparecieron representantes del Departamento de Desarrollo Económico y Comercio, de la Autoridad de Puertos, del Departamento de Transportación y Obras Públicas, y el Alcalde del Municipio Autónomo de Ponce, Rafael Cordero Santiago. El Banco Gubernamental de Fomento envió su ponencia por escrito y estuvieron ausentes, aún cuando se invitaron, los alcaldes de los municipios de Yauco, Guayanilla y Peñuelas. Los mencionados alcaldes fueron invitados debido a la necesidad de tener el insumo de su opinión, en vista del establecimiento del Puerto de las Américas, a ser construido en la Región Sur de Puerto Rico.

En la segunda vista pública, efectuada el 23 de mayo de 2001, comparecieron representantes de la Asociación de Industriales de Puerto Rico, el Sr. Augusto Palmer, Presidente de Ochoa Fertilizer, el Centro Unido de Detallistas y la Asociación de Economistas de Puerto Rico. La

Asociación de Productos de Puerto Rico y la Cámara de Comercio de Puerto Rico enviaron ponencias escritas.

En la tercera vista pública, efectuada el 10 de julio de 2001, depuso el Sr. Víctor Núñez, representante de la Seafarers Internacional Union y envió ponencia escrita la International Longshoremen's Association (AFL-CIO). Se citaron a otras uniones obreras que no comparecieron ni enviaron ponencias. Estas fueron la Unión de Trabajadores de los Muelles y la Unión de Tronquistas.

Finalmente, la cuarta vista, efectuada el 12 de julio de 2001, tuvo la participación de representantes de la Alianza Marítima de Puerto Rico, la Puerto Rico Line, Inc., la atunera Bumble Bee de Puerto Rico, el Departamento del Trabajo y Recursos Humanos y el Lcdo. Nelson Rochet Santoro, estudioso del tema. Se invitó a la Coalición de Valores Tradicionales de Puerto Rico, pero no pudieron asistir.

VIII. PRIMERA VISTA PUBLICA- 8 DE MAYO DE 2001

a) Autoridad de Puertos: El Lcdo. Carlos Padilla Maldonado, Ayudante Auxiliar del Director Ejecutivo de la Autoridad de los Puertos (AP), fue el primer deponente de la vista pública. El Licenciado Padilla comenzó su intervención señalando que el desarrollo de la economía de nuestra isla está supeditado a las reglamentaciones y leyes federales en lo concerniente a la transportación marítima, tanto de pasajeros como de carga. Añadió que esas reglamentaciones se conocen como leyes de cabotaje, las cuales controlan el tráfico de pasajeros y de carga por vía marítima y que tienen su origen en disposiciones legales que no representan las necesidades actuales de la economía de Puerto Rico.

Puntualizó el representante de la AP, que estas disposiciones, cuya aplicabilidad provienen de la Ley Foraker del 12 de abril de 1900 y de la Ley 600 del 10 de diciembre de 1898, representan una limitación fundamental en el desarrollo de nuestra economía y de nuestra capacidad de poder mercadear con otros países el transporte de la carga necesaria para sostener nuestro sistema de vida y los recursos con que podemos realizar nuestra vida diaria, tanto económica como mercantil.

Las disposiciones contenidas en los Códigos de Leyes de los Estados Unidos, específicamente las disposiciones contenidas en la Sección 744 del Título 48 del United States Code (48 U.S.C. 744), del 12 de abril de 1900, Ch. 191, 131 Stat. 79, disponen que, todo comercio o carga relacionada entre Puerto Rico y los Estados Unidos será regulada y realizada mediante la marina mercante de los Estados Unidos, tomando en consideración que somos dos (2) distritos mercantiles pertenecientes a la misma jurisdicción.

Según el licenciado Padilla, estas disposiciones tienen el efecto de elevar los costos de transportación marítima en la isla, de artículos y mercancías de necesidad que son de uso común de los ciudadanos. Estos costos se traspasan al consumidor y tienen el efecto de interferir con la calidad de vida de los ciudadanos, limitando su poder adquisitivo y colocando a Puerto Rico en desventaja con otras ciudades y jurisdicciones de los Estados Unidos, ya que los costos de transportación y de fletes son mayores. Al aumentar el costo al transportista naviero, es evidente y lógico el aumento al consumidor, y por ende, el encarecimiento del costo de vida de los ciudadanos.

El deponente destacó que las proyecciones relacionadas con el proyecto del Puerto de las Américas deben tener como parte de su génesis, la eliminación o la no aplicabilidad de las leyes de cabotaje en Puerto Rico. La creación de un muelle de transbordo en la Isla debe conllevar la disponibilidad de una apertura de mercados y la ampliación de nuestra proyección en el mercado global. Según la AP, de mantenerse estas limitaciones relacionadas con el cabotaje, nuestra

capacidad de integración en el mercado mundial se restringe a un proceso lento y costoso de transporte de mercancías controlado por la marina mercante de los Estados Unidos, exclusivamente.

Sin embargo, las disposiciones de transportación de barcos cruceros, contenidas en el "Passenger Vessel Act", Título 46 del United States Code, Sección 289, (46 U.S.C. 289) 19 CFR 4.80a, permiten la entrada de barcos cruceros de otras marinas internacionales, lo cual permitió una apertura en los actores económicos interesados en desarrollar nuestra isla como importante destino del movimiento turístico. El licenciado Padilla señaló que este mismo principio debe aplicarse a la marina mercante que llega a nuestra Isla a traer productos y mercancías, pudiendo servir como motor de la economía, ampliando así, las posibilidades comerciales de nuestra isla.

Según el funcionario de la AP, el éxito de un proyecto como el Puerto de Las Américas, depende en gran medida de que las restricciones por parte de la legislación de cabotaje existentes sean eliminadas o modificadas, para permitir el acceso de otras marinas mercantes a la jurisdicción de Puerto Rico y así poder sostener una economía más efectiva. La revisión y derogación de esta legislación es imperativa para el éxito del proyecto en general.

El licenciado Padilla estableció que el posible desarrollo y éxito de la apertura de un puerto de transbordo en Puerto Rico, dependerá en gran medida, no sólo de la capacidad de integración de todos los sectores de nuestra comunidad, sino que también se tendrán que utilizar los mecanismos de ley y todos los recursos mercantiles y de negociación suficientes para lograr un resultado óptimo del Puerto de las Américas. Conviene considerar la derogación de las disposiciones de la Ley Foraker, sobre la aplicabilidad de las leyes de cabotaje. El propósito básico del Puerto de las Américas es proveer nuevas fuentes de ingreso y empleo a la economía local. La integración de las comunidades, la docencia, la industria y el gobierno en el apoyo de dicho proyecto es esencial para obtener un resultado positivo en este proyecto.

El licenciado Padilla hizo un llamado a realizar un frente común y unidad de propósito para lograr el éxito del Puerto de Las Américas. Señaló que el proyecto representa una iniciativa para el desarrollo de nuestra industria naviera y para la imagen comercial de Puerto Rico en un mercado global que cada día se acrecienta y requiere mayores recursos y esfuerzos, concluyendo que Puerto Rico debe ser, y tiene que ser, el eje central del Caribe hacia el comercio internacional.

El deponente señaló ante la Comisión, que Puerto Rico es la cuarta zona de transportación de carga más grande de Estados Unidos, específicamente, el muelle de San Juan, por su capacidad de movimiento de mercancía. A preguntas de la Comisión, el deponente puntualizó que no tienen un estudio sobre el efecto de la aplicabilidad de las leyes de cabotaje en el Puerto de las Américas.

Añadió que el impacto que en realidad tiene la ley de Cabotaje sobre Puerto Rico es el costo de la transportación por la lejanía del mercado interno de la nación americana y que la eliminación de dichas leyes podría representar una reducción dramática de fletes, significativa para la economía del país.

El licenciado Padilla reconoció que la eliminación de las leyes de Cabotaje redundaría en un beneficio económico por la reducción de costos en la transportación marítima. Además estableció que dicha conclusión se basa en una evaluación del proceso tarifario de la Autoridad de los Puertos sobre los costos de los fletes de los barcos. El deponente añadió que no tienen un estudio comparativo de Puerto Rico con otras jurisdicciones de Estados Unidos y señaló que lo que tienen es un estimado de lo que le cuesta a Puerto Rico el movimiento de los fletes a Estados Unidos que es alrededor de ochenta y cinco millones de dólares que se aportan a la economía de la Naviera Mercante de Estados Unidos.

La Comisión le planteó al deponente si existe algún otro elemento, como acuerdos laborales o de salarios que pudieran encarecer el costo de la transportación marítima, a lo que éste respondió

que en lo que corresponde al impacto de las gestiones laborales no tenía una posición oficial de la agencia. Añadió que cree que éste también es uno de los efectos más importantes en lo que tiene que ver con el Puerto de Transbordo de Las Américas, el costo de mover la carga a través de todos los recursos que tiene la isla, ya sean camiones o transportistas, conociendo que los transportistas quieren estar más cerca del área donde se mueve la carga en general.

El funcionario de la AP, ante preguntas de la Comisión sobre si se debería revisar la Ley 600 para tratar el asunto de las leyes de cabotaje, respondió que parte de la situación y de la relación política entre Puerto Rico y Estados Unidos está fundamentada en esas leyes y que son el eje central de las relaciones y de todo lo que tiene que ver con la vida social y económica de Puerto Rico.

A preguntas de la Comisión sobre si se podría aprovechar el asunto de la Ley de Cabotaje para hacer una revisión total de la Ley 600, el deponente señaló que la revisión de las leyes de cabotaje conlleva toda una visión global de lo que es la situación de la relación entre Estados Unidos y Puerto Rico.

La Comisión le preguntó al deponente si la revisión de las leyes de cabotaje aplica a los envíos de Puerto Rico hacia Asia o Europa a lo cuál éste respondió que no aplica y aclaró que aplica al movimiento interno entre las jurisdicciones de la nación norteamericana.

b) Alcalde de Ponce: El segundo deponente fue el Alcalde del Municipio Autónomo de Ponce, Rafael Cordero Santiago quien comenzó señalando que su municipio comparte la preocupación a la que está dirigida la Resolución del Senado en cuestión, es decir, que entiende que la limitación que impone la Ley Jones en el transporte marítimo resulta en un encarecimiento, no sólo de los productos que aquí se consumen, sino también de los que aquí se producen para exportación al mercado norteamericano. Manifestó además la preocupación del Municipio Autónomo de Ponce por la presentación, en este momento, de la Resolución por razón de que pueda asociarse con el proyecto de desarrollo del Puerto de las Américas y generarse la impresión de que la exclusión de Puerto Rico de las leyes de cabotaje es un elemento necesario para la viabilidad del Puerto de las Américas como puerto de transbordo.

Según el Alcalde, el estudio de viabilidad preparado por el doctor Ernst G. Frankel es meridianamente claro en cuanto a que el Puerto de Transbordo no tiene como fin el servir a la transportación de carga proveniente o dirigida a puertos de los Estados Unidos de América. El doctor Frankel establece la viabilidad del proyecto partiendo de la base de que el mismo servirá para el transbordo de carga desde y hacia otros países, sin incluir a Estados Unidos, por lo que las leyes de cabotaje no afectan de manera alguna la viabilidad del proyecto.

Señaló el Alcalde ponceño, que actualmente en Puerto Rico se hace transbordo tanto en San Juan como en Ponce y que se encuentran trabajando unos seis Comités y Grupos de Trabajo designados sobre el Puerto de las Américas, presidida por la Gobernadora de Puerto Rico, Honorable Sila M.Calderón, con el propósito de examinar todos los asuntos que podrían incidir en el desarrollo del puerto de transbordo. Esto incluye la necesidad de aprobar, revisar o derogar medidas legislativas para mejorar la posición competitiva de Puerto Rico y poder formular una solicitud de propuestas a los inversionistas que pudieran estar interesados en el desarrollo del puerto y las zonas industriales de valor añadido.

El Alcalde terminó su ponencia estableciendo que está de acuerdo con la eliminación de las leyes de cabotaje ya que ésto beneficiará a los puertorriqueños y a los Estados Unidos. Estas leyes son onerosas ante el desenvolvimiento y la competencia mundial de las corporaciones y las vías marítimas.

Con respecto a si las leyes de cabotaje mejorarían la viabilidad del proyecto del Puerto de las Américas el deponente aclaró que el Puerto de Transbordo no es para comercio doméstico que es lo

que se reconocería entre Puerto Rico y Estados Unidos, sin embargo es para traer mercancía, ya sea de Europa, Asia, de las Américas y transbordarla hacia Europa, Asia o las Américas. Las leyes de cabotaje, que son comercio doméstico, serían una negociación aparte que no afecta el Puerto de Las Américas. Según el Alcalde no es exportar los mangoes de Puerto Rico a California, sino a Europa. Por lo tanto, en esto, las leyes de cabotaje no aplican, y por eso no quiere que se involucre el Puerto de Transbordo con las leyes de cabotaje porque éstas no afectan al Puerto de Transbordo.

El Alcalde prosiguió a argumentar que el estudio de Frankel está predicado en el aumento de la carga al consolidarse los mercados en el mundo, sin hablar de Estados Unidos y puso como ejemplo que actualmente, el señor Luis Ayala (naviero), hace puerto de transbordo en Ponce y Bob Leith (también naviero) en San Juan. Por lo tanto las leyes de cabotaje no afectan esas operaciones y lo que se busca es magnificar esas mercancías que se han consolidado en Europa, con la creación de un mercado común, que se han consolidado en Asia y que se están consolidando en las Américas. Señaló además que hay estados de los Estados Unidos que están pidiendo ser eximidos de las leyes de cabotaje como Alaska y Hawaii, y considera el Alcalde que van a lograrlo y que para que Puerto Rico logre lo mismo hay que hablar y negociar con la AFL-CIO (organización obrera) , quien se opone.

El Alcalde acogió como cierto que en la medida en que las leyes de cabotaje dejen de aplicar a Puerto Rico, el potencial de las operaciones portuarias que se establezcan en la costa sur tendría una nueva dimensión positiva y un valor añadido. Añadió que el Puerto de San Juan es el número diecisiete en el mundo, en lo que a carga se refiere, sin contar con la carga doméstica que tiene este puerto con Estados Unidos. Añadió que los Estados Unidos se están dando cuenta de que las leyes de cabotaje le están siendo onerosas y que les conviene consolidar las Américas, que es su mercado natural, ante la consolidación del mercado europeo y el asiático.

Añadió que las leyes de cabotaje no aplican a territorios como las Islas Vírgenes, otros como Samoa y Micronesia tienen acuerdos para que éstas no apliquen completamente y que estados como Alaska y Hawaii buscan que los saquen de dichas leyes. Prosiguió a establecer que una mercancía importada a Puerto Rico, bajo las leyes de cabotaje existentes, cuesta un treinta y tres por ciento (33%) más de lo que le costaría a otro país como Costa Rica.

Respondiendo a preguntas de la Comisión sobre si el solicitar que Puerto Rico sea eximido de las leyes de cabotaje podría traer como consecuencia una revisión de la Ley 600, el Alcalde contestó que no, ya que eso implica entrar en el status, tema que él no desea mezclar con el Megapuerto. Aclaró el Alcalde que el Municipio de Ponce no tiene un estudio independiente sobre el valor añadido del Puerto de las Américas si no aplicaran las leyes de cabotaje y añadió que, según el estudio de Frankel, el valor sería de un treinta y tres por ciento (33%).

El Lcdo. César Hernández Colón, Asesor del Municipio de Ponce, tuvo un turno de aclaración en la vista pública. El licenciado señaló que una de las preguntas que se está considerando en los comités es si existiendo una zona libre de comercio, un producto que viene de Europa y llega a Puerto Rico, sufre cambios de valor añadido en Puerto Rico y luego se reembarca a Estados Unidos, se le consideraría como carga doméstica o internacional. Como la zona de libre comercio tiene un carácter extraterritorial, están considerando la posibilidad de que esa carga, como entró a Puerto Rico a través de una zona libre de comercio, pudiera no haber entrado a Puerto Rico como puerto doméstico. Entonces al transportarse desde Puerto Rico a los Estados Unidos no ha perdido su condición de carga originada en un puerto extranjero. Si se determina que eso es cierto, entonces las leyes de cabotaje tendrían un impacto menor sobre el puerto de transbordo de lo que se piensa.

Finalmente, el Alcalde, aclaró a la Comisión que no existe una competencia entre municipios para conseguir permisos e iniciar el puerto y señaló que el Puerto de las Américas es un sólo

proyecto que va desde Ponce hasta Yauco, extensión necesaria desde el punto de vista de planificación y calidad de vida. La competencia entre los tres municipios se eliminó cuando la Gobernadora convirtió el proyecto en política pública. Hay tres pueblos trabajando para crear el puerto de Las Américas junto a la Legislatura y al Ejecutivo.

c) Departamento de Desarrollo Económico y Comercio: El tercer deponente en la vista pública fue el Lcdo. Oscar Pérez Sosa, Asesor Legal a cargo de Asuntos Contributivos y Legislativos de la Compañía de Fomento Industrial (PRIDCO, por sus siglas en inglés) y del Departamento de Desarrollo Económico y Comercio (DDEC), junto al Dr. John Stewart, Subdirector Ejecutivo a cargo de Planificación Estratégica y Análisis Económico de la Compañía de Fomento Industrial de Puerto Rico. El licenciado comenzó su intervención comentando que luego de haber estudiado la Resolución del Senado sugieren enmiendas y ajustes en el texto y título de la misma para que exprese el propósito y objeto de eximir al Estado Libre Asociado de Puerto Rico de la aplicabilidad de las leyes de cabotaje federal. Al presente el estado de Derecho imperante es que las leyes de cabotaje aplican completamente.

El licenciado Pérez señaló que cabotaje se refiere a la transportación de mercaderías entre puertos de Estados Unidos, ya sea directamente o por vía de un puerto extranjero. Estas leyes de protección de barcos de matrícula americana y sus constructores, están contempladas en la Sección 27 del "Merchant Marine Act of 1920", comúnmente conocida como "Ley Jones". La legislación de cabotaje restringe el tránsito o transporte marítimo entre el territorio continental de los Estados Unidos y sus posesiones, el cuál se tiene que llevar a cabo en naves construidas y registradas en los Estados Unidos. Esto hace mandatario que todo transporte marítimo entre la isla y cualquier puerto de los Estados Unidos se haga en buques de matrícula estadounidense que se caracteriza por tener las tarifas más costosas del mundo. Esto encarece los costos de materia prima y de productos terminados que nutren nuestra industria y que hacen posible nuestro desarrollo socioeconómico. Reconociendo que la orientación actual en el comercio internacional y en la economía mundial es la liberalización de normas y reglamentaciones entre el intercambio de los países, la meta final es que se elimine todo tipo de barrera comercial y los Estados Unidos son partícipes de esta filosofía neo-liberal. Sus acciones concretas, a través de acuerdos como el Tratado de Libre Comercio de Norte América y medidas para eliminar el sistema de cuotas de textiles, demuestran el compromiso de esta nación y de su gobierno con la globalización.

Señaló el deponente, que en un mundo donde cada vez se estrechan más las relaciones entre los países y es mayor la interdependencia económica, Puerto Rico necesita aprovechar al máximo sus alternativas económicas a la luz de la competencia entre los mercados y se deben identificar, evaluar y analizar todas las alternativas dentro de nuestra relación política actual con los Estados Unidos, donde una alternativa real podría ser el modificar varios aspectos relacionados a las leyes de cabotaje. Dichas modificaciones no sólo pueden traer beneficios para la sociedad puertorriqueña, sino beneficios aún mayores para los Estados Unidos.

El representante del Departamento de Desarrollo Económico y Comercio estableció que en el pasado la Asamblea Legislativa, a pesar de las diferencias ideológicas, ha reconocido la necesidad de la exclusión de la aplicabilidad de las leyes de cabotaje a Puerto Rico, tomando como ejemplo la Resolución Concurrente de la Cámara 35, aprobada el 30 de octubre de 1995. Esta medida de consenso no recibió atención del Congreso y de ahí nace la necesidad de requerir nuevamente al Congreso que evalúe las experiencias recientes que se han dado en Puerto Rico de cierres de fábricas y fuentes de empleo a raíz de la eliminación de la Sección 936 del Código Federal de Rentas Internas. El deponente prosiguió recomendando a la Comisión que se tome como referencia el compromiso de los Estados Unidos con las tendencias neo-liberales de la industria y el comercio en

las cuales la reglamentación, imposiciones y restricciones al libre movimiento a nivel mundial de los factores económicos, son contrarias a los fundamentos de la globalización. Si esta premisa es correcta y compartida por las autoridades estadounidenses, incluyendo al Congreso y la Presidencia, entonces las limitaciones al libre movimiento de recursos económicos y comercio dentro de los Estados Unidos, resultarían contrarias a las acciones que se llevan a cabo con respecto a Puerto Rico.

Además, según el DDEC, las leyes de cabotaje son un instrumento de preservar una parte del mercado de transporte marítimo para compañías que cuentan con barcos de matrícula norteamericana, respaldando con esto la industria de construcción naval con fines estratégicos. Para sostener este argumento, el licenciado Pérez hizo referencia al artículo de Randy Grenwelge titulado "**A US Merchant Marine for National Defense: Defending the U.S Flag Fleet**" del *Journal of Commerce*, destacando el argumento del autor sobre el financiamiento del gobierno a la marina mercante para luego poder utilizarla en tiempos de guerra. El funcionario indicó que un aspecto interesante es el señalamiento referente a la "costo efectividad" de tener una marina mercante "civil", subsidiada por los ciudadanos, sin estos saberlo. También cuestionó el que la marina mercante estadounidense no se utilice por compañías que compitan plenamente en el mercado de transporte marítimo mundial ya que estas compañías son una de las mejores en el mundo, y añadió, que no se justifica el subsidio que crean las leyes de cabotaje para mantener una "marina mercante en reserva".

El deponente hizo notar ante la Comisión que, según datos de las flotas mercantes del mundo recopilados por el U.S. Transportation, Maritime Administration, del año 2000, reflejan que la marina mercante de los Estados Unidos totaliza unas 12.3 toneladas o un 2.45% del total de las flotas a nivel mundial. Estos números pueden parecer pequeños, si los comparamos con los de la marina panameña que tiene un 20% del total de las flotas marítimas internacionales o con Liberia que tiene un 11% . A la misma vez, los Estados Unidos utilizan 116 barcos con la bandera de Panamá y unos 161 bajo la bandera de Liberia. Estos datos obtenidos de la Agencia Central de Inteligencia (CIA, por sus siglas en inglés), según el deponente, ilustran una presencia estadounidense en la marina mercante mundial y que se encuentran intereses marítimos bajo la bandera norteamericana e intereses del mismo país, bajo banderas de otros países, compitiendo a nivel mundial a base de tarifas de acarreo y de otras condiciones de transporte.

En su intervención, el licenciado Pérez especificó que hasta el momento no conocen un estudio confiable que analice detalladamente los costos de transporte marítimo en Puerto Rico, por productos y volumen, en comparación con otros destinos que no están bajo las leyes de cabotaje. No obstante, el transporte marítimo de Estados Unidos a Puerto Rico (southbound) tuvo un costo de sobre 900 millones de dólares para el año fiscal 2000. A pesar de no existir datos fidedignos sobre el transporte marítimo de Puerto Rico a Estados Unidos (northbound), estiman que es entre un 40 a 60 por ciento (40 a 60%) menor que el transporte de Estados Unidos a Puerto Rico, con un costo de $194 millones. Esto significa que el total de los costos de transportación marítima bajo las leyes de cabotaje es de alrededor de 1.1 billones de dólares. De eliminarse la Ley de Cabotaje, según la información recopilada por el Dr. John R. Stewart, habría una reducción estimada de 20 por ciento en los costos, lo que tendría como resultado una inyección en la economía de Puerto Rico de $220 millones que ayudaría a nuestra competitividad.

El licenciado Pérez concluyó que a Puerto Rico le cuesta más el transporte marítimo de su materia prima y de productos terminados que a cualquier otro país que no tiene estas restricciones. Esto tiene como resultado que no somos competitivos y de ahí la pérdida de empleos e ingresos por falta de habilidad para competir con otros mercados. El Departamento de Desarrollo Económico y Comercio y la Compañía de Fomento Industrial de Puerto Rico endosaron la investigación porque

entienden que la modificación o eliminación de las leyes de cabotaje, resultarían en reducciones en los costos de transporte marítimo, los cuales responderán a los mejores intereses del pueblo de Puerto Rico y mejorarían su posición competitiva a nivel mundial, sin menoscabar los intereses de los Estados Unidos.

El doctor Stewart, a preguntas de la Comisión sobre si el ahorro de veinte por ciento de eliminarse las leyes de cabotaje, mencionado en la ponencia, surge de la comparación de las tarifas que se cobran por los barcos de bandera americana y de las tarifas que se cobran a barcos de bandera internacional si se les permitiera hacer dicha ruta, respondió que no hay un estudio fundamental sobre los costos de la Ley Jones en Puerto Rico y que eso requeriría bastantes recursos y análisis, porque el costo de transportación depende de la distancia, el peso y su naturaleza y por eso hay que examinar en detalle rutas parecidas por distancia en otros países. El doctor ofreció su opinión sobre el 20 por ciento de ahorro si se eliminan las Leyes de Cabotaje, y aclaró que hay diversos estudios en los Estados Unidos que reflejan costos menores que los actuales. El más reciente estudio es el del U.S. International Trade Comission (Comisión de Comercio Internacional) que estima una reducción de costos de 22 por ciento para el 1996. Esto es un estimado global para todo comercio bajo la Ley Jones. El señor Stewart señaló que escogió el 20 por ciento como algo más conservador.

El deponente puntualizó que el "Free Trade of the Americas" o "Area de Libre Comercio de las Américas" está en etapas iniciales y que la Ley Jones está bajo la revisión de la Organización Mundial de Comercio (WTO, por sus siglas en inglés) debido a quejas de otros países. Manifestó que se supone que el tema de la eliminación de barreras como las leyes de cabotaje va a ser discutido en el Tratado de Libre Comercio y que el primer paso en este tipo de tratado deben ser las negociaciones sobre la entrada de mercancías.

El señor Stewart indicó que no tiene estimados sobre la reducción en el costo de los alimentos básicos que necesita una familia si la Ley Jones dejara de aplicar. Ante preguntas de la Comisión acerca de si la viabilidad del Puerto de las Américas está sujeta a la aplicabilidad de las leyes de cabotaje, el doctor indicó que debido a que la totalidad del comercio está enfocado en los mercados internacionales el puerto puede funcionar sin cambios a la Ley Jones. Añadió que la eliminación de la Ley Jones puede beneficiar a la economía de Puerto Rico en general y que puede tener un impacto en el puerto, resaltando que considera, al igual que el Alcalde de Ponce, que esta ley es una mala política pública para la isla y para los Estados Unidos en general.

El licenciado Pérez añadió que en algunas posesiones como las Samoa Americanas existe una aplicabilidad parcial de la Ley Jones, con excepciones en algunos renglones. El doctor Stewart señaló que es difícil hacer un estudio que compare los costos marítimos en Islas Vírgenes, con Puerto Rico, ya que hay economías de escala y no se pueden comparar los costos de enviar mercancías de estos lugares a Estados Unidos sin tomar en consideración el transbordo entre ellas y las diferencias en el tamaño del comercio.

Finalmente, respondiendo a preguntas de la Comisión sobre la Sección 956, el licenciado Pérez señaló que ambos temas deben tratarse de manera separada y confirmó que la ganancia de la Sección 956 podría ser más atractiva si se eliminaran dichas leyes. Al terminar su turno, el licenciado argumentó que entiende que el Congreso estaría dispuesto a discutirlo ya que en este asunto se beneficiarían ambos gobiernos.

d) Departamento de Transportación y Obras Públicas: La cuarta ponencia en la vista pública fue la de la Lcda. Lyzette Morales y el planificador Gabriel Rodríguez en representación del Secretario del Departamento de Transportación y Obras Públicas, José M. Izquierdo. La licenciada comenzó por establecer que dentro del DTOP, la Autoridad de Puertos es la jurisdicción encargada de analizar el asunto de las leyes de cabotaje y que ellos se han expresado a favor de que se gestione

la eliminación de la aplicación de las leyes de cabotaje sobre Puerto Rico debido a los efectos económicos negativos de las mismas sobre el país. Señaló que el DTOP coincide con esta perspectiva y apoya los esfuerzos que se realizan para dejar sin efecto la aplicación de dichas leyes, sobre todo, porque este cambio aportará al éxito del Puerto de Transbordo de las Américas, proyecto prioritario de la administración.

La licenciada puntualizó que considera conveniente el que se exploren otras alternativas de acción que puedan reducir o anular los efectos negativos de dichas leyes sobre nuestra economía y sobre la competitividad futura del puerto, de no lograrse la eliminación de su aplicabilidad. Aunque no pudo precisar qué tipo de mecanismo podría neutralizar los efectos adversos de las leyes de cabotaje, recomendó que se investigue sobre ese particular para evitar que el proyecto del Puerto de las Américas quede a merced de la acción del Congreso.

El planificador Rodríguez, respondiendo a preguntas de la Comisión, señaló que el Secretario del DTOP, es miembro del Comité y de los Grupos de Trabajo sobre el Puerto de Las Américas y que dicho comité establecerá las diferencia entre las Leyes de Cabotaje y el Puerto de Las Américas. Concluyó que eliminar dichas leyes sería beneficioso para la economía y ayudaría al atractivo y viabilidad del Puerto de Transbordo.

e) Banco Gubernamental de Fomento: En su ponencia escrita, el Banco Gubernamental de Fomento (BGF) inicialmente, desea aclarar que la iniciativa para desarrollar el Puerto de las Américas y su éxito, no están sujetos a cambios en las leyes de cabotaje. Además de explicar lo referente a las leyes de cabotaje, el Sr. Juan Agosto Alicea, informó sobre los organismos encargados de la aplicación de la Ley. Estos son: la Guardia Costera, que emite una certificación sobre si una embarcación cualifica para el servicio que dispone la Ley; el Servicio de Aduanas, que interpreta y ejecuta la Ley y la Junta de Transportación Exterior, que es la que reglamenta la transportación de carga marítima entre Estados Unidos y Puerto Rico.

Según el BGF, el Puerto de las Américas en la zona sur de Puerto Rico está anclado en dos puntos: las tendencias y movimientos de las grandes compañías de transportación marítima y las proyecciones de comercio intrenacional. Para ese proyecto no se considera necesario hacer cambios en las leyes de cabotaje, ya que el puerto de transbordo sirve de enlace entre puertos extranjeros. El Puerto de las Américas está orientado a capturar el comercio marítimo entre el Viejo Mundo, Asia y las Américas. Por lo tanto, la Ley Jones no representa impedimento para el éxito de este proyecto, toda vez que el intercambio comercial no envuelve a los Estados Unidos.

Finalmente, el Presidente del BGF argumenta que un cambio en las leyes, puede representar para el consumidor economías; siempre que estas se transfieran al consumidor y para Puerto Rico representaría la disminución de costo para accesar el mercado más grande del mundo.

IX. SEGUNDA VISTA PUBLICA- 23 DE MAYO DE 2001

El 23 de mayo de 2001 se celebró la segunda vista pública en la cuál comparecieron representantes de la Asociación de Industriales de Puerto Rico junto a Ochoa Fertilizers, el Centro Unido de Detallistas y la Asociación de Economistas de Puerto Rico. La Asociación de Productos de Puerto Rico y la Cámara de Comercio de Puerto Rico enviaron ponencia escrita y el señor Bob Leith, Presidente de la Puerto Rico Line, se excusó por necesitar más tiempo para redactar una ponencia más amplia.

a) Asociación de Industriales de Puerto Rico: el Lcdo. Manuel Reyes Alfonso, Director de Asuntos Legales de la Asociación de Industriales, fue el primer deponente en esta segunda vista pública. El licenciado comenzó por señalar que la Asociación ha abogado por la revisión,

derogación o exclusión de Puerto Rico de las leyes de cabotaje desde hace varias décadas. Sin embargo, ante la inminente pérdida de la Sección 936 del Código de Rentas Internas Federal, el costo de transportación marítima ha cobrado nueva relevancia. Agregó que en la Convención Anual de 1999, la Asociación presentó el documento titulado, "Propuestas para Adelantar el Desarrollo Económico de Puerto Rico", el cuál contenía 15 puntos cruciales para detener la erosión de la manufactura y detener la tendencia reduccionista de ésta actividad que representa más del cuarenta por ciento del Producto Bruto Interno de Puerto Rico. Uno de los puntos, urge al Gobierno a que adopte como política pública que se exima a Puerto Rico de las disposiciones de las leyes de cabotaje, tal como se ha hecho con otros territorios. Las razones para asumir esta posición fueron variadas y todas apuntan a que las mismas afectan negativamente nuestra economía. Debido a que no existe información suficiente ni confiable que permita analizar objetiva y detalladamente el problema, señaló que apoyan la presente medida.

El licenciado Reyes continuó su ponencia indicando que la Ley de Marina Mercante de 1920 surgió luego de la Primera Guerra Mundial cuando el Congreso de los Estados Unidos determinó que una marina mercante era importante para la seguridad nacional y para el crecimiento económico de los Estados Unidos. La Sección 27 de esta ley dispuso que todos los bienes embarcados por mar entre puertos de los Estados Unidos tienen que ser transportados en barcos construidos en Estados Unidos, que naveguen bajo bandera de los Estados Unidos, que sean operados por tripulación de los Estados Unidos y poseídos por ciudadanos norteamericanos. Estas restricciones, se conocen como las leyes de cabotaje y la propia ley establece ciertas excepciones por lo que su aplicación ha sido distinta, dependiendo del territorio. En este sentido, la ley ya no aplica a las Islas Vírgenes, no aplica a Samoa Americana, ni al Estado Libre Asociado de las Islas Marianas del Norte, excepto, en algunas actividades y no aplica a Guam en cuanto al requisito de que los barcos que naveguen en el territorio y los Estados Unidos sean fabricados en Estados Unidos.

El representante de la Asociación de Industriales puntualizó que es necesario preguntarnos, ¿por qué Puerto Rico no ha logrado ser excluido de ninguna de estas disposiciones? y, dado el propósito original de la Ley, si todavía se justifican los requisitos, refiriéndose al requisito de tener barcos fabricados en Estados Unidos. Es decir, si el propósito de la Ley es tener una marina mercante que pueda dar seguridad en tiempos de guerra, ¿qué importancia tiene la procedencia del barco? Señaló que el análisis importante sería determinar el por ciento que Puerto Rico está pagando de la totalidad del uso de la marina mercante y compararlo con los demás estados y territorios. De primera instancia parece que existe una gran desproporción ya que los demás estados tienen otros métodos de transportación de carga que Puerto Rico no tiene y en el caso de los territorios, todos tienen alguna excepción. De ser ése el caso, Puerto Rico está financiando el que los Estados Unidos disfrute del beneficio de tener una marina mercante para tiempos de guerra. Sugirió que todas esas interrogantes deben ser contestadas de manera confiable y deben ser incluidas en la investigación propuesta.

En términos del debate ideológico y económico, el licenciado Reyes mencionó que existe una inconsistencia de las leyes de cabotaje con los principios anti-monopolísticos tan desarrollados por el gobierno de los Estados Unidos. La falta de barcos cualificados provoca una escasez artificial que distorsiona los patrones y costos de intercambio. Esto necesariamente afecta más a Puerto Rico por su condición de isla y se convierte en uno de los aspectos más importantes de nuestro desarrollo económico. Las condiciones de nuestro mercado de transportación marítima, crucial para todos los aspectos de nuestra vida como isla, son aquéllos de un oligopolio dominado por muy pocos, combinado con barreras significativas de entrada, lo cuál aísla nuestro comercio de las presiones de la competencia. Precisamente esa problemática llevó al establecimiento de las Navieras de Puerto

Rico en la década del 70. No sólo son pocas compañías, sino además, son pocos los barcos disponibles y en muchas ocasiones estos barcos no son eficientes por su antiguedad.

Señaló el deponente que estas preocupaciones son compartidas por Hawaii y Alaska, quiénes se han expresado oficialmente en contra de las leyes de cabotaje y existen movimientos dentro de los Estados Unidos continentales para derogar o cambiar dicha legislación. En el mercado continental se ha determinado que en los varios métodos de transportación doméstica, actualmente en competencia como trenes, oleoductos, vehículos de motor, aéreos y marítimos, los empleados son usualmente ciudadanos americanos aunque sólo en el caso marítimo existe el requisito legal. La diferencia entre los medios de transportación está en la adquisición del equipo necesario y en la inversión permitida a no ciudadanos de los Estados Unidos. Sólo en el caso de la transportación marítima se prohibe la adquisición de su equipo principal, el barco, fuera de los Estados Unidos. Debido a que el costo de los barcos fabricados en Estados Unidos es uno de dos a tres veces mayor que el costo de aquellos construidos fuera, esta restricción aumenta dramáticamente el costo de capital del cargador marítimo. Todo esto va en detrimento no sólo de la industria, sino que va en contra del público en general que es privado del acceso a la que es conocida como la manera más barata de transportación, la marítima. En el caso de Puerto Rico ésta es la única manera de transportación de grandes cantidades de mercancía y materia prima para nuestras industrias.

Ante esto, el representante de la Asociación de Industriales estableció que favorecen la eliminación de las leyes de cabotaje pero entiende que un estudio exhaustivo de los costos que ésta provoca en la economía sería la mejor herramienta para argumentar a favor de su eliminación. Recomendó que se explore la posibilidad de que Puerto Rico sea excluido al menos del requisito de que los barcos sean construidos en Estados Unidos. Esto permitiría que se adquiera una mayor cantidad de barcos y que éstos además sean modernos y rápidos, lo que redundaría en mayores opciones de transportación para el consumidor y empresario local. Esta petición no tiene relación alguna con la seguridad nacional y parte del reconocimiento de que en los Estados Unidos no se están construyendo barcos para fines comerciales. Además, una comparación con leyes de cabotaje en otros países demuestra que este requisito es casi inexistente en el resto del mundo. El deponente hizo referencia a una tabla que compara los leyes de cabotaje de aproximadamente treinta (30) países de los cuáles sólo cuatro (4) tienen una restricción parecida en cuanto a los barcos que se han construido en su territorio, incluida como anejo en los documentos de su ponencia. (Ver anejo)

El licenciado Reyes añadió que otra estrategia puede ser lograr autorización para que barcos extranjeros vengan a una zona libre de comercio a crearse en Puerto Rico y que de dicho puerto, como zona libre, se pueda continuar hacia puertos en Estados Unidos. Esto le permitiría al propuesto megapuerto de transbordo concebirse como zona libre de comercio y ayudaría a su éxito.

Terminó su ponencia, el licenciado Reyes, estableciendo que la importancia de lograr una modificación a las leyes de cabotaje no debe menospreciarse. Uno de los mejores ejemplos del potencial de ser excluidos de esta legislación se puede observar en el área de los cruceros de pasajeros. En este renglón se eximió a Puerto Rico de las disposiciones de la Ley de Barcos Pasajeros, ley gemela de la Ley Jones, "Passenger Vessel Act", Título 46 del United States Code, Sección 289 (46 U.S.C. 289), 19 CFR 4.80a. Al permitir barcos de fabricación extranjera navegar entre Puerto Rico y Estados Unidos, se ha desarrollado una vibrante, poderosa y creciente industria de cruceros turísticos en Puerto Rico. El deponente afirmó que la Asociación de Industriales de Puerto Rico apoya la investigación propuesta y pasó a brindarle la oportunidad de expresarse ante la Comisión al señor Augusto Palmer, presidente de Ochoa Fertilizer.

b) Ochoa Fertilizer: El señor Palmer comenzó puntualizando que la industria de fertilizantes de Puerto Rico representa cerca de veinte millones en ventas, emplea más de cien (100) personas

permanentemente y sobre doscientos (200) estibadores de barcos temporales con una nómina anual de sobre tres millones de dólares. Cada mes que pasa se le hace más difícil conseguir barcos de matrícula americana o barcazas de materia prima general que le coticen competitivamente o que estén interesados en su volumen. Esto pone en riesgo la industria que es esencial para mantener la producción agrícola competitiva y también, mantener alimentos a precios competitivos para el consumidor.

El presidente de Ochoa Fertilizer estableció que su planta de fertilizantes en Puerto Rico paga fletes cien por ciento (100%) más caros que las que tienen en Jamaica y Santo Domingo, que están al lado de Puerto Rico. Todo, porque los barcos tienen que ser de matrícula americana. En este momento no consiguen barcazas de volumen adecuado a sus necesidades que son un máximo de doce mil toneladas, aunque lo ideal sería unos barcos que utilizan en Jamaica y que sirven a Santo Domingo, que son alrededor de seis mil toneladas. Esto conlleva mover el inventario constantemente y tener menos capital invertido, caso parecido a la industria de fertilizantes en Estados Unidos que recibe todas sus materias primas por tren, según la necesidad semanal.

En resumen, el representante de Ochoa Fertlizer, hizo resaltar ante la Comisión, que el usar barcos americanos en Puerto Rico para traer materia prima fertilizante representa de diez a veinte dólares ($20) por tonelada más de lo que representa el costo en la República Dominicana o Jamaica. Esto, a su vez, representa alrededor de un cinco a un diez por ciento (5-10%) en el precio de los abonos de Puerto Rico. Los agricultores podrían tener una rebaja del costo de esos fertilizantes por un cinco o un diez por ciento si no tuvieran que pagar fletes más caros. Han recurrido a Europa que son fletes todavía más caros, pero en este momento son más competitivos que los fletes que le cotizan por una barcaza americana.

Reiteró el señor Palmer, para culminar su ponencia, que el problema no es el costo solamente sino que no hay disponibilidad de barcazas, lo que atenta contra la industria de fertilizantes. Esta situación atenta contra la agricultura de Puerto Rico que no tiene un abasto competitivo y atenta contra el consumidor que está sujeto a comprar alimentos importados sin ninguna producción local.

Ante la solicitud de la Comisión sobre la posibilidad de conseguir una comparación de los fletes como son ahora y cómo serían sin no aplicara la Ley de Cabotaje, el licenciado Reyes respondió que a él le encantaría tener dichos datos y que conseguir dicha información es una de las recomendaciones que le brinda a la Comisión. Agregó que en la Asociación van a hacer el intento de conseguir esa data y reiteró la necesidad de asignar fondos y personas para que se dediquen a hacer ese tipo de estudio para poder tomar una decisión informada. Resaltó que ellos tienen expedientes completos de la Ley Jones, pero todos son datos, incluso contradictorios. En cuanto a los casos de Alaska y Hawaii quienes se han expresado en contra de la Ley de Cabotaje el licenciado afirmó que estas leyes aplican en dichos estados dependiendo de las necesidades de cada cual.

Abundando sobre la relación entre las leyes de cabotaje y la seguridad nacional, el licenciado Reyes aclaró que luego de la Primera Guerra Mundial, Estados Unidos entendió que necesitaban tener unos barcos para su seguridad nacional que ayudaran en caso de guerra, incluso hay datos de la Guerra del Golfo dónde utilizaron barcos que tienen bajo la Ley Jones para llevar mercancía dentro de los Estados Unidos o de Estado a Estado. La idea es que en caso de guerra si dependen de marinas mercantes de otros países o dependen de alguien que no puedan controlar, se pueden quedar sin la facilidad de mover mercancía por mar. Al responder si Puerto Rico mantuvo activa esa marina, el licenciado no se atrevió a hacer esa aseveración categórica, pero aludió a un mapa de las diecinueve (19) rutas más importantes en los Estados Unidos en el cuál salen las rutas de Alaska y Hawaii. En el caso de Puerto Rico el mapa refleja que hay alrededor de siete u ocho rutas, sabiendo que los demás territorios están excluidos de algunas disposiciones, que los otros estados tienen

transportación terrestre y de otro tipo, a quién único le aplicaría por completo como a Puerto Rico, sería Alaska y Hawaii. (Véase anejo) Aparenta ser que Puerto Rico tiene un porcentaje bastante grande de responsabilidad de mantener esa marina mercante.

El representante de la Asociación de Industriales manifestó que están de acuerdo con iniciar, para Puerto Rico, una serie de exenciones que se le aplican a otras jurisdicciones bajo la bandera americana como las islas del Pacífico. Señaló que entienden que hay precedentes y que el hacerlo no va a tener mucho que ver con la seguridad nacional. Reconoce que va a haber mucha oposición a eliminar las leyes de cabotaje por completo, que el Congreso podría entender que necesitan tener esa marina mercante garantizada, pero entienden que la procedencia del barco no afecta en nada la seguridad nacional ya que, como ilustra el estudio de diferentes marinas mercantes, ese requisito es casi inexistente en las demás leyes de cabotaje en otros países.

Ante preguntas de la Comisión, el Presidente de Ochoa Fertilizer, respondió que en Puerto Rico existen dos compañías de fertilizantes, Ochoa Fertilizer y Super A Fertilizer Works en Mayaguez y que Ochoa Fertilizer suple toda la necesidad de fertilizantes para la agricultura de Puerto Rico. Afirmó que por su experiencia de suplir otro mercado, el de Jamaica, está viviendo la realidad del impacto económico de las leyes de cabotaje en su diario vivir y que para suplir fertilizantes a Jamaica usa barcos extranjeros. En relación a los componentes del fertilizante que manufactura, los compra en Estados Unidos ya que son los más competitivos y de mayor calidad, y luego, los lleva a Jamaica. Sin embargo, el barco extranjero que sale de EE.UU. con destino a Jamaica no puede seguir a Puerto Rico porqué tocó puerto extranjero y una vez toca puerto extranjero no puede traer mercancía a Puerto Rico en ese barco. Por lo tanto tienen que utilizar un barco para llevar mercancía a Jamaica y otro para traer mercancía a Puerto Rico por haberse originado el viaje desde un puerto estadounidense. Para dar una perspectiva del costo de dinero que esto conlleva, necesitan tener un inventario de seis meses y una barcaza, en flete, puede costar en un momento dado alrededor de quinientos mil dólares ($500,000) y el material que se trae en ellos tiene un valor de un millón y medio de dólares. Obviamente, este costo se tiene que pasar a los agricultores de Puerto Rico y el agricultor lo tiene que pasar al consumidor.

La Comisión solicitó al deponente que trazara la ruta de un producto, desde que se recibe el fertilizante y se produce hasta que se pone en el mercado, seguir la ruta hasta su costo final y hacer una comparación entre un producto en Jamaica y uno en Puerto Rico. El señor Palmer, utilizó el caso de la República Dominicana dónde se vende el plátano en unos cuatro o cinco centavos, mientras en Puerto Rico el precio puede llegar hasta unos cincuenta centavos ($0.50) o más. A nivel del consumidor, estimó que el precio debe estar a treinta y cinco centavos ($0.35), como un promedio en Puerto Rico, a nivel de agricultor debe estar entre quince a veinte centavos, o sea el margen grande lo tienen los distribuidores. El impacto que tiene la matrícula americana contra la matrícula extranjera, en el fertilizante nada más, representa alrededor de un millón de dólares, que se está pagando de más.

El señor Palmer añadió que hay barcazas que transportan fertilizantes de la costa este de Estados Unidos al oeste y estas barcazas tienen que ser de matrícula americana. Estas barcazas compiten contra camiones, contra trenes, mientras que en Puerto Rico no tenemos más competencia que la de agua y aire, y la del aire es sumamente costosa. El deponente estima que ésto es un dato que, apelando al sentido del buen negocio, el Gobierno de Estados Unidos va a entender que allá tienen otras oportunidades para atemperar la competitividad de la transportación, y en Puerto Rico no tienen alternativas.

Ante señalamientos de la Comisión sobre la manera de abordar el asunto de la eliminación de las leyes de cabotaje, ante el hecho de que en el Congreso pueden interpretar esta petición como una

que pone en riesgo la seguridad nacional, el señor Palmer respondió que no se debe tratar de eliminar las leyes de cabotaje por completo, sino eliminar específicamente lo que concierne a la construcción de los barcos ya que en lo que a esto respecta sería difícil mantener el argumento de la seguridad nacional. Esa ley en específico está para mantener una industria de barcos que en algún momento hubo en Estados Unidos y que ahora mismo no existe. El deponente añadió que el argumento de seguridad nacional en cuanto a este punto es bien difícil de defender e hizo referencia a una tabla, no actualizada, incluida en su ponencia, la cuál deja ver que la construcción de barcos mercantes en Estados Unidos ha declinado y ahora mismo está básicamente en cero. (Ver anejo) El Presidente de Ochoa Fertilizer comentó que una posibilidad es buscar el apoyo de algunos estados costeros que están tratando de derogar la Ley Jones.

A raíz de cuestionamientos de la Comisión sobre la naturaleza de su negocio, el señor Palmer reiteró que importan materiales tanto de Estados Unidos como de Europa y que la de Estados Unidos le cuesta alrededor de veinticinco dólares ($25) y la de Europa treinta y cinco dólares ($35), dependiendo del costo de la materia prima en origen y de la planta o fábrica. Además, señaló que el destino final de la materia prima es la planta de Guánica y que la competencia en Puerto Rico es solamente interna, de la compañía Super A Fertilizer en Mayaguez. La eliminación de las leyes de cabotaje es clave para su negocio ya que la agricultura en Puerto Rico se está reduciendo, por lo tanto, se reduce el consumo de fertilizantes y no pueden exportar porque tienen un costo de veinte dólares ($20) más caro que lo que tienen en la República Dominicana, quién exporta a islas como San Martin. A esto le tiene que sumar el salario mínimo federal y el promedio en la industria es de alrededor de ocho dólares ($8) y en República Dominicana es sesenta y ocho centavos ($0.68) la hora. Si pudieran tener esas mismas condiciones en Puerto Rico, los precios de los agricultores podrían bajar de un cinco (5) a un diez (10%) por ciento, lo que equivale a alrededor de uno a dos millones de dólares más barato, abriendo las puertas a la exportación.

Ante señalamiento sobre la necesidad de que el gobierno, entidades privadas y diversas asociaciones se unan para establecer una estrategia agresiva en el Congreso para promover el desarrollo económico de Puerto Rico, el representante de la Asociación de Industriales señaló que está de acuerdo y añadió hace falta desarrollar un estudio que brinde datos claros que no sean contradictorios. Estuvo de acuerdo con el planteamiento de la Comisión sobre el particular de que las leyes de cabotaje no son esenciales para el funcionamiento del Puerto de Transbordo ya que se estarían utilizando barcos post Panamá, de matrícula extranjera, para transportar mercancía del extranjero a Puerto Rico y luego se transportaría la mercancía en barcos extranjeros a países extranjeros. Por lo tanto el problema de las leyes de cabotaje sería transportar mercancía que fuera transbordada del barco post Panamá a barcos más pequeños para llevarla a la costa este de los Estados Unidos o al Golfo de México. En cuanto a la existencia de un estudio sobre el impacto del Tratado de Libre Comercio de las Américas, el licenciado Reyes señaló que no tienen dicho estudio y que dependen de la información que reciben de sus socios y de estudios técnicos.

c) Centro Unido de Detallistas: El tercer deponente de la vista pública fue el Presidente del Centro Unido de Detallistas, el señor Emilio Torres junto a su asesor, el señor Manuel Navedo. El deponente comenzó su intervención estableciendo que la Ley Jones está obsoleta y fuera de las realidades empresariales del nuevo milenio. Prosiguió estableciendo que los negocios pequeños o familiares dedicados a servicios portuarios son especialmente perjudicados bajo la Ley Jones. Las corporaciones grandes tienen acceso a una gama extensa de fuentes financieras, por lo tanto es fácil determinar que las restricciones impuestas por la mencionada ley aumentan los costos, equipo y labor, para los pequeños negocios operando en la industria marítima, haciendo difícil su subsistencia.

El deponente planteó que el 17 de julio de 1998 el representante Nick Smith radicó un borrador del Proyecto de Ley (HR 4236) en el Congreso de los Estados Unidos, en dónde expone nueve razones por las cuales el Acta Jones debe reformarse o modificarse. Señaló que un análisis de dicho proyecto demuestra la necesidad de un sistema de transportación marítima eficiente y competitivo y con extensa disponibilidad de los consumidores como componente esencial de un sistema de transportación nacional de tipo intermodal. El costo de la construcción de las naves de los Estados Unidos es anticompetitivo y oneroso en relación con los constructores internacionales que efectivamente prohiben el crecimiento y movilización de la flota bajo la Ley Jones. La disminución en la cantidad de embarcaciones con capacidad de 1,000 toneladas en la flota de la Ley Jones y la consecuente reducción en la cantidad de marinos, representa una disminución en la capacidad marítima en tiempos de emergencia nacional.

Resaltó el Presidente del Centro Unido de Detallistas que en las últimas décadas el tamaño de la flota doméstica de aguas profundas de los Estados Unidos, se ha reducido sustancialmente a sólo 118 embarcaciones de más de 1,000 toneladas y a 59 navíos en los Grandes Lagos. Ningún buque de carga de más de 1,000 toneladas opera en cualquiera de ambas costas de los Estados Unidos. El resultado ha sido entregas y transportes por debajo del promedio, precios más altos e ineficiencia en el servicio de transportación, todo lo cual puede ser aliviado sin costo al consumidor mediante el incremento de la competencia doméstica de los servicios de transportación marítima, ya sea en carga como en pasajeros. Estas deficiencias van en detrimento de las posiciones competitivas de una amplia gama de empresas americanas, particularmente en sus potenciales mercados domésticos.

El señor Torres puntualizó que el análisis del proyecto de ley del representante Smith también refleja que el permitir a los proveedores de servicio de transportación doméstica adquirir sus embarcaciones en el mercado internacional, sin penalidad, habrá de bajar sus gastos y operaciones, creando ahorros que puedan ser transferidos a sus clientes, al bajar los precios y mejorar la eficiencia. Al ser costo eficiente se promueve la competitividad para beneficio de la economía y de todos sus componentes. Además, la expansión de la flota bajo la Ley Jones, creará más trabajos en los Estados Unidos entre los marinos y otros sectores relacionados a esta industria. El estudio establece que se debe trabajar para remover todas las restricciones que impiden a los ciudadanos americanos transportar carga o pasajeros.

Como Presidente del Centro Unido de Detallistas, el deponente afirmó que muchas energías y recursos, tanto humanos como económicos, se han utilizado para llenar procedimientos, reglamentos y legislación que protegen al pequeño y mediano empresario de Puerto Rico. Entonces se pregunta cómo y por qué se mantiene el paternalismo, proteccionismo y hasta la defensa abierta de parte de los congresistas norteamericanos en continuar la vigencia de estas leyes arcaicas y obsoletas de la industria marítima que perjudican a millones de ciudadanos americanos y a los empresarios y comerciantes que sostienen la economía del país. Además, cuestionó para qué existen las organizaciones mundiales de comercio y cómo éstas pueden buscar un comercio sin discriminación, cuando se discrimina en contra de los empresarios y consumidores de los Estados Unidos y sus territorios, incluyendo a Puerto Rico.

El señor Torres señaló que los empresarios, comerciantes y líderes deben actuar para el beneficio de todas las clases y sectores económicos del pueblo de Puerto Rico. Recomendó solicitar en la Oficina de Contabilidad General de los Estados Unidos los estudios realizados en el 1988 sobre el Acta Jones para poder cuantificar el impacto de la misma sobre Puerto Rico. También recomendó solicitar a la Comisión de Comercio Internacional de los Estados Unidos que suministre copia del

estudio de 1991, el cuál determinó la ganancia marítima por un monto de 635 millones de dólares. Culminó estableciendo que favorecen la Resolución en discusión.

Ante preguntas de la Comisión sobre el Centro Unido de Detallistas el deponente señaló que tienen sobre 20,000 socios en 78 municipios, empresarios pequeños en su mayoría que se dedican al comercio al detal y otros ofrecen servicios como abogados, médicos y mecánicos. Por otro lado, un gran por ciento de comerciantes utiliza la transportación marítima y toda la mercancía de supermercados viene por vía marítima, mientras que la vía aérea se utiliza para pedir algunos equipos. Algunos productos de los comerciantes provienen de Europa pero la mayoría son de Estados Unidos..

El señor Torres, respondiendo a planteamientos de la Comisión, afirmó que el Centro participó en la coalición para tratar de lograr la derogación o exención de las Leyes de Cabotaje en Puerto Rico y que ha visitado el Congreso de Estados Unidos, manteniendo comunicación constante ya que pertenecen a la Cámara de Comercio Hispana de los Estados Unidos. Su más reciente gestión, en términos de educación, fue el crear conciencia sobre la naturaleza de las leyes de cabotaje y su impacto en Puerto Rico en el 1999 y también propuestas a favor de la Sección 936 y la 30A. El deponente señaló que el ambiente en el Congreso era positivo y que muestra de esto fue el interés de los ayudantes y Senadores en resolver este asunto. Añadió que el impacto sería mayor si fuera una Comisión legislativa de Puerto Rico al Congreso de los Estados Unidos para generar una efervescencia en el país, y crear una conciencia y una unión de todas las organizaciones.

El Presidente de la Comisión concurrió con la opinión del deponente y señaló que considera que este es el mejor momento para lograr una atención positiva del Congreso por la amplia cobertura en los medios que Puerto Rico ha recibido, y añadió que se debe aumentar la comunicación y fomentar las relaciones con países europeos que pertenecen a la Unión Europea y al Tratado de Libre Comercio.

El Asesor del Centro Unido de Detallistas, Manuel Navedo, aclaró a la Comisión que MARAD es la Administración de Transportación Marítima que en conjunto con el US Department of Transportation se dedica a cuantificar y a hacer unos inventarios de la flota de la Marina Mercante de los Estados Unidos. El señor Navedo manifestó estar de acuerdo con la Asociación de Industriales ya que la información existente es supérflua y crea muchas dudas. Concluyó que a raíz de esa información se observará que, tanto Puerto Rico, Hawaii y Alaska, sirven de experimento para un monopolio marítimo. El señor Navedo, aclaró que el proceso en el Congreso del proyecto radicado por el representante Smith, se quedó en unos hallazgos que hizo la Comisión y posteriormente sucumbió ante fuerzas económicas.

El señor Torres añadió que ese dinero, que muchas veces se está pagando en contribuciones, es dinero que no se puede invertir, que no se puede utilizar para generar otras expansiones de los negocios porque se está gastando en precios más altos. Añadió que es muy difícil determinar cuál es el impacto en términos de empleos pero, mientras los costos son altos no pueden emplear más personas al no poder expandir más su negocio. Aunque el impacto en el renglón de los empleos se mide de acuerdo a cada negocio, existe un estudio de la Oficina General de Contabilidad de los Estados Unidos, con fecha de 1988, que señala el impacto de 675 millones de dólares en el Estado de Alaska y en Puerto Rico de 500 millones de dólares al año. Eso sería en términos de precios más altos dentro de la economía. Además mencionó el estudio de 1991 de la Comisión Internacional de Comercio de los Estados Unidos que también cuantifica el impacto en términos de dólares y centavos en unos 4.2 a 10.4 billones de dólares en precios más altos pagados por el público, por el consumidor.

d) Asociación de Economistas de Puerto Rico: El cuarto deponente de la vista pública fue el señor Carlos Soto Santini, Presidente de la Asociación de Economistas de Puerto Rico. El señor Soto comenzó exponiendo que los consumidores puertorriqueños y estadounidenses pagan por proteger las embarcaciones estadounidenses de la competencia internacional en el mercado doméstico marítimo. La Ley Jones, aprobada en 1920, se refiere a una serie de leyes federales que gobiernan la transportación doméstica de mercancía y pasajeros por agua. La Ley Jones interviene con cruceros extranjeros que transportan pasajeros de Estados Unidos y restringe el acceso a ríos y canales estadounidenses, incluyendo a Puerto Rico. También restringe los negocios y la agricultura puertorriqueña y estadounidense. De hecho, las organizaciones agrícolas de los Estados Unidos son las que más fuerte cabildean en contra de estas leyes. Ninguna otra industria limita a los consumidores a tales restricciones.

Prosiguió el señor Soto reseñando que se ha argumentado que la Ley de Cabotaje se necesita para proteger la industria marítima estadounidense para llevar suministros en tiempo de guerra. Pero, el Presidente George Bush (padre) suspendió la Ley Jones durante la Guerra del Golfo por recomendación del Secretario de la Defensa porque se pensaba que podría ser un impedimento al movimiento de recursos críticos militares. El representante de la Asociación de Economistas abundó sobre la suspensión del Acta Jones por el Presidente George Bush padre, durante la Guerra del Golfo, estableciendo que en ese momento el tráfico de mercancía, que normalmente tiene que salir de un puerto estadounidense a un puerto de un país extranjero y regresar a los Estados Unidos a través de un puerto estadounidense, se permitió que estos barcos pudieran atravesar otra ruta que tocara dos puertos estadounidenses sin problema para poder llevar lo necesario en términos militares al área del Golfo.

Sin embargo, tanto el Secretario de la Defensa como el Presidente actual apoyan el Acta Jones en este momento. La Comisión señaló que el Presidente quizás apoya esta legislación para proteger algunas industrias aunque el patrón republicano históricamente ha sido el de apoyar la libertad de comercio en el área industrial y comercial. Actualmente, la Secretaría de la Defensa es uno de los opositores a que se enmiende o derogue esta Ley.

La Comisión de Comercio Internacional de los Estados Unidos informó en el 1991 que mientras la Ley Jones generaba más de $635 millones en ganancias por la industria de transporte marítimo, a los consumidores le costaba entre $4.2 mil millones a $10.4 mil millones cada año. En cuanto al apoyo y el rechazo de las leyes de cabotaje, el representante de la Asociación de Economistas estableció que varias organizaciones influyentes apoyan que éstas leyes se mantengan como están, mientras que otras buscan cambios o que se deroguen totalmente para entrar en una competencia de servicios marítimos comerciales y así reducir los costos. El principal grupo de apoyo a las leyes de cabotaje es "The Maritime Cabotage Task Force" y uno de los grupos que recomienda cambios a dicha ley es "The Jones Act Reform Coalition".

Resaltó el deponente que en los últimos años no se han logrado hacer enmiendas a las leyes de cabotaje y no se vislumbran cambios en el futuro. La facción que no apoya los cambios se ha mantendio firme con personas y empresas influyentes y, el Presidente George W Bush estableció en su campaña que "No apoyaba ningún cambio a la Ley Jones". Sin embargo, en esta ocasión Puerto Rico se encuentra en una posición muy particular ya que cuando se hicieron gestiones en el pasado, Puerto Rico contaba con una base económica más estable y manejable, aunque los altos costos de transportación marítima siempre han estado presentes. Sin embargo, con la derogación de la Sección 936, la ferocidad de la competencia internacional y la falta de incentivos económicos para atraer capital, hace imperativo que se revisen estas leyes, como instrumento para reducir los costos de producción y mejorar la competitividad.

El señor Soto reiteró que las leyes de cabotaje afectan la transportación marítima y el transbordo. Mientras la Ley Jones de 1920 requiera que los bienes transportados entre jurisdicciones de Estados Unidos sean movidos en embarcaciones de bandera, dueños, construcción y manejo estadounidense, éstas también afectarán la mercancía en transbordo entre embarcaciones extranjeras de un puerto estadounidense a otro destino estadounidense. Como resultado, habrá beneficios y desventajas para el transbordo, por ejemplo, el transbordo entre puertos extranjeros y estadounidenses a través del puerto de transbordo de Puerto Rico usualmente no sería atractivo por las altas tasas de cabotaje marítimo.

Añadió el representante de la Asociación de Economistas que también hay iniciativas de tratados de libre comercio en Latinoamérica para desarrollar tratados más abiertos intra regionales como la ampliación del Tratado de Libre Comercio (NAFTA, por sus siglas en inglés). Puerto Rico puede jugar un papel importante en este proceso como parte del NAFTA ya que tenemos relaciones comerciales, financieras y culturales con toda Latinoamérica. Un Puerto de Transbordo puede jugar un papel de intercambio de libre comercio entre Latinoamérica y los Estados Unidos en dónde el valor es añadido.

Añadió, que se necesita realizar un estudio para sustentar empíricamente el impacto que tienen las leyes de cabotaje sobre Puerto Rico, y si se asignan los fondos, la Asociación de Economistas estaría dispuesta a coordinar dicho estudio. Añadió que entiende que las leyes de cabotaje tendrán que ser revisadas en tanto el Area de Libre Comercio de las Américas siga avanzando y que mientras los países se sigan integrando, Estados Unidos va a recibir presión para modificar este tipo de leyes proteccionistas. En cuanto al Puerto de Transbordo de Las Américas el deponente comentó que éste está dirigido hacia los mercados internacionales y que eximir a Puerto Rico o dicho proyecto de las leyes de cabotaje mejoraría aún más la viabilidad del mismo.

Para finalizar su intervención en esta segunda vista pública, el señor Soto reafirmó que mientras los tratados de libre comercio en América se amplíen, estas leyes proteccionistas se van a tener que ajustar.

e) La Cámara de Comercio de Puerto Rico: la Cámara de Comercio de Puerto Rico argumentó en su ponencia escrita que las leyes de cabotaje tienen el efecto de aumentar los costos de la transportación marítima entre Puerto Rico y los Estados Unidos, debido a los costos más altos de la transportación marítima en barcos de bandera norteamericana y ante la imposibilidad de utilizar barcos de otras nacionalidades. Puesto que gran parte de nuestro comercio exterior es con los Estados Unidos, el aumentar los costos reduce la capacidad de nuestras empresas de competir en forma efectiva. La derogación de las leyes de cabotaje podría tener un impacto favorable para nuestra economía en términos de la misma, añadiendo competitividad a nuestras empresas.

La Cámara de Comercio de Puerto Rico aboga por legislación y por una política pública enérgica que favorezca la competitividad de los negocios operados en Puerto Rico. La tasa de desempleo requiere eliminar aquellas medidas que limitan nuestra capacidad para competir y crear empleos. Argumenta la entidad que Puerto Rico ha perdido su posición privilegiada de acceso al mercado de los Estados Unidos y que las leyes de cabotaje van en detrimento de la capacidad competitiva de la isla frente a sus competidores integrantes del Tratado de Libre Comercio.

Finalmente, la Cámara de Comercio, expone que, si no es posible la derogación de la Ley Jones, apoyan el que se enmiende dicha ley para conceder una exclusión a las zonas libres que operan en Puerto Rico de forma que se promueva el establecimiento de empresas que añadan valor a los productos que estén destinados a ser reexportados o transbordados, además de que se podría gestionar una dispensa como la tiene Guam, que permite a compañías norteamericanas usar barcos construidos en el extranjero para navegar entre Puerto Rico y los puertos norteamericanos.

f) Asociación de Productos de Puerto Rico: La ponencia escrita de la Asociación de Productos de Puerto Rico, comienza con un breve resumen de los integrantes de la entidad (450 empresas de las cuales un 89% son nativas y se han creado sobre 100,000 empleos directos) y los propósitos de promover los servicios y el mercadeo de productos manufacturados en Puerto Rico. Endosan la R. del S. 100, pero hacen imperativo realizar una investigación sobre las leyes de cabotaje, a tono con la realidad económica de Puerto Rico y a nivel internacional.

X. TERCERA VISTA PUBLICA - 10 DE JULIO DE 2001

La tercera vista publica contó con la participación de sindicatos como el Seafarers International Union y del International Longshoremen's Association (AFL-CIO), sindicato que envió su ponencia por escrito. Además, se invitó a los representantes de la Unión de Tronquistas y de la Unión de Trabajadores de los Muelles y no asistieron ni enviaron ponencia escrita.

a) Seafarers International Union: El primer deponente en esta tercera vista fue el señor Víctor Núñez, Agente de Puerto del Seafarers International Union (SIU) en representación del señor Michael Sacco y de los 100,000 miembros del Seafarers International Union que sirven a bordo de embarcaciones bajo la bandera de los Estados Unidos alrededor del mundo y a sobre 1,000 miembros en Puerto Rico.

El señor Nuñez comenzó hablando sobre la Seafarers International. Estableció que dicha organización representa marinos mercantes de Estados Unidos, no licenciados que navegan a bordo de embarcaciones bajo bandera de Estados Unidos en aguas de océano, Grandes Lagos y sectores del interior. Los miembros navegan a bordo de una gran variedad de embarcaciones incluyendo embarcaciones de vagones comerciales, tanqueros, apoyo a embarcaciones militares, remolcadores y barcazas, embarcaciones de pasajeros y casinos flotantes. La SIU fue establecida por ley en el 1938 y representa a las tripulaciones mejor entrenadas y más eficientes del mundo. Es una organización dinámica y políticamente activa que se dedica a proteger la seguridad de trabajo de su membresía.

El representante de la SIU prosiguió estableciendo que la Ley Jones es el origen de la industria marítima americana. Son las leyes más sagradas de la industria y de las miles de personas empleadas en las embarcaciones y empleos en tierra que se rigen por las leyes de cabotaje. El apoyo hacia la Ley Jones está basado en la economía, seguridad militar y en la seguridad de la embarcaciones que operan en aguas territoriales de Estados Unidos y de esos que navegan en esas embarcaciones. La industria marítima entera, incluyendo la fuerza trabajadora, está comprometida a mantener la Ley Jones. La ley también cuenta con un gran apoyo congresional que sobrepasa las líneas partidistas, además, todos los presidentes recientes, incluyendo al Presidente Bush y al ex Vicepresidente Albert Gore, han apoyado la Ley Jones.

El señor Nuñez señaló que renuncias a la Ley Jones son otorgadas sólo por razones de defensa nacional, pero, de tiempo en tiempo personas tratan de procurar una exclusión o renuncia por otras razones, reclamando una circunstancia especial. Lo que realmente reclaman es una oportunidad de participar en el comercio doméstico de los Estados Unidos sin tener que atenerse a las leyes domésticas. La petición de exclusión de la Ley Jones no es nada más diferente que reclamar un permiso para establecer una fábrica (o embarcación) exenta de las leyes de Estados Unidos, incluyendo la facultad de emplear trabajadores extranjeros y pagarles menos que lo que exige el salario mínimo, solicitud que nunca será concedida.

En cuanto a los beneficios de la Ley Jones para Puerto Rico el deponente señaló que Puerto Rico es extraordinariamente bien servido por la ley y que gracias a ésta el servicio entre Estados Unidos y Puerto Rico es estable y seguro. En adición, las tarifas de embarques en el comercio de

Puerto Rico se han reducido cerca de un 40 por ciento en términos reales sobre la pasada década, de acuerdo a un reciente estudio. La baja en las tarifas es el resultado de una competencia intensa entre los portadores, capacidad excesiva en el comercio y una historia de nuevos entrantes que indica que relativamente existen pocas barreras para entrar. Cargadores, no portadores tienen el poder de comercio en Puerto Rico, los exportadores puertorriqueños también se benefician de bajas tarifas. Debido a que Puerto Rico importa más de Estados Unidos de lo que exporta, las embarcaciones bajo la Ley Jones salen de Puerto Rico hacia Estados Unidos, operando aproximadamente a una capacidad de un 25 por ciento.

El señor Nuñez prosiguió estableciendo que las embarcaciones sobre-capacidad en la ruta que se conoce como "northbound" resultan en tarifas extremadamente favorables para los exportadores puertorriqueños. En contraste, si la Ley Jones fuese abolida, compañías Navieras extranjeras probablemente sobre-cargarían las tarifas por ese servicio, dejando a los exportadores locales en "seco y completamente fuera". Además, revocar o excluir a Puerto Rico de la Ley Jones tendría un pequeño impacto en los precios de bienes en Puerto Rico o en los bienes puertorriqueños en el comercio de los Estados Unidos. Sólo 20% por ciento del costo total de transportación envuelve el movimiento por agua y la mayoría de esos costos no se afectan por la Ley, las tarifas de los embarques hasta y desde Puerto Rico son actualmente menores que las tarifas de otros comercios en el Caribe que no están sujetas a la Ley Jones. Las fluctuaciones en los precios de bienes y otros factores, como el reciente 35% por ciento de aumento en las tarifas de puertos puertorriqueños, tienen mucho más impacto en los precios locales que los de la Ley Jones.

Como representante de la SIU, el deponente señaló que dicha organización aplaude los esfuerzos para que Puerto Rico obtenga beneficios de contribuciones favorables bajo la propuesta enmienda a la sección 956 del Código de Rentas Internas. Aunque beneficios similares están disponibles al día de hoy bajo la sección 936, ésta expira en el año 2005 El resultado instantáneo de la Sección 956 será un aumento en empleos para los ciudadanos de Puerto Rico, no sólo en las plantas manufactureras, pero también en los terminales de muelles.

El señor Nuñez puntualizó que las bajas tarifas de embarque desde Puerto Rico como resultado de la sobre-capacidad en el comercio en general y en el comercio de exportación en particular, gracias a la Ley Jones contribuirá en adelantar este proceso a favor de las 956 y Puerto Rico se mantendrá en un sitio atractivo para la manufactura de bienes. Añadió que el cambio al código de contribuciones es viable ya que intenta atraer corporaciones que al presente están comercializando en otras partes y les provee incentivos para moverse a Puerto Rico y además ofrece una infraestructura de transportación, incluyendo una moderna capacidad de transbordo. Concluyó el deponente que la Seafarers International Union apoya la Ley Jones como aplica al presente en Puerto Rico.

Ante preguntas de la Comisión sobre porqué, lugares como Guam e Islas Vírgenes, son excluidos de la ley y Puerto Rico no, el deponente señaló que el transporte en Puerto Rico constituye el 25% del total de todo Estados Unidos, además en Puerto Rico hay mucha más transportación hacia dentro (inbound) que hacia fuera (outbound). Este dato no es comparable con Guam e Islas Vírgenes porque ellos no tienen el impacto sobre la Ley por la capacidad de transportación marítima que existe entre las islas. Añadió que es difícil contestar porqué se exime a Islas Vírgenes y a Puerto Rico no. Respondiendo a cuestionamiento sobre si Puerto Rico mantiene la marina mercante de Estados Unidos, reiteró que Puerto Rico mantiene un 25% por ciento y que no es cierto que ésta cobra más que otras marinas. Los costos, en comparación con marinas foráneas, como las que transportan de Islas Vírgenes a Estados Unidos no son mayores y están por debajo de esas tarifas gracias a una reducción de un 40 por ciento (40%) en la pasada década..

El representante de la SIU, a petición de la Comisión, afirmó que si se envía un paquete de Islas Vírgenes hacia Fort Lauderdale sale más caro que enviarlo al mismo lugar desde Puerto Rico. Las embarcaciones foráneas, utilizadas en lugares como Islas Vírgenes, registradas en Panamá o Monrovia, que utilizan tripulaciones de China, África o Filipinas no proveen empleo ni contribuyen a la economía local, el personal no se rige por el salario mínimo y tampoco contribuyen al país donde operan.

Señaló el señor Nuñez que considera que Puerto Rico se encuentra en una posición de ventaja frente al factor de la globalización y la apertura de los mercados como los de México y Canadá. Si Puerto Rico se excluyera de la ley entrarían compañías foráneas y no habría ningún control de tarifa, las rutas de transportación no van a ser estables, la embarcación foránea que llega, descargará en Puerto Rico y cargará en dónde le convenga, donde tenga negocio. El que venga a recoger carga para llevarla a Florida va a cobrar lo que quiera sin que haya un control de tarifa, y el consumidor lo va a tener que pagar porque lo necesita. Otras organizaciones de muelles se afectarían porque no habría estabilidad, el empleado que trabaja de 5-6 días a la semana no va a tener esa estabilidad para él y para su familia.

La Comisión estableció que la clave para el control de las tarifas es la competencia, competencia que no existe en la isla debido a la Ley Jones y le cuestionó al deponente si esa competencia sería detrimental a la existencia de la marina y la industria norteamericana, si Puerto Rico merece, siendo la jurisdicción mas pobre de Estados Unidos, que se le imponga la marina mercante más cara del mundo y que se le limite la transportación marítima. El deponente respondió que la competencia sí es buena y que la transportación marítima en general no se limita en la isla, la Ley Jones lo que limita es la transportación marítima de Puerto Rico a Estados Unidos.

El deponente señáló que a la SIU le preocupa que de eliminarse la ley, las compañías norteamericanas que están en Puerto Rico no podrían competir y estas compañías que se rigen bajo la ley, proveen empleos y contribuyen a la economía local, que es uno de los puntos más importantes de la ley. Si se elimina la ley sería imposible que una compañía estadounidense compitiera con una foránea en aspectos como la mano de obra, las leyes de la guardia costanera, ya que cuesta mantener embarcación segura que transporte bienes en aguas territoriales de USA y las embarcaciones extranjeras no tienen que regirse por esas leyes ni por la seguridad de embarcación o de vida.

El señor Nuñez señaló que el impacto de 35% por ciento de aumento en las tarifas en puertos puertorriqueños es mayor que el impacto de la Ley Jones. Este por ciento se refiere a un alza de la Autoridad de Puertos en términos de lo que cobra por utilizar los puertos en la Bahía de San Juan u otro puertos. En cuanto a si en otras jurisdicciones americanas donde no aplica el Acta Jones, los barcos americanos compiten en el mercado, el deponente señaló que si compiten pero no hay una estabilidad, existen embarcaciones de bandera americana que operan pero no operan estable ni sólidamente. Entran y operan pero sin una estabilidad como la que existe en las rutas en Puerto Rico, en donde las embarcaciones llegan todos los martes y la mercancía que el importador necesita llega en dos o tres días.

Para finalizar la Comisión cuestionó si existe estabilidad en otros mercados de transportación marítima en comparación con Puerto Rico y Estados Unidos debido a la Ley Jones, el deponente señaló que hay una estabilidad, pero en países como Francia, que tiene una marina mercante de su propia bandera, hay una estabilidad mayor. El deponente no pudo precisar si en Francia hay leyes de cabotaje como en Puerto Rico.

b) International Longshoremen's Association: El señor Juan Vélez Presidente del Local 1575 de la International Longshoremen's Association (AFL-CIO) de Puerto Rico, envió su ponencia por escrito a esta tercera vista pública sobre al Resolución 100 del Senado.

Comienza su ponencia indicando que las leyes de cabotaje federal son un conjunto de leyes que reglamentan el comercio marítimo de Estados Unidos con el propósito de conservar y proteger la marina mercante de los Estados Unidos. Bajo estas leyes, todo el tráfico doméstico costero y ultramarino doméstico de Estados Unidos está limitado a barcos construidos en los Estados Unidos, registrados bajo la bandera de los Estados Unidos y que son propiedad operada por ciudadanos de los Estados Unidos. En el caso de Puerto Rico se limita al comercio marítimo con Estados Unidos a barcos de matrícula americana. Sin embargo, esto no establece que por el solo hecho de que los barcos extranjeros operan con costos más bajos que los americanos, existan fletes y costos más bajos de transportación. Decir que los costos de transportación y fletes de los Estados Unidos son más altos comparativamente con otros países extranjeros es hacer declaraciones sin fundamentos, ya que hay que analizar científicamente el mercado mundial de costos y fletes para hacer este tipo de aseveración.

El señor Vélez termina su ponencia estableciendo que hay que tener mucha cautela sobre la solicitud de eximir la aplicabilidad de las leyes de cabotaje federal, porque esto podría trastocar y afectar grandes logros de negociación colectiva en los muelles para miles de empleados los cuales reciben grandes beneficios económicos y marginales. Además señala que hay que tomar en cuenta que entre las compañías navieras mundiales hay sistemas para la protección de operadores estableciendo fletes que les provean ingresos adecuados, o sea, que un barco de matrícula extranjera operando conjuntamente con barcos de matrícula americana, al cobrar fletes iguales con costos más bajos, tendrán mayores ganancias. Este aspecto es muy difícil de controlar y por ello recomienda que se consideren estudios exhaustivos antes de tomar decisiones finales sobre las leyes de cabotaje. Recomienda además la creación de un comité que haga un estudio profundo sobre este tema, el cuál esté integrado por las diferentes fases de los muelles como la sindical, patronal, gubernamental y sector turístico, los cuáles puedan hacer recomendaciones sobre posibles enmiendas a las leyes de cabotaje federal y su aplicabilidad a Puerto Rico, de lo contrario el Congreso de los Estados Unidos seguirá haciendo caso omiso a cualquier solicitud que se le haga, sino hay una base científica documentada al efecto.

XI. CUARTA VISTA PUBLICA – 12 DE JULIO DE 2001

La cuarta y última vista pública tuvo la participación de representantes de la Alianza Marítima de Puerto Rico, de la Puerto Rico Line, Inc., de la Bumble Bee de Puerto Rico, del Departamento del Trabajo y Recursos Humanos, y del licenciado Nelson Rochet Santoro.

a) Atunera Bumble Bee: El primer deponente en esta cuarta vista pública fue el señor José Toro, Gerente General de Bumble Bee de Puerto Rico. El señor Toro comenzó señalando a la Comisión que Bumble Bee procesa tres tipo de atún, el Skipjack (light meat), Yellowfin (light meat) y Albacore (white meat). Los primeros dos se pescan en la zona cálida del Ecuador y el último en aguas más templadas del norte y sur del Ecuador. Es por esta razón que las plantas de procesamiento de atún se encuentran en lugares como Puerto Rico y deben proveer acceso directo al atún, mano de obra de bajo costo y trato preferencial de aduana. En los últimos dos renglones Puerto Rico está en gran desventaja. Bumble Bee International produce una gran parte de los cargamentos para el enlatado de atún y en light meat son más costo-efectivos que la competencia ya que utilizan tecnología de lonjamiento que capitaliza en mano de obra a bajo costo y acceso directo al pescado. El proceso de lonjamiento conlleva una mano de obra menos costosa y se hace en países donde no aplica la Ley de Cabotaje Federal, reduciendo los costos en el procesamiento.

Por otra parte, señaló el deponente que en el renglón del atún Albacore, son el procesador de mayor costo ya que procesan el grueso del cargamento utilizando el método más complicado de pescado entero en Puerto Rico. Aunque ha comenzado a mejorar el costo operacional del Albacore, al moverse al lonjamiento, esto ha causado que reduzcan sus operaciones en Puerto Rico. Si cambiaran de tecnología a lonjamiento en un 100%, reducirían los costos en once millones seiscientos mil dólares ($11.600,000) anualmente. La desventaja en costo en Puerto Rico se debe a los factores de acarreo, mano de obra y contribuciones, plantas de tratamiento de desperdicios, empacamiento y acarreo de producto a los Estados Unidos, con un costo total de $11.6 millones.

Aludiendo al impacto de la Ley Jones, el señor Torres estableció que ésta legislación limita el tráfico de barcos entre puntos de los Estados Unidos, incluyendo sus territorios y posesiones, directamente o por medio de un puerto extranjero, a barcos construidos y registrados en los Estados Unidos. El deponente resaltó que, debido a nuestra naturaleza de isla, los costos significativamente más altos que representa la transportación marítima en barcos de la marina mercante de los Estados Unidos, y la imposibilidad jurídica de utilizar barcos de otras nacionalidades, Puerto Rico se ha visto privado de las ventajas que ofrece la libre competencia en el mercado de la transportación marítima y se ha visto obligado a utilizar el método más costoso del mundo. Este hecho trae como consecuencia el aumento en el costo de los productos que entran a la isla, y la industria atunera no es la excepción. El impacto adverso de la Ley Jones sobre Bumble Bee de Puerto Rico es entre cien y trescientos cincuenta dólares ($100 y $350) dólares por tonelada, lo que resulta, según el volumen de producción anual de la compañía, en una penalidad que fluye entre dos millones cien mil dólares ($2.100,000) y cuatro millones cien mil dólares ($4.100,000) anuales.

Añadió el Gerente General de la Bumble Bee en Puerto Rico que sus más fuertes competidores, Starkist y Chicken of the Sea, pueden descargar directamente a través de puertos de transbordo en sus plantas procesadoras en Samoa Americana. Para poder traer el atún a Puerto Rico tienen que ir a un puerto, descargarlo y acarrearlo a un barco registrado y matriculado de Estados Unidos, lo que conlleva un costo excesivo en comparación con los beneficios marginales que brinda la Ley Jones.

La globalización, la apertura de los mercados de libre comercio y la pérdida de los beneficios de la Sección 936, obligan a Puerto Rico a buscar mayor flexibilidad y mejores alternativas para atraer capital e inversión a nuestra economía. Una forma de lograr este objetivo es mediante la exclusión de Puerto Rico del ámbito de la aplicación de la legislación federal de cabotaje. No sería la primera vez que el Congreso excluye un territorio de dicha legislación, ya que en el 1936 excluyó a las Islas Vírgenes para estimular la economía de dicho territorio.

Para terminar su ponencia el señor Torres indicó que al excluir a la industria atunera de la aplicabilidad de las leyes de cabotaje, ayudaría a la Bumble Bee a mantener su costo competitividad con la de las atuneras en el mundo. En un momento dado tenían cinco atuneras en la isla, procesaban alrededor de mil seiscientas (1,600) toneladas de atún diarias y empleaban a doce mil (12,000) puertorriqueños. Hoy día solo tienen una atunera en Mayaguez, empleando novecientos (900) puertorriqueños y tienen la intención de mantenerla. Destacó que en el 1995 la Décimosegunda (12da) Asamblea Legislativa del Estado Libre Asociado de Puerto Rico aprobó la Resolución Concurrente de la Cámara Núm 35, la cuál solicitaba la exclusión de Puerto Rico de la legislación de cabotaje. A pesar de que la misma se aprobó unánimemente, el reclamo no ha sido atendido. Culminó Torres, estableciendo confianza en que este nuevo intento de la Comisión llegue a las altas esferas de la administración del Presidente Bush y reiteró su apoyo a la investigación.

b) Alianza Marítima de Puerto Rico: El señor Jaime Santiago, Vicepresidente y Gerente General de Sea Star Lines, compareció en representación de la Alianza Marítima de Puerto Rico, en

su calidad de presidente. Comenzó su ponencia estableciendo que la Alianza se estableció en el 1996 para desarrollar y proveer información con relación a la Ley de Cabotaje Marítima (Ley Jones), y como ésta afecta a Puerto Rico. La membresía incluye a los portadores que sirven a Puerto Rico desde Estados Unidos continentales, sindicatos, grupos de defensa, entre otros. Añadió que la Alianza se encuentra en el proceso de actualizar un estudio económico sobre el comercio en Puerto Rico, estudio que estiman será de mucha utilidad para la Comisión.

Los miembros de la Alianza, según el señor Santiago, apoyan la Ley Jones como asunto de principio y economía. Apoyan los principios de dicha legislación ya que ésta asegura que se apliquen las reglas y normas uniformes y progresivas a los trabajadores y compañías envueltas en la industria marítima de las isla. Estos trabajadores, gracias a la Ley Jones, están cubiertos por el salario mínimo, la Ley de Normas Justas de Trabajo, la Ley de Relaciones Laborales Nacional, las leyes sobre pensiones, y otras leyes que protegen los derechos básicos de los trabajadores americanos. De revocarse la Ley Jones, estas protecciones legales no se proveerían a los que trabajan en el comercio doméstico.

Prosiguió el deponente estableciendo que, cónsono con nuestras leyes de inmigración, los trabajadores que son ciudadanos americanos deben operar los barcos de comercio entre Puerto Rico y Estados Unidos, proveyendo empleos estables y bien remunerados a muchos puertorriqueños. Además, por primera vez en más de una generación existe la oportunidad de crecimiento de empleos en el sector marítimo y Puerto Rico ha sido seleccionado por los sindicatos como una fuente de personas cualificadas para llenar estos puestos. Excluir a Puerto Rico de la Ley Jones eliminaría estas oportunidades, obligando a los portadores a buscar trabajadores de países tercermundistas. Estos trabajadores estarían navegando directamente hacia puertos en la isla, a bordo de barcos que no cumplen con las normas estadounidenses y estarían quitándole empleos a los trabajadores puertorriqueños.

Señaló el presidente de la Alianza que debido a la Ley Jones, las leyes y normas norteamericanas aplican a los operadores de los barcos, a las propias compañías que controlan sus operaciones y a los servicios que proveen. A diferencia de los barcos extranjeros, estos barcos están construidos sin subsidio gubernamental y deben cumplir con las normas de la Guardia Costanera relativas a la seguridad y protección del ambiente. Contrario a los portadores extranjeros, los barcos bajo la Ley Jones pagan impuestos al gobierno local, estatal y federal. Esta situación contrasta con el transporte marítimo internacional donde existen pocas reglas comunes sobre asuntos laborales, ambientales y contributivos. El resultado es que países como Liberia y Chipre, que establecen las normas laborales y ambientales más bajas del mundo, tienen una gran cantidad de barcos registrados, dominando así, el transporte marítimo. En estos lugares se reportan diariamente abusos laborales, de seguridad y ambientales.

El señor Santiago señaló que concurren con la posición del sector laboral ya que los portadores compiten entre sí en el campo comercial donde se les requiere a todos que cumplan con las mismas normas altas, prefieren este enfoque a uno donde cada portador se ve forzado a buscar ventaja comercial sobre el otro, tomando ventaja de normas laborales y ambientales que son demasiado permisivas. Entrando a los asuntos económicos de la Ley Jones, los importadores y exportadores puertorriqueños gozan de un mercado extremadamente competitivo de servicios de transporte hacia y desde los Estados Unidos continentales bajo la Ley Jones. Según estudios de la Alianza, las tasas de transporte han bajado en por lo menos un 50% en los últimos 15 años. Las tasas de transporte hacia Estados Unidos están extraordinariamente bajas, si se revoca la Ley Jones habría un aumento en las tasas y se propiciaría el establecimiento de "Conferencias" donde las diferentes líneas marítimas legalmente se reunirían y podrían acordar las tarifas del mercado.

Añadió el representante de la Alianza Marítima que mientras las tasas han descendido, los niveles de servicio han mejorado consistentemente, confiriendo un servicio confiable, frecuente y variado. Puerto Rico goza de la visita de unos 15 a 20 barcos semanalmente, con cientos de millones de dólares en inversiones capitales hechas en barcos, equipo inter-modal y otras mejoras en el servicio año tras año. La industria de la Ley Jones, tanto el sector laboral como el empresarial, ha respondido en casos de emergencia como el Huracán Georges. Estos son hechos que la gente no conoce. Se presume que los precios al detal en Puerto Rico son más altos que en los Estados Unidos continentales, que son más altos debido a los costos de transporte y que esto se debe a la Ley Jones. Se lleva al público a creer que los precios altos son un resultado del transporte pero no es cierto ya que éste es solo una pequeña fracción del precio al detal, siendo el impacto de la Ley Jones sobre los precios al detal, insignificante. De hecho, revocar la Ley Jones probablemente no reduciría los precios en la isla, pero podría aumentar los precios y reducir la calidad de mercancía disponible, debilitando el servicio de transporte.

Puntualizó el deponente que, en términos de la competencia en suplir los servicios para cumplir esa demanda, hay cinco portadores sustanciales en el comercio que operan al 75% de su capacidad hacia el sur y al 25% hacia el norte. Dos de los portadores han estado en el negocio por menos de una década, demostrando que no es tan difícil comenzar un servicio nuevo si el portador piensa que puede hacerlo en forma rentable. Agencias como el Departamento de Transportación de los Estados Unidos, han realizado estudios sobre este comercio y han concluido que es un mercado muy competitivo. El último estudio realizado por dicho Departamento es del 1997 y concluyó que la competencia ha sido dinámica, respondiendo a las tendencias del mercado y a las necesidades de los portadores. Además indica este estudio que el costo promedio de transporte disminuyó en más de un 30% en términos reales entre 1985 y 1995. La competencia en el comercio sólo se ha intensificado desde que se publicó el estudio, reduciendo aún más las tasas de transporte reales y nominales.

El segundo factor que explica la razón por la cuál la Ley Jones no tiene un impacto negativo sobre las tasas de transporte, de acuerdo al presidente de la Alianza, es la parte ínfima de los costos totales del portador. Los costos asociados con los puertos, los estibadores, el equipo inter-modal, el transporte por camión, las rieles y otras actividades no relacionadas con los barcos son responsables por el 75% (o más) de la estructura de los costos del portador. Ninguno de estos costos son afectados en lo más mínimo por la Ley Jones. Si el barco portara la bandera americana o la bandera de Liberia, incurriría en los mismos costos. La Ley Jones tampoco afecta los elementos principales del resto del 25% (o menos) de los costos del barco.

Por lo tanto, el deponente afirmó que de revocarse la Ley Jones, el efecto sobre los costos totales de los servicios de un barco sería de un 10%. Si se cortara por la mitad esa parte de los costos como por ejemplo despidiendo trabajadores puertorriqueños y buscando trabajadores tercermundistas, el impacto podría ser menos que una reducción neta de un 5% en los costos del portador. Para propósitos de discusión, el señor Santiago asumió que los costos totales de transporte, todos los costos de los puertos, estibadores, transporte por camión, equipo, barcos y demás, son responsables por el 5% de los precios al detal de la mercancía de los consumidores en la isla. Esto podría parecer alto, pero se aproxima a los diversos estudios sobre el asunto. Por lo tanto si revocara la Ley Jones y se redujesen las tasas de transporte en aproximadamente un 5% de los precios al detal, el impacto potencial neto sobre los precios al detal en la isla sería verdaderamente insignificante, alrededor de 1 centavo por cada cuatro dólares en valor al detal. En realidad, esos beneficios no se pasarían al consumidor.

Terminó su ponencia el señor Santiago, afirmando que no conoce un estudio que contradiga esos hechos y que está en espera del nuevo estudio aunque confía que el mensaje básico no cambiará. La Ley Jones provee empleo para los puertorriqueños, asegura que el comercio marítimo primario de la isla se lleve a cabo bajo leyes progresivas laborales y ambientales, y ha permitido que la industria marítima provea un servicio excelente a la isla a unas tasas muy bajas.

El señor Jaime Santiago, aclaró, ante preguntas de la Comisión, que los barcos registrados en el extranjero y que usan tripulación americana, son de dueños americanos, de compañías americanas que están sujetas a leyes y estatutos como el salario mínimo, aunque estén registrados en otros países. Por ejemplo, cuando Sea Land existía tenía una serie de barcos registrados bajo la bandera de Las Marianas pero los tripulantes todos eran ciudadanos americanos y todos estaban sujetos a las leyes de los Estados Unidos. En el caso de barcos extranjeros y de compañías extranjera que utilizan tripulaciones americanas, esas leyes no aplican, porque existen tratados internacionales, en dónde se respetan las leyes de cada nación.

c) Departamento del Trabajo y Recursos Humanos: El Licenciado Félix R. Bello, Asesor Legal del Secretario del Trabajo, compareció ante la Comisión en representación de Víctor O. Rivera Hernández, Secretario del Trabajo y Recursos Humanos.

El licenciado estableció que el fundamento de la Resolución en cuestión y de la mayoría de los argumentos a favor de que se excluya a Puerto Rico de la aplicación de la Ley Jones, se basa en que los buques de matrícula estadounidense son los de mayor costo, debido al cobro de los fletes y tarifas más altas, sin embargo, al momento no se tiene evidencia empírica que sostenga esta premisa. Partiendo de esta premisa, el deponente infirió que ésta afecta negativamente los costos de los productos y materia prima que llegan a la isla provenientes de Estados Unidos. Esto afecta negativamente la capacidad para competir en el mercado global y en la economía mundial ya que Puerto Rico no puede utilizar transportistas más baratos y así poder reducir los costos de los productos y materia prima.

El representante del Departamento del Trabajo resaltó la importancia de la reducción en los costos de importación y exportación de bienes ya que esto, serviría de incentivo de inversión para manufactureros locales y foráneos, desarrollaría la industria y negocios de la isla y resultaría en un aumento de fuentes de empleo. Para lograrlo se necesita asegurar la disponibilidad del transporte marítimo seguro y confiable y la permanencia de las relaciones entre Puerto Rico y Estados Unidos bajo el esquema político-jurídico actual.

El licenciado Bello señaló que los esfuerzos de la Asamblea Legislativa deben estar en sintonía con los esfuerzos que está realizando el Poder Ejecutivo y recomendó que la implantación del resultado del presente estudio sea analizada detalladamente junto a otros sectores gubernamentales.

Como representante del Departamento del Trabajo, el deponente apoyó la realización del estudio en discusión sobre la Ley Jones, sin emitir juicio a favor o en contra de la aplicación actual de las Leyes de Cabotaje. Recomendó que se hiciera un estudio profundo, mediante el cual se determine con exactitud si realmente el transporte marítimo estadounidense, sus fletes y tarifas impactan decisivamente la vida económica de Puerto Rico, que determine cuál sería el impacto real de la exclusión de Puerto Rico de dichas leyes, cuál sería el impacto de la fuerza trabajadora y cuál seria la disponibilidad de la transportación marítima en Puerto Rico.

d) Puerto Rico Line: El señor Bob Leith, compareció en esta cuarta vista pública como Presidente de la Puerto Rico Line Inc, establecida en el 1971. Aclaró el deponente que a pesar de estar asociado a la industria marítima desde el 1946 y a pesar de que lleva trabajando desde el 1993

con barcos controlados por la Ley de Cabotaje Federal bajo la bandera estadounidense, todas las compañías navieras que representa, son de matrícula extranjera.

Reseñó el deponente una breve historia de la Confederación Marítima que anteriormente controlaba las tarifas en Puerto Rico. Antes y después de la Segunda Guerra Mundial, la transportación de Estados Unidos y Puerto Rico estaba en manos de cuatro compañías navieras, que formaron una Conferencia Marítima para fijar el precio de la mercancía que ellos transportaban y se dividieron los distintos puertos de transportación. Estas cuatro compañías eran PR Line, Bull Insular, Waterman Line y la Lykes Line. Estas compañías servían a puertos en todo Estados Unidos como en Nueva York, Filadelfia, Florida y Houston entre otros, con frecuencia semanal. En el 1954, el señor Leith, se asoció con un naviero de Florida y estableció un sistema de transportación revolucionario en el cuál la mercancía se transporta dentro de furgones en barcazas con compuertas grandes y una proa ancha para permitir la entrada de los furgones. Este sistema de transportación estabilizó las tarifas que se cobraban y eliminó la costumbre de la Conferencia Marítima de subir los precios, lo que ganó pocos amigos en el comercio puertorriqueño.

Este nuevo sistema eliminó la transportación de mercancía en forma suelta y para el 1960 se veía venir la revolución de los furgones que habían comenzado. Desde el 1970 hasta el día de hoy, la transportación marítima es controlada por dicho sistema pero existe una competencia exagerada y agresiva donde hay más barcos, hay más barcazas y más furgones disponibles que carga en sí. Por lo tanto las tarifas actuales que pagan los comerciantes y los industriales puertorriqueños son más bajas que las que se pagaban hace diez años, tomando en cuenta la inflación. Con una salida de Jacksonville a San Juan, el comercio puertorriqueño tiene una flexibilidad de salidas y unas tarifas marítimas que nunca existieron en Puerto Rico, además de una flexibilidad de equipo. Debido a que de cinco compañías que operan en la isla sólo dos reportan ganancias, no sabe cuánto tiempo se podrá sostener el servicio actual, de retirarse una o dos navieras del comercio, las tarifas aumentarían al reducirse la oferta de espacio en los barcos y barcazas.

El señor Leith explicó el funcionamiento de la Confederación Marítima y de la fijación de tarifas por el comercio y la industria para que la Comisión tomara en cuenta que al eliminarse las Leyes de Cabotaje, las compañías extranjeras no entrarían a este mercado tan voluminoso y no establecerían la competencia tan exagerada que existe hoy en día. Lo que podría pasar es que formarían una Conferencia Marítima entre ellos mismos y fijarían las tarifas para los productos a transportarse, y es posible que los costos sean mayores que los actuales. Por otra parte, de eliminarse la Ley de Cabotaje y el servicio fuera provisto por barcos extranjeros, se pondría en peligro la transportación marítima de Puerto Rico a Estados Unidos, ruta muy importante para las fábricas de Fomento establecidas en la isla como las farmacéuticas. Las barcazas que sirven a Puerto Rico actualmente regresan a Estados Unidos con un 70 por ciento de la nave vacía, los barcos extranjeros continuarían hacia Venezuela, Brazil y Argentina para recoger carga con destino a Estados Unidos. No es la costumbre de estas navieras, ni es económicamente viable, servir una ruta fija con el 70 por ciento de la nave vacía cuando podrían continuar la travesía a otros países cercanos donde existe carga en un volumen sustancial consignado a Estados Unidos.

Aludiendo al transbordo en el área sur y al Puerto de Transbordo de Las Américas el deponente señaló que debido a que el 30 por ciento proviene de el área sur, es muy importante que haya transportación marítima regular para atender las fábricas de la costa sur. La Autoridad de Puertos tendrá que buscar la manera de exigirle a las navieras extranjeras que sirven a Puerto Rico desde Estados Unidos, que una de las condiciones para el uso de los muelles en Puerto Rico es que haya un servicio hacia Estados Unidos en ambas direcciones. Esta situación no aplicaría si se consigue la eliminación total de la ley de cabotaje porque entonces existiría bastante servicio

marítimo desde el Puerto de Las Américas hacia Estados Unidos. Sin embargo, debido a que la eliminación de la Ley de Cabotaje sería muy difícil en el Congreso, es necesario que se soliciten exenciones a dicha ley, que no perjudiquen los intereses de Estados Unidos y que se beneficien en la misma proporción en que Puerto Rico se beneficiará con el Puerto de Las Américas.

El mejor ejemplo de que el deponente pudo dar en su intervención es la exención que permitió a los barcos cruceros extranjeros transportar ciudadanos americanos entre dos puertos de bandera americana como Miami y San Juan. Esta exención fue posible porque se concentraron los esfuerzos en esta porción de la Ley y no en la eliminación de la ley por completo. La primera exención debe estar dirigida a que todas las actividades marítimas que se lleven a cabo en el Puerto de Las Américas, gocen de la misma exención aduanera que tienen los puertos de San Tomás y Santa Cruz en Islas Vírgenes. Esto permitiría que las actividades en el Puerto de Las Américas puedan competir con los otros países del caribe que actualmente compiten en la isla por este negocio.

La exención aduanera más importante es para barcos y carga con destino a Estados Unidos. Esto permitiría que firmas con mercado global usen a Puerto Rico como punto de transbordo, pero no sólo desde Puerto Rico hacia Centro y Sur América, sino para transbordar carga en Puerto Rico y luego continuar en otros barcos de matrícula extranjera con destino a Estados Unidos. Por ejemplo, un barco gigantesco de Japón o China, podría transbordar parte de su carga en el Puerto de Las Américas y continuar hacia Europa sin necesidad de tocar puertos de Estados Unidos. Posteriormente, barcos más pequeños se encargarían de distribuir parte de la carga a los países de Centro y Sur América. La Ley de Cabotaje no permite que la carga depositada en el Puerto de Las Américas sea distribuida con barcos extranjeros a Estados Unidos. El Puerto de Las Américas tendrá éxito cuando el área sea una zona libre aduanal total que pueda recibir y transbordar carga y otros productos desde todos los puertos en el mundo.

Según el señor Leith, la mayoría de los propósitos de la Ley de Cabotaje no se han cumplido y muchos congresistas rechazan dicha ley. En primer lugar, las exportaciones de los productos manufacturados en Estados Unidos que se transportan bajo la bandera americana, casi no llegan al cinco por ciento (5%), cantidad muy por debajo del volumen que manejaban los barcos americanos años atrás. Segundo, a pesar de que el Departamento de la Defensa mantiene 80 barcos en su reserva para casos de emergencia de guerra, durante el conflicto del Golfo Pérsico, mucho del equipo naval y militar pesado se transportó en barcos de matrícula extranjera. Al momento de reclutar oficiales y marineros encontraron que les era más fácil alquilar barcos de bandera extranjera que sacar barcos americanos que requerían tiempo para ponerlos en condiciones para irse a la mar.

Terminó su intervención el presidente de la Puerto Rico Line asegurando que a la larga las leyes de cabotaje se eliminarán. El éxito de su eliminación dependerá del esfuerzo conjunto de las asociaciones de mayor prestigio en Puerto Rico como la Cámara de Comercio, la Asociación de Industriales de Puerto Rico junto a sus contrapartes en los Estados Unidos, quienes conocen a los congresistas que pueden influir para realizar este cambio. Debido a que el Puerto de Las Américas aumentará considerablemente la nómina de los trabajadores en los muelles, éstos deben presionar a las uniones en Estados Unidos para que ayuden a eliminar las leyes de cabotaje. Señaló que la tendencia del libre comercio presionará a los países para la eliminación de dichas leyes, esta presión que también se sentirá en las negociaciones del Area de Libre Comercio de las Américas. Ante la oportunidad del Puerto de las Américas hay que hacer ciertas exenciones de las leyes de cabotaje para su éxito.

El señor Bob Leith, ante preguntas de la Comisión, estableció que los barcos norteamericanos que están compitiendo por transportar carga consignada a Estados Unidos de países

cercanos a Puerto Rico, son los que tienen el subsidio operacional. Sin embargo, no pueden competir con los barcos en el mercado de Brasil, Argentina y Venezuela. Los barcos que vienen a Puerto Rico están asignados a esta ruta y tienen que volver a Estados Unidos, por lo tanto no hay otros barcos que puedan cubrir esas otras rutas.

e) Lcdo. Nelson Rochet Santoro, estudioso: El licenciado Nelson Rochet Santoro fue el último deponente en la cuarta vista pública y compareció para oponerse a la continuación de la aplicación de las leyes federales de cabotaje debido a que la historia económica, agrícola, industrial, comercial de Puerto Rico en los últimos 100 años demuestran que las leyes son un obstáculo del desarrollo de PR. Señaló el deponente que el término cabotaje se refiere a la transportación carga y pasajeros frente y paralelamente a la costa de un país, dejándose llevar por los cabos de la costa. Dicho término ha recibido expansión, en Estados Unidos, por ficción jurídica ha sufrido modificaciones, ya que se expandió para incluir navegación desde puertos de Estados Unidos hacia jurisdicciones como Puerto Rico. A nuestra isla la han integrado como parte de la costa de Estados Unidos y los puertos de Puerto Rico se han incorporado como un distrito marítimo adicional de los Estados Unidos.

Puntualizó el deponente que el problema de las leyes de cabotaje para Puerto Rico es cumplir con los cuatro requisitos que éstas imponen de construcción, propiedad, registro y tripulación norteamericana, ya que cumplir con los cuatro requisitos significa que los costos de transportar mercancía van a ser sumamente altos. Estos costos son de 200% a 350% más caros que si esos barcos fueran construidos en astilleros de Corea del Sur o de China, esto significa que el flete marítimo que la compañía de servicio de transporte va a cobrar, va a ser directamente proporcional al costo de manufacturar ese barco. La obligación legal de utilizar barcos de bandera americana conlleva el enfrentar los diferenciales de costos de la marina mercante americana vis a vis, los costos de fletes de otras marinas mercantes del mundo y los costos operacionales de otras marinas.

El deponente aludió a un estudio del Office of Technology Assestment del Congreso (Oficina de Evaluación Tecnológica del Congreso) que compara el costo de operar un barco americano vis a vis el costo de operarlo bajo barcos de bandera internacional. Cuando se gasta en costos operacionales 1 millón de dólares en barcos operados bajo bandera norteamericana, se gastan 450,000 dólares en barcos de bandera japonesa, 400,000 dólares en barcos de bandera alemana, 300,000 dólares en barcos de bandera danesa, 250,000 dólares en barcos de bandera coreana y $110,000 en barcos de bandera filipina. El estudio, confirmado por la Comisión de Comercio Internacional de Estados Unidos, demuestra que los costos diferenciales de operar barcos bajo bandera norteamericana son de 60% hasta 70% más caros que operar los bajo bandera de otros países. Por lo tanto el flete que va a cobrar la naviera o compañía norteamericana va a ir en proporción directa a sus costos operacionales. Si seguimos estos datos es fácil comprender que los costos de utilizar y operar barcos mercantes de bandera norteamericana tienen que ser más altos que los fletes que cobran otras marinas mercantes del mundo

Resaltó el licenciado Rochet que un estudio del American Enterprise Institute del 1988 demuestra concluyentemente que los costos o precios de los fletes marítimos de la marina norteamericana eran exageradamente altos en comparación con los de otras marinas mercantes del mundo, cuando se gastan 25 centavos por barril de fletes marítimo por equis millas en barcos internacionales, en barcos norteamericanos se gasta hasta $4.25 por barril por unidad de equis millas.

El deponente hizo constar ante la Comisión que el ex-Comisionado Residente, Carlos Romero Barceló, en carta suscrita en el 1995 junto a la congresista Patsi Duke y el comisionado residente de Guam, éste admite que los fletes cobrados por la marina mercante de Estados Unidos en

el servicio que prestan a los territorios ultramarinos pueden ser hasta 400% mas caros que los de otras marinas. El transporte de un contenedor de 40 pies que se envía desde California hasta Honolulu (2,600 millas naúticas), en barcos norteamericanos, eran 400% más caros que los de otras marinas al llevar el mismo contenedor desde California a Japón en el que hay 5,200 millas naúticas. Diferenciando entre los precios de los fletes- el transporte de una libra de trigo desde Texas a Holanda en barcos de bandera Polaca en una cotización fue de $24.50, el transporte de esa misma tonelada en tres de esos puertos en un barco de bandera norteamericana resultó en $84.50, casi 300% más caro.

Para terminar su ponencia el licenciado Rochet señaló que la Comisión debe concluir que es hora de que Puerto Rico se libere de sufrir las limitaciones que le impone el servicio privado en la transportación marítima ya que esto se ha convertido en una actividad de lucro privado. Recomendó además que el gobierno se encargue de la transportación marítima, y lo ideal sería que las 5 compañías o navieras que operan en Puerto Rico se eliminen y se controle la transportación marítima y los fletes de transporte a través de una corporación.

XII. PONENCIAS ADICIONALES

a) El Comité de Energía de la Asociación de Industriales de Puerto Rico: sometió comentarios sobre la Resolución 100 del Senado. Este Comité está compuesto por las principales refinerías, las petroquímicas, por una compañía productora de electricidad y por los mayoristas de gasolina que operan en la isla. El interés de este Comité es impulsar el crecimiento de la industria de la energía local y establecer un mercado libre y competido, no reglamentado para suplir los productos y la energía necesaria para el desarrollo económico y social de Puerto Rico.

En su escrito, el Comité establece que para el 1981 Puerto Rico desarrolló un importante sector industrial de refinación con una capacidad máxima de 325,000 barriles en dicho año. Esta capacidad de refinación y producción excedía el consumo total diario de productos de petróleo en todos sus usos, desde la generación de electricidad hasta el combustible de motor, siendo el exceso de producción exportado a los Estados Unidos. A partir de 1982, Puerto Rico comenzó a perder su capacidad de refinación y producción de sus derivados cuando cerró la refinería CORCO en Guayanilla.

El sector industrial de refinación de productos de petróleo se desarrolló para los años sesenta y setenta aprovechando los incentivos industriales contributivos creados por legislación federal y por los programas de subsidios federales que ordenaban la importación de petróleo. Esta combinación de factores junto a su localización estratégica, le concedieron a Puerto Rico ciertas ventajas en el costo de materias primas que eran importadas a la isla. Puerto Rico también se benefició de un floreciente sector industrial que le permitía exportar productos a los Estados Unidos, a pesar de los costos mayores de transportación que le imponían las leyes de cabotaje, en contraposición a las Islas Vírgenes, jurisdicción exenta de dicha legislación.

Establece el Comité que con la eliminación de los programas federales, la reducción en demanda, el aumento de precios del crudo para la década del ochenta, el aumento en costos y las pérdidas de ventajas competitivas de esta industria, la actividad de refinación declinó a tal punto que prácticamente ha desaparecido a partir del 28 de febrero de 2001, cuando cerró la petroquímica Chevron Phillips en Guayama. A esta fecha no queda refinación alguna de productos derivados de petróleo en la isla, siendo éstos importados de diversas fuentes como los tanques de varias refinerías que operaban en la isla y en los terminales de los tres mayoristas de gasolina en el área de Cataño. La actividad de importación, almacenaje y distribución de petróleo siempre ha existido en Puerto

Rico y ha sido importante para estabilizar los costos y el suministro, lo que ha permitido satisfacer la demanda, aún en tiempos de emergencia.

Según el Comité, existen suficientes integrantes para suplir a precios adecuados la demanda por productos derivados del petróleo que han dejado de refinarse en Puerto Rico ya que en Puerto Rico hay unas 1,355 estaciones de gasolina, sobre 2.4 millones vehículos de motor que consumen 1.2 billones de galones de combustible al año y mas de trescientos detallistas u operadores independientes que operan en la isla. Mientras tanto, Puerto Rico sigue recibiendo la entrada de nuevos competidores y suplidores de productos de petróleo gracias a una política gubernamental acertada de desreglamentación. El libre mercado y la competencia han mantenido una industria saludable y se deben preservar y proteger, ampliándose para eliminar legislación contraproducente como la Ley de Cabotaje. Esta legislación añade costos innecesarios al producto que recibe el consumidor puertorriqueño así como al producto que se exporta y afecta nuestra competitividad.

El Comité de Energía establece que no existe duda de que las Islas Vírgenes han logrado conservar su industria de refinación de productos de petróleo aprovechando su exención de las leyes de cabotaje y aduanales de los Estados Unidos. Esta industria ha crecido a tal punto que a esta fecha la isla de Santa Cruz se ha convertido en el origen de más de setenta por ciento (70%) de los productos de petróleo que se importan a Puerto Rico. Los miembros del Comité estiman que el costo de la legislación de cabotaje impone potencialmente a los productos de petróleo que Puerto Rico importa una suma que excede los cincuenta millones de dólares ($50,000,000) al año, aún cuando en este momento la producción local y su exportaciones son prácticamente ningunas.

La industria estima que el costo de transportación marítima requerida por la legislación de cabotaje le añade cerca de tres centavos por galón al producto importado e igual suma al producto de petróleo cuando se exportaba a los Estados Unidos. Este costo adicional desaparecería si se permitiera la transportación en embarcaciones marítimas no sujetas a las leyes de cabotaje. Concluye el Comité que mientras se sigan aplicando las leyes de cabotaje este costo potencial siempre se añadirá y se integrará al costo final de los productos que se importan, aún cuando estos productos provengan de fuentes y orígenes que no están sujetos a la aplicación de dicha legislación ya que no existe el efecto de la competencia norteamericana en el renglón de la transportación marítima.

b) Los Asesores en Asuntos Económicos y de Planificación del Presidente de la Cámara de Representantes: sometieron a esta Comisión una ponencia escrita, sobre la R. de la C. 436 que investiga el beneficio del proyecto del Megapuerto a la economía puertorriqueña a la luz de la extensión al Estado Libre Asociado de Puerto Rico de la Sección 27 de la Ley de Marina Mercante de 1920, también conocida como la Ley Jones o "Leyes Federales de Cabotaje de 1920". Dicha ponencia se basa en los hallazgos de un estudio empírico realizado por dicha oficina titulado <u>El Efecto del Régimen Actual del Comercio Exterior en Relación al Transporte Marítimo sobre la Economía de Puerto Rico</u>.

En su ponencia los asesores del Presidente establecen que la Ley Jones básicamente excluye en su totalidad la participación de navíos extranjeros en el mercado doméstico de transportación marítima. La misma fue diseñada con un objetivo de seguridad nacional para sostener una marina mercante que pudiera servir en tiempos de guerra y emergencia nacional y con un objetivo económico de desarrollar el sector económico de construcción y reparación de barcos a la misma vez que los ingresos económicos generados por los navíos se mantiene dentro de la economía y se generan empleos.

Durante el período comprendido entre 1941 y 1990, diversos estudios económicos han tratado el caso de la transportación marítima y en algunos se trata el tema de las leyes de cabotaje,

pero de forma periferal. Estos trabajos se distribuyen entre proyectos solicitados por el gobierno del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, el gobierno de los Estados Unidos de América y trabajos académicos realizados para la Universidad de Puerto Rico. Entre los trabajos solicitados al gobierno del ELA de Puerto Rico se encuentra el estudio de Eastman & Marx (1953) que discute la transportación marítima entre Puerto Rico y Estados Unidos dentro del contexto de la industria azucarera, el estudio de Clover y Harris (1959) sobre el efecto de las leyes de cabotaje en el comercio marítimo de Puerto Rico y el estudio Puerto Rican Shipping and the U.S. Maritime Laws (1964) cuyo fin fue sugerir al ELA, políticas para minimizar los efectos de las tarifas marítimas sobre el desarrollo económico de la isla.

Entre los trabajos realizados por el gobierno de los Estados Unidos se encuentra el Puerto Rico-Virgin Island trade study: a regulatory staff analysis (1970) realizado por la Comisión marítima de Estados Unidos de América que examinó las tendencias históricas de las tarifas marítimas, las terminales portuarias, los servicios de transportación y sus costos. En cuanto a trabajos académicos señalan los asesores del Presidente, el de la Prof. Paquita Pesquera (1965) que propone explicar cómo las leyes de cabotaje pueden afectar el proceso de industrialización y, la tesis del Dr. Quiñones (1990) que estudia la relación de las tarifas oceánicas en los precios de algunos bienes alimenticios para determinar si se afectan con el precio de las tarifas marítimas.

Señalan los asesores que la Ley Jones no fue la primera ley de su tipo en ser implementada en los Estados Unidos ya que para el año 1789 ya existían leyes de cabotaje en aguas territoriales estadounidenses. En el contexto internacional, la mayoría de las naciones tienen o han tenido leyes de cabotaje de algún tipo, según lo indica la Administración Marítima del gobierno federal (MARAD, por sus siglas en inglés), en su estudio "*By the Capes Around The World: A Summary of World Cabotage Practices*". Dicho estudio resume las preferencias nacionales y provisiones legales de varios países con respecto al comercio marítimo y establece que de 53 países que suministraron información al estudio, 40 países poseen restricciones de cabotaje, 30 proveen algún tipo de subsidio, 43 indicaron tener restricciones en cuanto a la tripulación, 37 tienen restricciones en la posesión de embarcaciones, sólo 6 poseen restricciones en la construcción de embarcaciones y 15 países tienen restricciones en el abanderamiento de las embarcaciones.

El trabajo realizado por la Oficina de Asesores del Presidente parte de un análisis científico econométrico utilizando una curva de demanda recíproca. Este concepto es utilizado con el propósito de explicar cómo se afecta el volumen de comercio exterior por cambios en los precios de los productos y cómo las relaciones de comercio se transforman ante eventos como el crecimiento económico, la política comercial y las preferencias de los consumidores. El mismo determina un orden de magnitud del costo adicional en que la economía de Puerto Rico tiene que incurrir al transportar sus importaciones y exportaciones bajo el régimen existente de cabotaje. La serie de datos históricos utilizados comprende los años fiscales desde 1976 hasta 2000.

Según los resultados del estudio, adjuntos en la ponencia, los valores de importaciones a precios constantes con y sin costos de transportación, para el año 2000, representan los $52,828 y $54,546 millones respectivamente. El valor estimado de la diferencia de estos valores, es decir, $1,718 millones representan el valor del costo de transporte de la mercancía que se mueve por medio del comercio exterior de Puerto Rico. Por otro lado, el valor estimado del costo de transporte del comercio con Estados Unidos es de $1,512 millones, un 88 por ciento del valor total del costo del comercio exterior de Puerto Rico.

Como parte de los hallazgos del estudio reseñado, establecen los Asesores que la diferencia en tarifas promedio de transporte en contenedores de 20 pies equivalentes, para contratos de

transporte entre transportistas bajo jurisdicción estadounidense y otras jurisdicciones, estandarizadas por la distancia entre puertos, es de aproximadamente 28.1 por ciento.

En resumen, el costo adicional de transporte por líneas de transporte americanas sobre el costo de otras líneas representa, aproximadamente, $426 millones para el año fiscal 2000. En otras palabras el costo de oportunidad para el Estado Libre Asociado de Puerto Rico de mantener un comercio bajo las leyes de cabotaje ascendió a $426 millones. A una tasa de interés de 5 por ciento anual, el valor de la pérdida del comercio exterior por el diferencial del transporte marítimo estadounidense es de $8.497 millones.

De acuerdo con los resultados reseñados anteriormente los asesores del Presidente concluyen que el arreglo institucional que regula el transporte del comercio exterior de Puerto Rico representa un costo relativamente alto para la economía ya que limita la capacidad de exportación y aumenta el costo interno y los precios de los productos importados. Prosiguen a recomendar a la Asamblea legislativa el remover las restricciones de la Ley Jones para armonizar la Política de transportación marítima internacional, eliminar los requisitos de construcción de las embarcaciones, sólo reteniendo los requerimientos de una tripulación estadounidense. Recomiendan además permitir que aquellas embarcaciones extranjeras que se le ha permitido entrar en el mercado de transportación marítima de Puerto Rico provengan de un país o jusrisdicción que tenga un acuerdo recíproco con los Estados Unidos y enmendar las reglas del "United States Coast Guard" para que todas las embarcaciones cumplan con todos los requisitos reconocidos internacionalmente sobre seguridad y construcción marítima, además de todos los estándares de medio ambiente que rigen bajo las leyes de los Estados Unidos.

Aludiendo al proyecto del Megapuerto en el área sur de Puerto Rico los asesores establecen que la discusión en torno a dicho proyecto se debe orientar hacia el hecho de que Puerto Rico se encuentra en una posición ideal en términos geográficos, idiomáticos y culturales por su proximidad a América Central y del Sur y por su relación con Estados Unidos. Añaden que el uso eficiente de dicha facilidad en el área sur de la isla debe orientarse hacia la producción y distribución en dicha área ya que se trata de una población de 30 millones de personas y una población flotante de 30 millones que van a estar consumiendo bienes. Esto constituye un factor importante para entender el problema de costo de oportunidad en el establecimiento y manejo de un centro portuario de gran escala.

Culminan su escrito estableciendo su preocupación por la falta de un reconocimiento en Puerto Rico de las acciones de otros países vecinos en la región hacia el establecimiento de puertos de gran escala. Recomiendan que la Comisión tenga una conciencia clara de que no se trata de otro proyecto gigante de construcción. Se trata de un pesado compromiso con el futuro económico de la isla, que hay que evaluar adecuadamente antes de comprometerse finalmente.

XIII. SEGUNDO ESTUDIO DE LA ALIANZA MARITIMA

En octubre de 2001, la Alianza Marítima de Puerto Rico, sometió a la Comisión un estudio reciente sobre el transporte marítimo entre Puerto Rico y Estados Unidos, cuyos hallazgos se resumen de la siguiente manera:

1) el comercio marítimo se caracteriza por el alto nivel de competencia. Son cinco (5) empresas de acarreo las que proveen servicios de transporte intermodal de alta frecuencia que integra a Puerto Rico con el sistema de transporte continental. Estas compañías compiten en precios y calidad de servicio.

2) Las empresas de transporte han demostrado suficiente capacidad para cumplir con las necesidades del comercio.
3) Las empresas de transporte continuan invirtiendo en nuevo equipo y tecnología para ofrecer a los clientes transporte intermodal.
4) El precio del transporte de carga oceánica entre los EE.UU. y Puerto Rico se ha reducido consistentemente durante la última década y los fletes de acarreo en términos reales han declinado en un promedio anual de 4 % alcanzando niveles en el 2001, de una tercera parte por debajo de los niveles de 1991.
5) La reducción en los fletes por carga comercial entre EE.UU. y Puerto Rico es más grande que la experimentada en el sector de carga por tren y camiones, y es al menos tan grande como la reducción en los fletes marítimo en los principales mercados navieros internacionales como el comercio transpacífico entre Asia y América del Norte.
6) Los niveles en el servicio comercial ofrecido entre EE.UU. y Puerto Rico compara favorablemente con aquellos provistos a lugares limítrofes como República Dominicana y Jamaica, que no están sujetos a la Ley Jones, además, de que los niveles de fletes por cargas en el comercio de Puerto Rico son significativamente menores que los fletes impuestos por transportistas extranjeros en los mencionados mercados.
7) Los requisitos de la Ley Jones afectan sólo el 11% del total de los transportistas en el comercio entre EE.UU. y Puerto Rico. El impacto es en la tripulación de las naves y el costo de construcción de barcos en astilleros de EE.UU. versus los astilleros extranjeros. Del costo de esta porción de transportistas, aproximadamente una tercera parte podría aplicar a un operador extranjero así también como a uno de EE.UU. Sin embargo, los rendimientos del 89% restante de los costos de los transportistas de EE.UU. pueden anular cualquier desventaja en el impacto del costo por la Ley Jones.
8) Ante el hecho de que existe un costo diferencial por la Ley Jones, esto incide en una insignificante porción de los precios de mercancías embarcadas a Puerto Rico desde EE.UU. En un análisis de los artículos de consumo importados en Puerto Rico, el costo potencial de la Ley Jones implica menos de 1% del precio final de las mercancías por sobre 90% de las mercancías analizadas y en el caso más extremo, no excedieron el 2%.

En resumen, no hay evidencia creible, según la Alianza, de que la Ley Jones cueste a los residentes de Puerto Rico nada más de lo que ellos pagarían si no estuvieran sujetos a la Ley Jones, y, en caso de que ésta perdiera vigencia, es altamente posible que los residentes de Puerto Rico pagarían más por la carga marítima con los EE.UU., particularmente por embarques desde Puerto Rico.

XIV. HALLAZGOS DE LA COMISION

Luego de las vistas públicas celebradas y de las ponencias sometidas ante la Comisión, salen a relucir los siguientes datos:

a) Aunque hay estudios realizados por entidades gubernamentales, privadas y profesionales del país que favorecen la eliminación o la permanencia de la Ley Jones en el transporte marítimo entre Puerto Rico y EE.UU., los mismos no detallan los costos, por productos y

volumen, del transporte marítimo en Puerto Rico, en comparación con otros destinos que no estén bajo la Ley Jones. Así fue señalado en las vistas públicas. Sin embargo, según establecido en las vistas, se estima que el transporte marítimo entre Puerto Rico y EE.UU. representa cerca de un 25% del total del transporte marítimo de los Estados Unidos, existiendo unas 7 u 8 rutas entre ambos puntos.

b) Esto no significa que hace falta información. La información existe pero las estadísticas y los datos técnicos no son lo suficientemente concretos para asumir una posición contundente.

c) Es importante entender que el funcionamiento del Puerto de las Américas no está ligado a la eliminación o modificación de las leyes de cabotaje, porque los barcos que atraquen en el mismo, no siguen ruta hacia destino estadounidense. Sin embargo, para maximizar el éxito de este proyecto, es conveniente que las leyes de cabotaje no le apliquen.

d) La mayoría de los deponentes; todos los que representan a las agencias del gobierno del Estado Libre Asociado de Puerto Rico y de las asociaciones profesionales, favorecen la eliminación de las leyes de cabotaje en Puerto Rico. Esto demuestra que puede haber un frente común consolidado a favor de la eliminación o modificación de la Ley Jones.

e) El que las dependencias gubernamentales y los organismos profesionales de Puerto Rico estén de acuerdo en que la Ley Jones tiene cierto impacto negativo en la economía de Puerto Rico, tiene un gran peso en los pasos que debe tomar el gobierno del Estado Libre Asociado de Puerto Rico. La posición del Departamento de Desarrollo Económico y Comercio, argumentando que el impacto en Puerto Rico de la eliminación de la Ley Jones sería una reducción considerable del costo (alrededor del 20%) y a su vez, una inyección económica de $220 millones de dólares anuales, puede ser fundamental en los esfuerzos económicos del gobierno de Puerto Rico para cabildear por su eliminación o modificación.

f) Sin embargo, las organizaciones que representan a los obreros que trabajan en las navieras y en los puertos marítimos, están totalmente en contra de su eliminación, por temor a perder los empleos que se generan en el negocio marítimo y los beneficios que reciben. Es conocido que estas organizaciones obreras tienen gran poder en los Estados Unidos y han cabildeado en contra de la eliminación de la Ley Jones.

g) También están en contra de la eliminación de las leyes de cabotaje, las empresas navieras que tienen negocios en Puerto Rico. Sin embargo, algunos representantes de esas empresas se han manifestado a favor de la modificación de los requisitos establecidos en la Ley Jones, pero no de su eliminación total de manera inmediata. Incluso, hubo una ponencia en la que se expresó la posibilidad de que muy pronto se eliminará esa ley, por el hecho de que la presión del libre comercio y los tratados internacionales aprobados por los paises, obligarán a la realización de esos cambios.

VIII. RECOMENDACIONES DE LA COMISION

a) Ante la falta de incentivos económicos para el desarrollo de Puerto Rico, es necesario buscar alternativas para contrarrestar las consecuencias de la eliminación de la Sección 936 del Código Federal de Rentas Internas y enfrentar los efectos que tiene en nuestra economía la liberalización de las barreras arancelarias y no arancelarias en el comercio internacional. La Ley Jones constituye una barrera para el libre comercio.

b) Es claro que Puerto Rico, poco a poco, ha ido perdiendo su posición privilegiada de acceso al mercado de los Estados Unidos y se ha ido reduciendo su capacidad competitiva frente a los mercados competidores integrantes del Tratado de Libre Comercio (NAFTA) y de la futura Area de Libre Comercio de las Américas (ALCA).
c) Ante la eventual eliminación de las barreras arancelarias y no arancelarias en el comercio internacional, las cuales EE.UU. favorece, es importante hacer énfasis en que las leyes de cabotaje son también una barrera al desarrollo económico y comercial de nuestra isla.
d) Es urgente que el gobierno del Estado Libre Asociado de Puerto Rico adopte como política pública, ante el gobierno de los EE.UU., que se exima a Puerto Rico de las disposiciones de las leyes de cabotaje o, al menos, se logre la modificación de los requisitos de la Ley Jones aplicables a Puerto Rico, como lo han hecho otras jurisdicciones de los Estados Unidos.
e) Se hace necesario solicitar al Congreso de los Estados Unidos que se exima a Puerto Rico de la aplicabilidad de la Ley Jones o se modifique la misma para excluir a la isla de alguno de los requisitos que le aplican: registro, tripulación, construcción y propiedad estadounidense de la embarcación de transporte marítimo. Según discutido durante las vistas públicas, los requisitos relacionados con la transportación exclusiva de mercancías entre Puerto Rico y EE.UU., en primer lugar, en barcos construidos en EE.UU. y en segundo lugar, de propiedad norteamericana, pueden ser viables para su modificación en la aplicación de la Ley Jones a nuestra isla. Esto puede tomarse en consideración, dado el hecho de que los barcos construidos en EE.UU. y con bandera norteamericana en el comercio internacional, se han ido reduciendo y no deben amenazar la seguridad nacional de EE.UU.
f) Ese fue el caso, en Puerto Rico, de la Ley de Barcos de Pasajeros, legislación gemela a la Ley Jones. También ha sido el caso de la aplicabilidad parcial de la Ley Jones en otras jurisdicciones como Guam, que no le aplica el requisito de que el transporte marítimo sea en naves construidas en los EE.UU. y a las Islas Marianas del Norte que sólo aplica la ley cuando se trata de actividades entre el gobierno de EE.UU. y sus contratistas en dichas islas. La Ley Jones no aplica a las Islas Vírgenes ni a Samoa Americana.
g) Es necesario que la Asamblea Legislativa de Puerto Rico apruebe la Resolución Concurrente del Senado 19 que solicita al Congreso de los Estados Unidos que se exima a Puerto Rico de la aplicación de la Ley Jones. Sin embargo se recomienda que se enmiende la mencionada medida a los fines de poder aceptar la modificación de uno o más de los requisitos que impone la Ley Jones, a la transportación marítima entre Puerto Rico y los Estados Unidos.
h) Finalmente, otra alternativa es solicitar la exención de la ley para que los barcos extranjeros puedan levantar carga en el Puerto de las Américas y continuar su ruta a otros puertos de EE.UU. Esto permitiría al Puerto de las Américas maximizar su éxito en el comercio internacional.

CONCLUSIONES

La Comisión de Asuntos Internacionales y Federales recomienda la aprobación del informe sobre la R. del S. 100. El Senado de Puerto Rico debe recomendar al Gobierno del Estado Libre Asociado de Puerto Rico que se establezca como política pública la eliminación o modificación de las leyes de cabotaje en Puerto Rico y se inicie un proceso de cabildeo en el Congreso de los Estados Unidos de América para ese fin. Como primer paso en este nuevo esfuerzo, la Asamblea Legislativa

debe aprobar una Resolución Concurrente, formalizando así, la política pública de las cámaras legislativas.

Por todo lo anterior, la Comisión de Asuntos Internacionales y Federales rinde su informe, recomendando su aprobación.

Respetuosamente sometido,
(Fdo.)
José A. Ortiz-Daliot
Presidente
Comisión de Asuntos Internacionales y Federales"

SR. DALMAU SANTIAGO: Señora Presidenta.

SRA. VICEPRESIDENTA: Señor Portavoz.

SR. DALMAU SANTIAGO: Hemos acordado Reglas de Debate para esta medida. Las Reglas son las siguientes, las que constan en el récord de Secretaría haciendo constar que el autor de esta medida y a la misma vez Presidente de la Comisión de Asuntos Internacionales y Federales que informa la misma no está sujeto a las Reglas de Debate. La delegación del Partido Independentista Puertorriqueño tendrá diez (10) minutos para exponer su posición; la delegación del Partido Nuevo Progresista tendrá treinta (30) minutos para exponer su posición; la delegación del Partido Popular Democrático tendrá cuarenta (40) minutos para exponer su posición.

REGLAS DE DEBATE

1. Las mociones relacionadas con la consideración de esta medida serán resueltas sin debate.
2. Las enmiendas a esta medida se presentarán en bloque por cada delegación y se votarán sin debate.
3. El Presidente de la Comisión que presenta la medida lo hará sin sujeción a los límites de tiempo aquí dispuestos.
4. Sólo se permitirán preguntas dirigidas al Senador que presenta la medida, de éste aceptar las mismas. Las preguntas se formularán a través del Presidente. El tiempo que tome hacer la pregunta y su correspondiente contestación se cargará al tiempo de la Delegación del Partido al cual pertenece el Senador que formula la pregunta.
5. El tiempo para el debate será distribuido entre las distintas delegaciones como sigue:
    a. El Partido Independentista Puertorriqueño tendrá 10 minutos para exponer su posición.
    b. El Partido Nuevo Progresista tendrá 30 minutos para exponer su posición.
    c. El Partido Popular Democrático tendrá 40 minutos para exponer su posición.
6. Cualquier Delegación podrá renunciar total o parcialmente, tácita o explícitamente a su tiempo.
7. os turnos en el debate serán alternados entre las Delegaciones hasta tanto éstas hayan agotado o renunciado tácita o explícitamente a su tiempo.
8. Cada Portavoz indicará el orden y el tiempo que corresponderá en el debate.

SR. DALMAU SANTIAGO: Por parte de la delegación del Partido Popular Democrático, el compañero senador Rafael Rodríguez Vargas, tendrá cinco (5) minutos; el compañero senador Cirilo Tirado, tendrá cinco (5) minutos; el compañero senador Angel Rodríguez Otero, tendrá cinco (5) minutos, el resto del tiempo será indicado según transcurra el debate.

SR. McCLINTOCK HERNANDEZ: Señora Presidenta.

SRA. VICEPRESIDENTA: Señor portavoz McClintock.

SR. McCLINTOCK HERNANDEZ: Señora Presidenta, yo abriré el debate por nuestra parte con siete (7) minutos; seguido por el compañero Sergio Peña Clos, con cuatro (4) minutos; seguido por la compañera Migdalia Padilla, con tres (3) minutos; seguido por el compañero Pablo Lafontaine, con tres (3) minutos; seguido por el compañero Orlando Parga, con cuatro (4) minutos; seguido por la compañera Miriam Ramírez, con cuatro (4) minutos; yo consumiré un turno final de cuatro (4) minutos y nos reservamos el balance de nuestro tiempo y solicitamos que se nos informe un (1) minuto antes de concluir todos los turnos.

SR. ORTIZ-DALIOT: Señora Presidenta.

SRA. VICEPRESIDENTA: Señor senador Ortiz-Daliot.

SR. ORTIZ-DALIOT: Gracias. Queríamos hacer una presentación breve sobre el Informe sobre la Resolución del Senado Número 100. El propósito de la Resolución del Senado Número 100, fue realizar una investigación sobre las Leyes de Cabotaje Federal, con el fin de explorar la posibilidad de excluir su aplicabilidad a Puerto Rico.

Esta legislación federal aplica a todo transporte entre puertos marítimos bajo jurisdicción de Estados Unidos. Es importante señalar, como preámbulo a lo que va a suceder aquí en el día de hoy, que los miembros de la Duodécima Asamblea Legislativa de Puerto Rico, en el 1995, controlada en aquel entonces por una Mayoría del Partido Nuevo Progresista, aprobaron la Resolución Concurrente de la Cámara 35, que solicitó al Congreso de los Estados Unidos que se excluyera a Puerto Rico del ámbito de la aplicabilidad de la legislación federal de cabotaje sin haberse, en ese momento, obtenido un resultado positivo. Pero quiero leer parte de esa Resolución Concurrente, ya que es significativo lo que dijo la Mayoría del Partido Nuevo Progresista en aquella mañana, y no voy a leer toda la Resolución, sino aquellas partes que entiendo que son pertinentes.

Y decía en la Exposición de Motivos de dicha Resolución Concurrente de la Cámara 35, entre otras cosas: "Que por motivo de su geografía isleña" -y estoy citando- los costos significativamente más altos que representan la transportación marítima en barcos de bandera norteamericana y la imposibilidad jurídica de utilizar barcos de otras nacionalidades, Puerto Rico se ha visto siempre privado de las ventajas que ofrece la libre competencia en el mercado de la transportación marítima."

Y cito de otra parte de la Exposición de Motivos, y dice: "En un mundo cada vez más interdependiente, Puerto Rico necesita de mayor flexibilidad para aprovechar las opciones que ofrece el mercado internacional." También cito de otra parte de la Exposición de Motivos de dicha Resolución Concurrente, y dice: "Con relación a buscar ventajas económicas para Puerto Rico - que es una forma de lograr este objetivo - es mediante la exclusión de Puerto Rico del ámbito de la aplicación de la legislación federal de cabotaje". También establece que no sería la primera vez que el Congreso excluye a un territorio, territorio en el sentido geográfico y no legal de dicha legislación, "ya que en el 1936, el Congreso excluyó a las Islas Vírgenes para estimular la economía de dicho territorio."

Y ya en el "RESUELVESE" , de dicha Resolución, en otras palabras, establece y cito, en el inciso c, del "RESUELVESE": "Que se enmiende el texto vigente de la Ley Federal de la Marina Mercante de 1920, Sección 21, 41 Estatuto 99746, el U.S.Code 877, Sección 877, para añadirle el

siguiente texto en inglés y cito: "And provided further that the cost width loss of the load of United States shall not extend to the Commonwealth of Puerto Rico". Ese en otro sentido es el propósito de la Resolución del 1995 que básicamente el estudio continúa a esa iniciativa del Partido Nuevo Progresista en el 1995.

La legislación federal tuvo el propósito inicial de proteger el bienestar económico y la defensa nacional de Estados Unidos, poniendo trabas al uso de buques extranjeros en el comercio doméstico. Esta legislación pretende proteger los intereses navieros estadounidenses frente a la competencia que puede representar los barcos de otras nacionalidades y limita el tráfico de barcos entre puntos de Estados Unidos, incluyendo a Puerto Rico y otros territorios, de manera directa o indirecta o por medio de un puerto extranjero a los barcos construidos y registrados en los Estados Unidos.

La aplicabilidad de dicha legislación proviene de antes del 1900, se ratifica en el 1900, en la Ley Foraker, y luego en el 1920 con la aprobación de la Ley Jones en el Congreso de los Estados Unidos. Esto hace obligatorio que todo transporte marítimo entre la Isla y cualquier puerto de los Estados Unidos se realice en buques de matrícula estadounidense, que se caracteriza por tener las tarifas más costosas del mundo. Esto tiene como consecuencia el encarecimiento de los costos de materia prima y de los productos terminados que nutren nuestra industria y nuestro desarrollo económico y nuestra economía en general.

Sin embargo, esta legislación no aplica a las Islas Vírgenes, como dije anteriormente; no aplica a Samoa Americana; tampoco aplica al Estado Libre Asociado de las Islas Marianas, excepto en algunas actividades; y no aplica a Guam en cuanto al requisito de que los barcos naveguen en territorios, sean construidos en los Estados Unidos. Hawaii, Alaska, también se ha expresado anteriormente en contra de las leyes de cabotaje. Hay que señalar, que el resto de los Estados Unidos, por su naturaleza geográfica, cuenta con otros medios de transportación como trenes, oleoductos y vehículos de motor que son utilizados frecuentemente en la transportación de mercancía a través de los Estados Unidos. En el caso de Puerto Rico sólo podemos contar con la transportación marítima por nuestra condición de isla, ya que la aérea es sumamente mucho más costosa.

La Comisión de Asuntos Internacionales y Federales celebró cuatro (4) vistas públicas, participaron más de dieciocho (18) deponentes, representantes del sector gubernamental, organizaciones profesionales, los navieros, las uniones obreras y estudiosos del tema. La inmensa mayoría de los deponentes, con excepción de una unión obrera y una organización de intereses navieros, se expresaron a favor de que el Gobierno del Estado Libre Asociado de Puerto Rico solicite su exclusión de la aplicabilidad de las Leyes de Cabotaje, o al menos, favorezca su modificación en relación a los requisitos aplicables, que son cuatro (4): Que el buque o el barco sea de posesión norteamericana, o sea, que los dueños sean norteamericanos; que su construcción se haya hecho o se haya realizado en los Estados Unidos; que estén registrados en los Estados Unidos, y que la tripulación sea totalmente norteamericana. Estiman que por la reducción de la flota norteamericana y por la paralización de la construcción de buques estadounidenses, puede ser conveniente solicitar estas exenciones.

Según nos informó el Departamento de Desarrollo Económico y Comercio, Puerto Rico ocupa la posición número trece (13) en el comercio internacional de Estados Unidos. De un poco más de doscientos (200) países o naciones en el mundo. Una isla de cuatro (4) millones de habitantes, está por encima de muchas naciones con mayor poder adquisitivo y mayor población que la nuestra.

También nos informó el DEC, que los costos de la transportación marítima bajo las Leyes de Cabotaje son alrededor de uno punto uno (1.1) billones de dólares. Si se excluyera a Puerto Rico de su aplicabilidad se estima una reducción de un veinte (20) por ciento en los costos de transporte marítimo, lo que tendría como resultado una inyección en nuestra economía de doscientos veinte (220) millones de dólares. Esto mejoraría, obviamente, nuestra competitividad en los mercados internacionales y

ayudaría a fomentar la creación de empleos que tanto nuestro país necesita y también, obviamente, la reducción de precios al nivel de consumidor.

Incluso, la Comisión de Comercio Internacional Estados Unidos estimó en un estudio realizado en el 1996, que la reducción de los costos en Puerto Rico rondarían alrededor de veintidós (22) por ciento. Se estima que el transporte marítimo entre Puerto Rico y Estados Unidos constituye un veinticinco (25) por ciento de todo el transporte marítimo de los Estados Unidos. Se puede interpretar que Puerto Rico, una jurisdicción pobre con cincuenta y ocho (58) por ciento de su población viviendo bajo los estándares de pobreza, tiene que sostener a la Marina Mercante más rica del mundo.

Según un estudio de la Oficina de Evaluación Tecnológica del Congreso de los Estados Unidos, que compara el costo de operar un barco americano versus uno internacional, el barco de los Estados Unidos gasta un millón de dólares, mientras un barco japonés gasta cuatrocientos cincuenta (450) mil dólares; un barco alemán, por ejemplo, gasta cuatrocientos (400) mil dólares; un barco danés, trescientos (300) mil dólares; un barco coreano doscientos cincuenta (250) mil; y un barco filipino ciento diez (110) mil dólares.

Por otro lado, el Comité de Energía de la Asociación de Industriales sostuvo que la industria petrolera estima que el costo de la transportación marítima por las Leyes de Cabotaje, le añade tres (3) centavos a cada galón que consume el consumidor puertorriqueño, lo cual, obviamente, desaparecería y abarataría el costo de la gasolina en Puerto Rico, si no tuviéramos que transportar exclusivamente en barcos norteamericanos.

En los hallazgos de la Comisión, se menciona que aunque estudios realizados por entidades gubernamentales, privadas, y profesionales del país, los mismos no detallan exactamente los costos por productos y el volumen de transporte marítimo en Puerto Rico, en comparación con otros destino. A lo que se refiere este hallazgo, por aclararlo, es que en nuestro país existen estadísticas fraccionadas del impacto de las Leyes de Cabotaje, y no hay una data recopilada que englobe todas estas estadísticas.

Sin embargo, han sido otras entidades las que tienen mejor organizadas esta información, como las que ya mencioné anteriormente. Hay que señalar, que el apoyo a la eliminación de la aplicabilidad de las Leyes de Cabotaje, también ha trascendido nuestra isla. Organizaciones como la Conferencia Regional del Este del Consejo de Gobiernos Estatales aprobó el 31 de marzo del 2001, una resolución solicitando al Congreso de los Estados Unidos la eliminación de las Leyes de Cabotaje en Puerto Rico. También se ha unido a este esfuerzo el caucus Hispano de Legislaturas Estatales, además el Comité Internacional del Consejo de Gobierno Estatales aprobó una resolución similar el pasado 5 de abril de este año.

La Comisión de Asuntos Internacionales y Federales recomienda, por todo lo anterior, lo siguiente: Ante la falta de incentivos económicos para el desarrollo de Puerto Rico, se hace necesario buscar alternativas para contrarrestar las consecuencias de la eliminación de la Sección 936 del Código Federal de Rentas Internas y enfrentar los efectos que tiene nuestra economía la liberalización de las barreras arancelarias y no arancelarias en el comercio internacional.

Las Leyes de Cabotaje en este momento constituyen una barrera para el libre comercio con los demás países del mundo. Es claro que Puerto Rico ha ido perdiendo su posición privilegiada de acceso al mercado de los Estados Unidos y se ha ido reduciendo su capacidad competitiva frente a mercados competidores integrantes del tratado libre de comercio con NAFTA y en la futura área de libre comercio de Las Américas, y podemos añadir, la iniciativa del Caribe y ahora el propuesto tratado con Centro América.

Ante la eventual eliminación de las barreras arancelarias y no arancelarias en el comercio internacional, los cuales Estados Unidos favorece, es importante hacer énfasis en que las Leyes de Cabotaje son también una barrera al desarrollo económico de nuestra isla. Es urgente que el Gobierno

del Estado Libre Asociado de Puerto Rico adopte como política pública ante el Gobierno de los Estados Unidos, que se exima a Puerto Rico de las disposiciones de las Leyes de Cabotaje o al menos se logre la modificación de los requisitos de la Ley Jones aplicables a Puerto Rico, como han hecho otras jurisdicciones de Estados Unidos.

Se hace necesario solicitarle al Congreso de los Estados Unidos, que exima a Puerto Rico de la aplicabilidad de la Ley Jones, o se modifique la misma para excluir a Puerto Rico de algunos de los requisitos, por ejemplo, el del registro, la tripulación, el de construcción o propiedad. Esto debe tomarse en consideración, dado el hecho que los barcos construidos en Estados Unidos han ido reduciendo drásticamente.

Es conocido que a la ley de barcos de pasajeros, la ley gemela de la Ley Jones, no le aplican esos requisitos. También hay que mencionar que las Leyes de Cabotaje no aplican de manera uniforme en jurisdicciones norteamericanas, como ya anteriormente dije. En las Islas Vírgenes en Samoa Americana no aplican; y en Guam y en las Islas Marianas del Norte aplican parcialmente.

Es necesario que la Asamblea Legislativa de Puerto Rico, en adición a este informe, apruebe la Resolución Concurrente del Senado 19, presentada por el Presidente de este Cuerpo, que solicita al Congreso de los Estados Unidos que se exima a Puerto Rico de la aplicabilidad de la Ley Jones. Una alternativa adicional, quizás como primer paso, podría ser, solicitarle la exención a los Estados Unidos para que los barcos extranjeros puedan levantar cargas en el Puerto de Las Américas y continuar su ruta a otros puertos de Estados Unidos. Esto permitiría a Puerto Rico maximizar su éxito en el comercio internacional a través del Puerto de Las Américas.

Finalmente, deseo presentar en el pleno una recomendación adicional a la expuesta en el informe de la Comisión, en la que se recomiende al poder ejecutivo del Estado Libre Asociado que establezca un plan estratégico de acción entre los componentes relacionados con este asunto. Sépase, el Banco Gubernamental de Fomento; el Departamento de Desarrollo Económico y Comercio; el Comisionado Residente de Puerto Rico en Washington y la Administración de Asuntos Federales de Puerto Rico, para darle seguimiento al propósito de este informe y de la Resolución Concurrente del Senado.

Puerto Rico no puede continuar siendo rehén de la industria marítima de los Estados Unidos, por lo que le solicito a todos los compañeros del Senado, que de la misma manera que ocurrió en el 1995, cuando el Partido Nuevo Progresista tenía mayoría legislativa, a que ahora también apoyen esta iniciativa y aprueben este informe por el bien del desarrollo económico de Puerto Rico y por el bienestar del pueblo de Puerto Rico.

Muchas gracias, señora Presidenta, ésa es la presentación inicial del informe como resultado de la Resolución 100 del Senado.

SRA. VICEPRESIDENTA: Vamos a reconocer en estos momentos al senador McClintock, con siete (7) minutos.

SR. McCLINTOCK HERNANDEZ: Señora Presidenta, vamos a despachar primero el asunto de la Resolución Concurrente de 1995. En aquella ocasión dos (2) de los ocho (8) miembros de nuestra delegación del P.N.P. actual en el Senado, tuvo ante sí esa Resolución Concurrente. Ninguno de los dos (2) miembros votamos a favor de esa medida. El compañero Sergio Peña Clos, porque no estuvo presente al momento de la votación, y este servidor, porque no estaba a favor de lo que contenía esa Resolución Concurrente. Los demás seis (6) miembros de nuestra delegación no están afectados por esa Resolución Concurrente, porque no eran miembros del Senado de Puerto Rico, prueba de la amplia renovación que ha habido en nuestro Partido en sus cuadros legislativos.

En aquella ocasión, cuando se aprobó la Resolución Concurrente, se entendía, por sentido común, porque todo el mundo pensaba así, que primero se reduciría dramáticamente los costos de transportación marítima si no aplicara la Ley de Cabotaje a Puerto Rico.

Segundo, que impactaría favorable y significativamente el nivel de precios de los productos importados que consume el puertorriqueño. Y tercero, que mejoraría significativamente la competitividad de industrias localizadas en Puerto Rico.

A pesar de la aprobación de esa Resolución Concurrente, esa Resolución no fue para ningún lado, porque el Congreso no le hizo caso ni a esa Resolución Concurrente ni a los esfuerzos que hizo la pasada administración para que se modificara la aplicación de la Ley de Cabotaje.

Luego de aprobarse esa Resolución Concurrente, han salido tres (3) importantes estudios sobre esta materia. El primero, que es el estudio MERCER, que se hizo a solicitud de varias empresas marítimas, que salió en mayo de 1996. El segundo, "A report to Congress competition in the non-contiguous domestic maritime trades", preparado por el Departamento de Transportación de los Estados Unidos en marzo de 1997. Y el tercero, y más reciente, el estudio que ha solicitud de aquellos puertorriqueños que más se ven afectados por la aplicación o no aplicación de la Ley de Cabotaje, que son las empresas marítimas que operan en Puerto Rico y las nueve (9) uniones obreras que agrupan a los empleados que más se ven afectados por esto, que se realizó en octubre del 2001.

Y básicamente, ¿qué es lo que nos dicen esos estudios? Primero, que el pueblo de Puerto Rico disfruta en la actualidad de un servicio de transporte marítimo con precio altamente competitivos y de alta calidad. Segundo, que el nivel competitivo entre los proveedores ha sido y es considerable. Tercero, en términos económicos eximir a Puerto Rico de la Ley de Cabotaje, tendría a lo sumo, un efecto económico positivo insignificante y muy probablemente un efecto negativo substancial.

Las antes mencionadas conclusiones están basadas en los siguientes hechos que han sido ampliamente evidenciados por estos estudios. Primero, que el mercado marítimo entre el continente y Puerto Rico se caracteriza por un alto nivel de competencia entre los cinco acarreadores principales que proveen servicios de transportación intermodal de alta frecuencia que integran con el sistema de transportación terrestre en el continente. La competencia se anota sólo en términos de calidad de servicios sino también de precios.

Segundo, los acarreadores consistentemente han provisto una capacidad de acarreo, más que adecuada para el mercado, no hay escasez de espacios de acarreo.

Tercero, los acarreadores continuamente están invirtiendo en mejorar sus equipos y en traer nueva tecnología a Puerto Rico.

Cuarto, el precio de la transportación marítima ha bajado consistentemente durante la pasada década a una tasa promedio de cuatro (4) por ciento anual, al punto de que los precios hoy de carga marítima son una tercera parte más bajos de lo que eran en el 1991.

Cinco, esta reducción en precios en el mercado puertorriqueño es mayor que la experimentada en los sectores de transporte por camión y vías ferroviarias en los Estados Unidos, y es por lo menos, igual que las reducciones en precios en mercados internacionales de transporte marítimo entre Asia y los Estados Unidos.

Sexto, los niveles de servicio en nuestro mercado comparan favorablemente con los de vecinos países, como la República Dominicana y Jamaica.

Séptimo, la Ley de Cabotaje, y esto es bien importante, la Ley de Cabotaje solamente afecta el once (11) por ciento de los costos del transporte marítimo. El ochenta y nueve (89) por ciento son gastos fijos que no se ven afectados por la Ley de Cabotaje. Lo que usted le paga al empleado que descarga el barco, aquí en Puerto Rico no varía. Lo que usted le paga a la Autoridad de los Puertos, por utilizar el aeropuerto, eso no varía, lo que varía es lo que usted le paga de nómina a los empleados de la

embarcación y lo que cuesta comprar originalmente la embarcación. Pero las eficiencias de las empresas americanas, en el ochenta y nueve (89) por ciento restante de la estructura de costos, son tan grandes, que en la mayor parte de los casos borran por completo el efecto ventajoso que pueda tener el no aplicar la Ley de Cabotaje al once (11) por ciento restante de esos costos.

En aquellos casos en que puede generarse esa desventaja de costos, tendría un impacto insignificante en el precio final de bienes transportados a Puerto Rico del Continente. A tal punto, de que un estudio de los precios de los productos que se consumen en Puerto Rico indica que en el caso de papel toalla, que es donde más se ve afectado el precio del producto por la Ley de Cabotaje, la diferencia es de dos (2) centavos por cada dólar que uno paga por papel toalla. Y en la mayor parte de los demás productos, si hay una variación, es de menos de un (1) centavo por dólar.

A la luz de esos hallazgos, entendemos, que no hay necesidad de ratificar la Resolución Concurrente de 1995, por lo que no avalamos este informe.

SRA. VICEPRESIDENTA: El señor Senador ha consumido todo su tiempo. Vamos a reconocer en estos momentos al compañero senador Fernando Martín García.

SR. MARTIN GARCIA: Sí, señora Presidenta, compañeros del Senado, quiero antes que nada, felicitar al senador Ortiz-Daliot, por este informe, que a mi juicio sustenta plenamente sus conclusiones.

He escuchado con atención los argumentos del senador McClintock, que me están, en primer lugar, curiosos, porque sus posiciones que normalmente yo las asociaba con la promoción de la libre competencia y con la alergia a restricciones e imposiciones artificiales que distorsionan los precios y los mercados, de momento en este caso, sin explicación de clase alguna, el que el tráfico marítimo entre Puerto Rico y los Estados Unidos, le esté cerrado a toda competencia que no cumpla con los requisitos de la Ley Jones, me parece un distanciamiento substancial de lo que yo había entendido que era una posición de principios con respecto al tema de la libre competencia.

Me parece curioso, además, porque todos los argumentos que utiliza el senador McClintock, que son argumentos que están dirigidos a establecer que el actual sistema de Ley Jones en Puerto Rico, es uno que funciona adecuadamente. Y me parece a mí, que si todos los argumentos que él sustenta son ciertos, pues entonces, por definición deberíamos, lo antes posible, hacer esfuerzos para que se derogue la Ley Jones, porque tendríamos todos los beneficios que él señala, ninguno de los cuales se debe a la Ley Jones; ninguno de esos argumentos se debe a la Ley Jones, se debe a la eficiencia y al funcionamiento de las líneas que hoy operan entre Puerto Rico y los Estados Unidos y presumiblemente esa eficiencia sólo podría verse aumentada, porque se le añada un elemento de competencia adicional. Si resulta que lo que él describe es óptimo, pues entonces, ninguna línea marítima internacional se le ocurrirá venir a hacer negocios en Puerto Rico, puesto que la plaza la domina por razones de mercado las líneas norteamericanas. Así es que por qué tenerle miedo a que haya en Puerto Rico esas líneas que hoy, según él describe, dan un magnífico servicio y a un precio razonable. Qué temor puede haber a que también compitan con ellas líneas japonesas, europeas, o de dónde fuera.

Yo creo que el argumento aquí es no solamente económico, yo creo que es un argumento también de principios. ¿Por qué Puerto Rico, que es una isla, va a estar limitada en su tráfico marítimo con su socio comercial principal a la esquema que determina ese socio principal que resulta de su faz un sistema costoso y que si resultara que a pesar de ser costoso opera con una eficiencia optimizada, pues por esa misma razón no debería tener miedo a que con ella compitan otras líneas.

Así es que tengo la impresión de que una vez más las posiciones que tradicionalmente eran de principios se ven vulneradas por consideraciones de dramatismo político. Y que una vez más, al Partido Nuevo Progresista le preocupa en este tema, como en otros, el que Puerto Rico reclame un derecho que le debería pertenecer prácticamente por derecho natural, que es a utilizar aquellos métodos

de transporte en su comercio internacional que más barato le resulten; parecería que esos argumentos, esos reclamos por parte de Puerto Rico, como es el caso de Vieques y tantos otros que hemos discutido aquí, de momento hay un enorme temor de que el reclamar esos derechos se perciba de alguna manera como una especie de actos de deslealtad a los Estados Unidos que provoque la ira de nuestra potencia administradora.

Y me da pena que intervenga ese tipo de consideración escenográfica en un momento donde se está haciendo un reclamo para el logro de unas facultades, que pudiera ser no necesario ni siquiera utilizarla, porque resulte que con las líneas que hay, pues nadie puede competir, pudiera resultar así; pero en cuyo caso siempre tenemos la opción abierta para que en el momento apropiado poder hacer uso de esa facultad cuando la necesitemos. Y creo que se le hace un flaquísimo servicio al país, manteniendo unas estructuras mercantilistas, en el sentido dieciochesco de la palabra, únicamente por consideraciones ideológicas y contrarias a los intereses de los exportadores que le interesarían después de todo los fletes más baratos posibles, abaratando así sus costos de venta. Que le abarata el costo a los importadores porque le reduce los fletes, que a la larga beneficia a los consumidores puertorriqueños en lo que puede ser más en ciertos órdenes, menos en otros, pero que potencialmente aquí no hay elemento de carácter negativo. La abolición de la Ley Jones con respecto a Puerto Rico no puede por definición tener ningún efecto económico negativo. En el peor de los casos pudiera no representar una gran maravilla, pero ciertamente, efecto negativo de por sí, no lo hay ninguno.

Y por lo tanto, creo que esto es un tema que debemos examinarlo con la frialdad que hace falta, y en última instancia lo que debe prevalecer es el criterio de qué es lo mejor para Puerto Rico. Así es que creo que no me queda otra alternativa que reconocer como de muy poco fundamento, los argumentos traídos por el senador McClintock, porque ninguno de ellos es un argumento en contra de la abolición de la Ley Jones. En todo caso son argumentos que dicen que lo que hay no funciona tan mal como algunos dicen, y eso muy bien pudiera ser el caso. Pero argumentos de por qué le haría daño a Puerto Rico el quedar excluido de la Ley Jones, ese argumento no lo hemos escuchado en esta Sala todavía.

Muchas gracias, señora Presidenta.

SRA. VICEPRESIDENTA: Al señor Senador le sobraron tres (3) minutos. Vamos a reconocer en estos momentos al compañero Rafi Rodríguez Vargas.

SR. RODRIGUEZ VARGAS: Muchas gracias, señora Presidenta. Primeramente, pues felicitar al compañero Ortiz-Daliot y a todo su equipo de trabajo por este trabajo tan profundo y tan excelente y que contribuye tanto a entender tantas cosas sobre el desarrollo económico de Puerto Rico. Estamos hablando de una ley que data de prácticamente de 1817 y que a Puerto Rico le aplica por virtud del cambio de soberanía en 1900. Pretender continuar con una ley que, obviamente, no le beneficia al pueblo puertorriqueño es simplemente uno aceptar algo que, obviamente, el único propósito que hay de mantener esto es o mantener una cuestión ideológica en Puerto Rico o simplemente defender unos intereses económicos particulares, de grupos particulares en los Estados Unidos.

Este estudio presenta una serie de cosas sumamente interesantes que vale la pena presentarlas durante la tarde de hoy. En primer lugar, el apoyo general que existe para que se exima a Puerto Rico de las Leyes de Cabotaje era inimaginable hace muchos años atrás cuando en Puerto Rico básicamente todo el mundo que tenía poder en este país estaba en contra de este movimiento para liberar a Puerto Rico de esta atadura comercial. Y en este momento lograr un apoyo general en Puerto Rico, como algo positivo a favor de la economía de Puerto Rico, es un logro extraordinario que este momento no se debe de desaprovechar.

También es interesante pasar revista sobre un argumento muy importante que señala este informe y es que Puerto Rico representa el veinticinco (25) por ciento del total de la transportación

marítima en los Estados Unidos, y esto nos pone en una situación de una ventaja muy grande para con los Estados Unidos, en este momento en que hay voces aisladas en contra de los intereses de Puerto Rico, que simplemente presentan a Puerto Rico como un mendigo de los intereses de parte de los Estados Unidos. El que Puerto Rico representa el veinticinco (25) por ciento del total de transporte marítimo de los Estados Unidos, es una herramienta muy poderosa que Puerto Rico tiene en este momento cuando tenemos tantas desventajas que se presentan como producto de la relación nuestra con los Estados Unidos.

La eliminación de las Leyes de Cabotaje, nosotros tenemos que verla como un incentivo que Puerto Rico necesita para poder superar tantas cosas. En este momento en que no hay incentivos congresionales, federales, en este momento en que la economía de Puerto Rico tiene una situación tan crítica en la búsqueda de nuevas oportunidades, cualquier incentivo promocional que Puerto Rico tenga es sumamente digno de defenderlo y lucharlo a toda costa, porque representan miles de empleos para miles de puertorriqueños.

Este efecto que puede tener las Leyes de Cabotaje en las estrategias económicas que Puerto Rico tiene, en las únicas estrategias económicas que Puerto Rico tiene en el futuro, como la adquisición de un incentivo congresional, como la 956, y lo que las Leyes de Cabotaje representan para fortalecer ese negocio para Puerto Rico.

El proyecto del Puerto Las Américas, que con este incentivo adicional se ve mucho más positivo el desarrollo del Puerto Las Américas. El corredor tecnoeconómico y la importancia que tendría un efecto de la eliminación de las Leyes de Cabotaje sobre esta área de corredor tecnoeconómico y también el crecimiento del desarrollo de la política económica interna de Puerto Rico, ya sea a través de empresa privada o empresa cooperativista.

Puerto Rico ha perdido protagonismo de acceso al mercado de los Estados Unidos, señala este informe, y en este momento Puerto Rico se enfrenta a una competencia sumamente grave ante todo el resto de América, principalmente, frente al tratado de libre comercio y frente a algo que se debate en todos los foros de América Latina; América Central y América del Norte, que es el área de libre comercio de las Américas.

Con incentivos promocionales, como la eliminación de las Leyes de Cabotaje, y como muchos otros que Puerto Rico necesita para hacerle frente a una realidad económica, que en este momento cada día es menos dependiente como producto de rompimiento de relaciones sobre los incentivos congresionales, producto de la eliminación de las 936, es sumamente loable que demos una lucha y una pelea fuertemente basada en una gran cantidad de argumentos que señala este informe, para lograr para Puerto Rico nuevas armas de desarrollo que le puedan dar esperanzas a miles y miles de trabajadores.

Puerto Rico en este momento tiene un arma adicional en las Leyes de Cabotaje para decirle a Estados Unidos, Puerto Rico te suple a ti, Puerto Rico te da a ti muchas cosas y ese veinticinco (25) por ciento del total de transporte marítimo que representa Puerto Rico para Estados Unidos, es solamente una de las muchas cosas que Estados Unidos recibe también de Puerto Rico. De manera, que las ayudas no son solamente de una dirección, las ayudas son de ambas direcciones, y esto fortalece la teoría del Estado Libre Asociado de una economía común en el cual Puerto Rico se beneficia de muchas cosas, pero los Estados Unidos se benefician ampliamente y se han beneficiado durante más de cien (100) años de muchas cosas de parte del pueblo puertorriqueño.

Eso ante sí, es solamente, es suficiente para exigirle a Estados Unidos un mejor trato para Puerto Rico en términos económicos, ya sea a través de la adquisición de las 956, y también de la adquisición y el control para que en Puerto Rico no apliquen las Leyes de Cabotaje. Puerto Rico tiene mucho que hablar con el Congreso de los Estados Unidos para que los asuntos sean de mutuo beneficio y no en una sola dirección, y ésta es una de ellas.

Favorecemos este proyecto, este excelente proyecto de desarrollo que trae ante Puerto Rico una nueva lucha para defender sus propios intereses y defender lo más que nos interesa, los desempleados de Puerto Rico que hoy sufren frente a la destrucción por parte de unas circunstancias históricas de parte de su economía, una economía que era fundamental para el pueblo puertorriqueño.

SRA. VICEPRESIDENTA: Muchas gracias, señor Senador, consumió todo su tiempo. Reconocemos en estos momentos al señor senador, don Sergio Peña Clos, con cuatro (4) minutos.

SR. PEÑA CLOS: Señora Presidenta, queridos amigos y compañeros, la Resolución del Senado Número 100, ordena a la Comisión de Asuntos Internacionales y Federales, de este Augusto Cuerpo, que realice una investigación sobre las Leyes de Cabotaje Federal, a los fines de explorar la posibilidad de excluir de su aplicación a Puerto Rico.

Como se sabe, esta legislación limita el tránsito marítimo en territorio de los Estados Unidos y sus posesiones, excepto Islas Vírgenes, cuya ley se aplicó y se enmendó en el 1936 a naves construidas y registradas en los Estados Unidos. Ello quiere decir, que todo transporte marítimo en nuestra isla y cualquier Puerto en los Estados Unidos tiene que hacerse en buques de matrícula estadounidense cuyos fletes son los más costosos del mundo. Este hecho trae como consecuencia un aumento substancial en el costo de los productos que entran a la isla y que nuestro pueblo consume.

Quiero y estimo en orden señalar, que esta Asamblea Legislativa, mediante la Resolución Concurrente de la Cámara 35, aprobada el 30 de octubre de 1995, solicitó del Congreso de los Estados Unidos, la exclusión de la aplicación de las Leyes de Cabotaje en Puerto Rico. Lo que yo no puedo coincidir con mi Portavoz, es en algo sencillo para mí, y me explico. Esta Resolución Concurrente de la Cámara fue suscrita por el representante en aquel entonces, David Noriega Rodríguez, Aníbal Acevedo Vilá y Antonio Silva Delgado, representante de uno de los precintos de Bayamón. Pero esta medida también la suscribió el actual Secretario del Partido Nuevo Progresista, Angel Cintrón García, y eso no lo toca el amigo Kenneth McClintock. Yo no sé por qué, pero a la misma vez le dice a ustedes que ha habido un cambio en la estructura del Senado porque de aquellos miembros del 95 solamente quedamos aquí dos (2). Sí, sí, Kenneth, aguántate un momentito, porque estoy haciendo un análisis ponderado y juicioso y sencillo. ¿Quiénes votaron a favor de esta medida? Señora Presidenta, no hubo un solo voto en contra de esta resolución radicada por Noriega. Antonio Silva Delgado, el amigo Angel Cintrón García y suscrita también por Aníbal Acevedo Vilá, no hubo un solo voto en contra. ¿Y quiénes votaron a favor? Norma Carranza de León; que yo sepa, Norma Carranza de León está aspirando a la Presidencia de nuestro partido en Arecibo. ¿Y quién más? Roger Iglesias Suárez, que fue Presidente de la Comisión de Hacienda y actual ayudante de la Senadora, doña Migdalia Padilla. ¿Y quiénes más? Doña Luisa Lebrón Vda. de Rivera, Juez allá en Aibonito. Miguel Loiz Zayas, el poeta de Las Piedras; Aníbal Marrero Pérez, que dejó de ser Vicepresidente. Bien. ¿Y quién más? Quique Meléndez, José Meléndez Ortiz. ¿Y a dónde está Quique Meléndez Ortiz? ¿No es ayudante del senador Kenneth McClintock? Pero, mire, qué osadía tiene este amigo, que saca aquí de cuajo y le quiere hacer creer a ustedes que la posición que firmó el Partido por unanimidad, señora Presidenta, ahora no hay por qué acatar ese apoyo de aquel momento. Y Luis Navas De León, Juez Superior; don Oreste Ramos, !ay! si Oreste te llega a escuchar, Kenneth, al tú decir que él está fuera del Senado y que no aprobó con su voto, porque no hubo un solo voto en contra. Y vamos a seguir analizando, el ex-Presidente del Senado, Roberto Rexach Benítez, favorable, a favor. Pregúntale al amigo Santini, quién es su asesor, si no es Bobby Rexach. Por cierto, ésta es la lucha política en Puerto Rico, "they make strange bedfellows" . Porque Santini votó en contra de Bobby, yo fui uno de los que le dije, uno de esos nueve (9) votos a favor de Bobby fue el mío, pero tú lo estás sacando de cuajo. Bueno, pero sigo por ahí. Ramón Luis Rivera Cruz, tu alcalde, Migdalia, tu alcalde, Pablo Lafontaine, votó a favor de esta medida. Y es que el amigo Kenneth McClintock quiere sacar el liderato de mi partido de cuajo fuera, yo no sé por qué,

porque él no puede pasar por alto que Islas Vírgenes tiene el doble del ingreso per cápita que tenemos aquí en Puerto Rico.

Yo me pregunto si algo tiene que ver nuestra situación.

SRA. VICEPRESIDENTA: Compañero, unos segundos para redondear.

SR. PEÑA CLOS: Señora Presidenta, Charlie Rodríguez, Presidente del Senado, también votó a favor; Rafael Rodríguez González, "Rafo"; Quique Rodríguez Negrón; Rolando Silva Iglesias; Freddy Valentín Acevedo; nadie votó en contra, yo no estaba presente, al igual que Nicolás Nogueras. Abstenidos, Eddie, ausente, Sergio, Eddie Zavala, Nicolás Nogueras, abstenido, Denis Vélez Barlucea, Kenneth McClintock y el "Búho", digo, Víctor Marrero.

Señora Presidenta, usted no puede venir con ese tipo de argumento trililí., para descartar la posición del Partido, emitir aquí con juicio, con serenidad, con conocimiento de lo que estamos votando.

Señora Presidenta, yo creo que se hace necesario buscar alternativas para estimular la economía de nuestro País y promover nuevos desarrollos económicos. Yo me pregunto, señora Presidenta, si tuviéramos ese acceso como las Islas Vírgenes, qué podríamos hacer, especialmente en Vieques y en Culebra. Sí, sí, un desarrollo turístico, un desarrollo económico enorme.

Señora Presidenta, esto se hace necesario especialmente, ¿usted sabe por qué?, al eliminarse la Sección 936, pero eso es llamar al diablo en casa del ahorcao. Porque lo que no hay derecho, señora Presidenta, es decir, yo estuve ausente, pues yo hubiese votado a favor, como lo voy a hacer hoy, como lo hizo todo el liderato de mi partido; y Kenneth no le votó en contra, ¿por qué no le votaste en contra? ¿Por qué te abstuviste o es que tú le quieres decir a este Senado que tu abstención fue un voto negativo? No, hombre, no, Kenneth, bendito sea Dios.

Por esa razón, señora Presidenta, voy a votar a favor de esta medida. Como lo hicimos en el pasado y como debemos de hacerlo en el presente.

SRA. VICEPRESIDENTA: Sí, el señor Senador consumió todo su tiempo. Vamos a reconocer en este momento al señor Senador, don Juan Cancel Alegría.

SR. CANCEL ALEGRIA: Muchas gracias, señora Presidenta. Quisiera comenzar por extender un cordial saludo a todos los compañeros que se encuentran en el Hemiciclo en la tarde de hoy. Y tengo que seguir haciéndome eco de las palabras que han mencionado algunos de nuestros compañeros. Y tenemos que entrar también en la argumentación frágil que han traído otros compañeros con respecto a por qué no están apoyando una medida como ésta.

Puerto Rico al día de hoy necesita urgentemente que encontremos mecanismos que provean para un desarrollo económico sostenido. Una de las causas principales para esta situación es la decisión de la administración anterior de promover en contra de su compromiso programático y en contra de la palabra empeñada que tenían con el pueblo que les dio su voto, la eliminación de la Sección 936 del Código de Rentas Internas Federal. Esto ha resultado en la pérdida de miles de empleos, de padres y de madres, de familias puertorriqueñas, de trabajadores y trabajadoras que están aquí, que viven junto a nosotros.

Igualmente todos sabemos que en Puerto Rico poco a poco ha ido perdiendo su posición privilegiada de acceso al mercado precisamente de los Estados Unidos. Y se ha ido reduciendo su capacidad competitiva frente a los mercados competidores integrantes del tratado de libre comercio, NAFTA, y de la futura área de libre comercio de Las Américas. La eliminación de las barreras entre los países participantes de estos acuerdos, constituyen una amenaza real a nuestra estabilidad económica y la posibilidad de mantener a Puerto Rico en una economía sostenible. Esto no es un asunto nuevo, ha sido extensamente debatido y argumentado, no solamente aquí en este Augusto Cuerpo, sino en otros foros legislativos a través de toda la nación americana y en otros cuerpos legislativos internacionales

que también han traído a colación este tipo de situación. Y también es de mucho interés para que todas las empresas y la empleomanía relacionadas al transporte marítimo puedan expresarse libremente.

No es un asunto que podamos tomar livianamente ni evaluarlo a base de consideraciones políticas, como se ha pretendido hacer aquí en la tarde de hoy, o mucho menos como se pretendió hacer precisamente con la eliminación de las 936, porque todo lo que diese algún tipo de fortaleza al Estado Libre Asociado, había que destruirlo, porque de esa manera la teoría era que se fortalecía la estadidad.

Esos que favorecieron la eliminación de las 936, precisamente, no porque querían proteger los empleos. No porque querían proteger nuestra economía, no porque estaban comprometidos con sus promesas, con su palabra enmendada, y sí porque lo que querían era única y exclusivamente lograr traer a Puerto Rico, sin tener un mandato expreso del pueblo, la estadidad.

Esto es un asunto serio, y requiere atención seria, con mucha sobriedad, no es algo que podamos pretender tratar de despachar jugando con verdades a medias, y mucho menos con medias verdades. Del informe que tenemos ante nuestra consideración, surge que la eliminación o modificación de esta barrera puede y debe redundar en beneficios económicos significativos. De hecho, se expresa que las dependencias gubernamentales que comparecieron ante la Comisión y organismos profesionales de Puerto Rico, todos están de acuerdo en que la Ley Jones tiene cierto impacto negativo en la economía de nuestra Isla del Encanto.

A tales efectos, el Departamento de Desarrollo Económico y Comercio informó que el impacto en Puerto Rico de la eliminación de la Ley Jones sería una reducción considerable de costos, y los mismos estarían alrededor de un veinte (20) por ciento en la reducción y a su vez produciría una inyección económica de doscientos veinte (220) millones de dólares anuales. ¿Qué más impacto económico podríamos esperar con una petición formal del Gobierno del Estado Libre Asociado de Puerto Rico al Gobierno de los Estados Unidos, que no va a tener impacto adverso tampoco en las finanzas del Gobierno Norteamericano.

En estos momentos, donde las mismas personas que aquí han dicho y han utilizado las palabras como la globalización, donde se trata de abrir los mercados, donde se habla de un mercado abierto, donde hablamos de desreglamentación, o de desregulación, para permitir precisamente que los mercados sean los que establezcan la competencia libre, ésos ahora están pregonando la defensa norteamericana.

Esto volvemos a decirlo, señora Presidenta, no es un argumento en contra de una nación o en contra de su régimen militar. Estamos hablando de los beneficios que le puede producir a nuestra gente. Estamos hablando de lo que está siendo la tendencia en todo el mundo, no solamente en Puerto Rico, y que por motivos político-partidista nos estamos expresando en contra de algo que a ciencia y a conciencia sabemos que deberíamos estar a favor.

Es urgente que el Gobierno del Estado Libre Asociado de Puerto Rico adopte como política pública, ante el propio gobierno de los Estados Unidos, el que se exima a nuestra Isla de las disposiciones de las Leyes de Cabotaje; o al menos, si es que queremos dar algún tipo de alternativa u opción o al menos que se logre la modificación de los requisitos de la Ley Jones aplicables a Puerto Rico, como lo han hecho en otras jurisdicciones de los Estados Unidos, y aquí los compañeros de la Minoría Parlamentaria mencionaron solamente la jurisdicción de Islas Vírgenes; pero ellos están muy conscientes de que ésa no es la única jurisdicción que está exenta o que tiene modificaciones con respecto a la aplicabilidad de las Leyes de Cabotaje.

Considerando de que esto se trata de una iniciativa que debe favorecer a todos los puertorriqueños, sin importar colores o credos, sin importar afiliaciones políticas, sin importar su más clara expresión en cuanto a favorecer un status u otro, invito a los compañeros que en beneficio de nuestros vecinos, de nuestros familiares, de nuestros hermanos puertorriqueños, que quieren ganarse

todos los días con su sustento, con su trabajo, ese pan para llevarle a su familia, que se unan a nosotros en un frente común, consolidado, a favor de la modificación o como queremos de la eliminación de la Ley Jones y de la aplicabilidad de las Leyes de Cabotaje para Puerto Rico.

Muchas gracias, señora Presidenta.

SRA. VICEPRESIDENTA: El señor Senador en lugar de cinco (5) minutos consumió siete (7) minutos, le restamos esos dos (2) minutos adicionales a nuestra delegación.

Vamos a reconocer en estos momentos a la senadora Migdalia Padilla, con tres (3) minutos.

SRA. PADILLA ALVELO: Muchas gracias, señora Presidenta. Yo, primeramente quiero clarificar para beneficio de mi compañero senador, don Sergio Peña Clos, que los compañeros, y en este momento voy a mencionar al senador Ramón Luis Rivera, hoy, nuestro Alcalde de Bayamón, que en el momento en que ellos tomaron la decisión de votar a favor del Proyecto de la Cámara 0035, quiero decirle a mi compañero que en este momento, yo no estaba en el 95. Pero ahora tuvimos la oportunidad y el beneficio de recibir un informe, donde básicamente contradice la información que estos compañeros no tuvieron en el momento de tomar la decisión de su votación. Lo otro que queremos también traerle, que surge un poco curioso, la posición que ha asumido el Comisionado Residente en Washington, don Aníbal Acevedo Vilá, donde básicamente habla de que la eliminación o cambios a las Leyes de Cabotaje de Estados Unidos que aplican en Puerto Rico desde el 1917, en estos momentos no estarían dándole prioridad, ya que él entiende que para el Puerto, el Trasbordo de Las Américas, no es necesario el cambio de las Leyes de Cabotaje o por lo menos eliminarla.

Sería interesante que dentro del propio informe se habla de las organizaciones que representan a los obreros que trabajan en Las Navieras y en los puertos marítimos, que están totalmente en contra de su eliminación por temor a perder empleos que se generan en el negocio marítimo y los beneficios que reciben. Y todos nosotros tenemos que saber que estas organizaciones obreras tienen un gran poder político con la nación americana, por lo tanto, pensando en los obreros que trabajan en barcos que tienen que ver con el comercio, entendemos que hasta dónde la seguridad de sus empleos está en estos momentos garantizada.

Segundo, sería bien interesante también, si el costo que según el informe rendido, de éste que estamos presentando hoy, para la economía, si es significativa. Realmente, es insignificante cuando se compara con la salud y la seguridad que el puertorriqueño necesita y espera que su gobierno le proporcione.

Nosotros tenemos que estar también bien claros y bien comprometidos de que no podemos seguir… Si me permite, señora Presidenta….

SRA. VICEPRESIDENTA: Sí, unos segundos para redondear.

SRA. PADILLA ALVELO: Muchas gracias. Podemos nosotros garantizarle a los puertorriqueños que solamente con los buques americanos, realmente, no solamente la seguridad de empleo, sino la seguridad para todos los puertorriqueños. No sabemos hasta dónde, a través de la entrada de buques extranjeros, qué realmente entrará a Puerto Rico, si no va a haber fiscalización ni supervisión ninguna cuando en estos momentos, nosotros que tenemos defensa común con los Estados Unidos, hasta dónde realmente Puerto Rico, siendo territorio de los Estados Unidos, no va a poder cumplir.

Muchísimas gracias, señora Presidenta, y estaremos votando en contra del mismo.

SRA. VICEPRESIDENTA: Reconocemos en estos momentos al señor senador Cirilo Tirado Rivera.

SR. TIRADO RIVERA: Muchas gracias, señora Presidenta. Yo escucho al compañero Kenneth McClintock dar una disertación retórica con argumentos que parecen sacados de una novela que no traen datos claros ni específicos ni contundentes sobre el informe que estamos viendo en el día

de hoy. Tal parece que el compañero Kenneth se le ha olvidado aquella expresión de los tejanos "don't met with Texas", cuando ellos dicen, somos el estado soberano. Y yo escuchaba a Kenneth muchas veces hablar de Puerto Rico y el estado soberano de Puerto Rico. Puerto Rico comparado con Texas y el estado soberano de Texas. Yo escuchaba a Kenneth hablar precisamente de que bajo la estadidad podíamos estar exentos de la Ley de Cabotaje si en un momento dado nos sentáramos con nuestros socios y estableciéramos que la Ley de Cabotaje en el estado soberano, federado de Puerto Rico no aplicaría y ellos, pues nos darían la oportunidad.

Ese era el Kenneth McClintock de hace doce o trece años atrás, cuando éramos líderes ambos de la juventud, que yo estaba en el Partido Popular, presidiéndola, y él estaba criticando en el otro lado del Partido Nuevo Progresista, y ya era, creo que candidato a Representante en aquella época. Y Kenneth ha cambiado de la noche a la mañana y se le ha olvidado que su delegación durante los pasados cinco o seis años atrás ha estado abogando, precisamente porque no se aplique en Puerto Rico las Leyes de Cabotaje. Igual que hay movimientos en Hawaii, igual que hay movimientos en California, igual que hay movimientos en Texas y en la Florida y en toda la Costa Este de los Estados Unidos, para que puedan ser eximidos un sinnúmero de estados de la Ley de Cabotaje. Esto no es algo, única y exclusivamente del Estado Libre Asociado de Puerto Rico.

Y ahí yo quiero entonces entrar un poco, tal vez a mis compañeros de partido no le guste lo que voy a decir, pero yo creo que es hora ya de que el Partido Popular Democrático, hoy gobierno, comience a mirar con gran seriedad el problema del status político en Puerto Rico. Creo que esto no aguanta más y creo que estamos dejando las cosas para largo. Puerto Rico no va a ser Estado nunca jamás, porque Estados Unidos no nos quieren. Nunca vamos a ser Estado, pero tenemos que comenzar a mirar otra fuente de crecimiento y desarrollo económico para nuestra patria. Y ésta, precisamente, es algo que hace mucho tiempo atrás se debió de haber hecho, haberse sentado con los Estados Unidos y conseguir que se nos diera la oportunidad de sacarnos de las Leyes de Cabotaje. Yo creo que nunca hubo voluntad política de mi gobierno ni de Rafael Hernández Colón ni de don Roberto Sánchez Vilella y no sé si haya voluntad política hoy en día para poder hacer valer nuestro reclamo de que se nos eximan de las Leyes de Cabotaje.

Yo creo, compañeros de mi delegación, que esto es un paso de avanzada. He leído el informe del compañero Ortiz-Daliot, y es un informe que ha traído, prácticamente a todos los sectores económicos del país y ha traído otros sectores que no son meramente sectores ideológicos compatibles a los nuestros, a unirse todos en favor del reclamo de que se nos exima de las Leyes de Cabotaje. Y yo creo que éste es un momento importante, debemos comenzar, si ya la Gobernadora va a designar en verano el Comité de Unidad y Consenso para poder trabajar con el status político de Puerto Rico, debemos entonces comenzar a reclamar nuestros derechos, poco a poco, si es necesario; uno a uno, pero éste es uno de los más importantes. ¿Por qué? Porque ya estamos al borde de iniciar la construcción del Puerto de Las Américas y yo no vislumbro un Puerto de Las Américas floreciente, ni tampoco vislumbro un Puerto de Las Américas creciente ni un Puerto de Las Américas dinámico y con una inversión millonaria si Puerto Rico sigue atado a las Leyes de Cabotaje bajo la jurisdicción federal.

Yo creo que esto es un mensaje para todos nosotros, para el PNP, de que no caigan en lo que cayeron antes de Rosselló, de tratar de venderle al pueblo una estadidad jíbara, una estadidad que no existía. Yo creo que si algo aportó Rosselló a Puerto Rico fue que desveló el rostro de los verdaderos estadistas, que es la integración total y absoluta a los Estados Unidos bajo un concepto de estado soberano tipo Texas. Que ahora el compañero McClintock está renegando.

Yo creo, señora Presidenta, que en este informe no hay razón, luego de uno evaluar los hallazgos, luego de uno ver las conclusiones, luego de uno leer todas y cada una de las ponencias o del

extracto de las ponencias que hay contenidas en el informe, no hay una sola razón válida para votarle en contra al mismo.

Yo exhorto a los compañeros de Minoría, a que hagan valer la voz de la Asamblea Legislativa pasada o anterior a la pasada, cuando ellos le dieron el aval y el voto a la Resolución Concurrente en aquel entonces, para que Puerto Rico fuera sacado de las Leyes de Cabotaje.

Señora Presidenta, vamos a votar a favor de esa medida.

SRA. VICEPRESIDENTA: Sí. Reconocemos en estos momentos al compañero senador Fernando Martín García.

SR. MARTIN GARCIA: Sí. Para hacer uso de los tres (3) minutos que tenía a fondo.

SRA. VICEPRESIDENTA: Sí, ¿cómo no? Adelante.

SR. MARTIN GARCIA: No pensaba hacerlo, pero es que escuché a la compañera Senadora por Bayamón, y creo que, por lo menos el récord debe dejar claro algunas cosas.

Ella hace una referencia a los trabajos que se van a perder, los obreros de la Marina Mercante de los Estados Unidos, entre los cuales hay puertorriqueños que se van a perder como consecuencia de eso. Bueno, yo en eso le recomiendo a la delegación del PNP que o se canten o se lloren, porque si en efecto la eliminación de las Leyes de Cabotaje no va a resultar en competencia con precios más baratos, prevalecerá lo que hay ahora y todos esos obreros se quedarán con su trabajo. Okey. O sea, que para que perdieran sus trabajos, por así decirlo, la Marina Mercante, o para que se redujeran, sería únicamente en el caso de que la nueva competencia en efecto ofreciera precios más baratos para los consumidores y los importadores y los exportadores puertorriqueños.

Y en ese caso, si hubiera pérdida de empleo, la economía tendría que poder absolverlos de otra manera. No puede nadie oponerse a la salida de la Marina de Vieques bajo la teoría de que los guardias de seguridad de la verja se van a quedar sin trabajo, porque entonces el argumento no hace ningún sentido. No se trata de votar en contra de la pena de muerte para que no se vaya a quedar el verdugo sin empleo.

En segundo lugar, el Puerto de Trasbordo, el Puerto de Trasbordo evidentemente la carga va a venir en buques, que no son buques norteamericanos, va a venir en buques extranjeros y se va a distribuir desde el Puerto de Trasbordo a otros puntos. Evidentemente, en la medida en que no hubiese Ley de Cabotaje el potencial para valor añadido en el Puerto de Trasbordo expande enormemente porque se abre la posibilidad de abaratar costos para exportar desde el Puerto de Trasbordo a los Estados Unidos. Así es que aunque no es indispensable conceptualmente para el Puerto de Trasbordo, la eliminación de las Leyes de Cabotaje ciertamente constituye un elemento de valor añadido importante.

Y en tercer lugar, oí a la senadora Migdalia expresarse preocupada con que la llegada de buques extranjeros pudiera implícitamente traer en sus bodegas a terroristas. Yo le quiero anunciar a la compañera Senadora de Bayamón, que aquí entran buques extranjeros todos los días, todo el comercio de Puerto Rico que no es con los Estados Unidos se hace todo en botes de matrícula extranjera, naturalmente, porque son más baratos que barcos de matrícula norteamericana. Así es que ese riesgo a que en esas bodegas vengan unos encapuchados mahometanos, a ese riesgo estamos sujetos en el día de hoy.

Es todo, señora Presidenta.

SRA. VICEPRESIDENTA: El señor Senador consumió entonces todo sus diez (10) minutos exactos. Vamos a reconocer en estos momentos al senador Pablo Lafontaine, para tres (3) minutos.

SR. LAFONTAINE RODRIGUEZ: Muchas gracias, señora Presidenta, muchas gracias. Tengo unos cuantos puntitos aquí, no son muchos, pero yo creo como mi compañero Cirilo Tirado, que estamos discutiendo esta Resolución porque el status de Puerto Rico no se ha resuelto. Pero mientras el

Partido Popular y los estadolibristas sigan votando por todas las anteriores o ninguna de las anteriores, esto no se va a resolver.

Se ha traído aquí a las Islas Vírgenes, Saint Thomas, Santa Cruz, y Saint John, como un ejemplo de que no tiene, no se le aplica la Ley de Cabotaje. Si nosotros fuéramos a Saint Thomas ahora mismo, y esto es uno de los puntos, es abaratar los artículos de uso y consumo de los puertorriqueños, encontramos que una de las islas más caras en los productos de uso y consumo son las Islas Vírgenes, las tres (3); Saint Thomas, Santa Cruz y Saint John, y están libres de la Ley de Cabotaje y no solamente eso, son "duty free", los licores, los vinos, la joyería, que era lo que compraban mucho los puertorriqueños en Islas Vírgenes, está casi igual que aquí que en Puerto Rico.

Otro puntito es que yo dije aquí cuando entré y esto es para mi amigo Sergio, que yo no me sea responsable y lo he demostrado por la legislación antes del año 2000. La Resolución de 1995, ¿qué pasó con eso? Nada. Y el partido que estaba en el poder en el 95, era un partido estadista, el portavoz demócrata, yo no sé si don Bobby era demócrata o republicano en esa época, pero el portavoz Charlie Rodríguez era demócrata. El Presidente de los Estados Unidos y los Congresos y el Senado demócrata, ¿y qué pasó con eso? Nada. Pero sí pasó algo, señora Presidenta, y yo espero que con esta Resolución puede dar esos resultados.

SRA. VICEPFRESIDENTA: Le queda un minuto.

SR. LAFONTAINE RODRIGUEZ: Un minuto. Okey. Y es que desde el 1995, el costo marítimo de transportación se reduce en un cuatro (4) por ciento por año, equivalente a un veinticuatro (24) por ciento menos que nosotros pagamos en los fletes marítimos. Si nosotros viajamos por los países que no se le aplica la Ley de Cabotaje y comparamos los precios de los productos que se venden en Puerto Rico, son más caros. Quiere decir, que la Ley de Cabotaje no es suficiente para abaratar los productos.

Y hay algo, y por último, señora Presidenta, es que los padres de la Constitución en Puerto Rico, los arquitectos del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, en la década del 50, eran personas eruditas, eran sabios, ¿y por qué no negociaron en aquel momento la Ley de Cabotaje que se aplica a Puerto Rico?

Muchas gracias, señora Presidenta, y muchas gracias a los queridos compañeros.

SRA. VICEPRESIDENTA: El señor Senador consumió todo su tiempo. Vamos a reconocer en estos momentos al senador Sixto Hernández.

SR. HERNANDEZ SERRANO: Señora Presidenta, compañeros y compañeras del Senado, estaré votando a favor de que se reciba el informe de la Resolución del Senado Número 100, pero no sin antes felicitar al compañero senador José Ortiz-Daliot y a su equipo de trabajo por haber hecho una extraordinaria labor y una extraordinaria investigación sobre la Resolución del Senado Número 100.

De igual manera, y aunque le duela a los compañeros del PNP, como dicen en mi barrio, "que no hay peor cuña que la del mismo palo", felicitar al compañero senador Sergio Peña Clos, que ha tenido la oportunidad de desenmascarar, más o menos, la posición que ha ido asumiendo poco a poco el Partido Nuevo Progresista que se ha ido distanciando poco a poco de las posiciones que asumió durante los últimos ocho (8) años anteriores de su administración.

Esta misma posición que asumen con la Ley de Cabotaje, habiéndole votado a favor a la Resolución Conjunta Número 35 del 30 de octubre de 1995, es la misma posición que han asumido con el issue de Vieques, y es la misma posición que asumieron cuando en el primer cuatrienio de su administración fueron a luchar para que se dejara en Puerto Rico la Sección 936, y posteriormente fueron a pedirle a los Congresistas que la eliminaran pensando que llevando a Puerto Rico a una extrema pobreza iban a adelantar su posición o su posición política que sería la estadidad.

No es la primera vez que vemos a esta delegación tratando de poner lo derecho de las personas que representan muy por debajo de las posiciones de las personas estadounidenses. Esta posición la vamos a ver una y otra vez, porque los compañeros entienden y van a estar cambiando su posición de acuerdo a como ellos quieran lucir frente al Gobierno estadounidense.

Y me tengo que preguntar, si realmente lo hacen porque es que cambian esa posición o si los compañeros asumen esta posición porque quieren asumir una posición distinta a la posición de la administración que hoy tiene la mayoría en este Senado, o es que realmente ellos siguen pensando que tenemos que irnos de rodillas a pedir y a ceder ante los americanos. Estamos solicitando a los compañeros la colaboración para que se unan a favor de esta medida, porque como bien se ha dicho en la tarde de hoy, esto es un problema económico, el permitir que la Marina de Estados Unidos sea la única que traiga los productos a Puerto Rico, lo que hace es que cada día más, tanto la mano de obra como la mercancía, es más costosa y hace a Puerto Rico menos competitivo. El permitir que esta ley no se derogue, es ir en contra de la misma globalización. El estado, los Estados Unidos han tratado de quitar todas las barreras a los otros países, para que se pueda competir, y ellos extender más su comercio hacia esos otros países. Sin embargo, con una ley como ésta, a Puerto Rico se afecta su economía, se afectan sus costos, y cada día más los productos y la mano de obra aquí va a ser más costosa.

Interpretar o tratar de pensar que si se elimina esta Ley de Cabotaje, se van a perder empleos para Puerto Rico, es pensar en forma contraria, porque a medida que los costos aumentan, en Puerto Rico ustedes han visto los resultados, lo han visto después de ustedes haber eliminado la Sección 936, cómo los costos han obligado a las empresas que estaban en Puerto Rico a tener que abandonar a Puerto Rico. Seguir pensando como están pensando algunos compatriotas, que seguir de rodillas pidiéndole o destruyendo la economía de Puerto Rico les va a traer la estadidad, han visto el viraje que le dio el pueblo de Puerto Rico, ocho (8) años más tarde, convencido el pueblo de Puerto Rico de que le destruyeron su economía, convencido el pueblo de Puerto Rico que le destruyeron sus instituciones, ¿qué hicieron? El 7 de noviembre dieron un voto en contra de su administración, un voto en contra de su administración, que lo que ha hecho es retroceder la estadidad a cuántos años más atrás. Si no pensamos como puertorriqueños, mucho menos podemos pensar como americanos y mucho menos ustedes van a poder conseguir adelantar la estadidad en Puerto Rico.

Lo que están es retrocediendo, el pueblo se los está diciendo, si consultaran con el pueblo, y vieran que el pueblo en este momento le interesa mejorar su economía, y vieran que el pueblo le interesa que le bajen su producto y vieran que el pueblo le interesa que le creen sus empleos, ustedes hubiesen estado a favor de la 936, estarían a favor de eliminar esta ley, y estarían a favor de aprobar cualquier ley en los Estados Unidos, que tienda a ayudar a la economía de Puerto Rico. Pretender que el país de Puerto Rico no se da cuenta de lo que están haciendo, es pretender que el país no entiende, no lee y no escucha.

Es por eso, señora Presidenta, que durante la tarde de hoy, vamos a votar a favor de esta medida, porque entendemos que más lejos de una cuestión política, esto es una medida económica, los Estados de la Unión están pidiendo que le quiten esta ley. ¿Por qué entonces nosotros tenemos que someternos a una ley como ésta, para frente a los Estados Unidos, que en nada ayuda a Puerto Rico?

Eso es todo, señora Presidenta.

SRA. VICEPRESIDENTA: El señor Senador consumió todo su tiempo. Vamos a reconocer en estos momento al señor senador Parga Figueroa, con cuatro (4) minutos.

SR. PARGA FIGUEROA: Señora Presidenta, compañeros del Senado, "politics makes stranges bedfellows, specially, my dear, when the fellows keep jumping from bed to bed." Y no

piensen los amigos de la Mayoría que me refiero a la longevidad política del compañero Sergio Peña Clos, porque me estoy refiriendo a ustedes.

Porque si yo pensara políticamente nada más, y no pensara patrióticamente, yo estaría celebrando lo que ustedes están haciendo aquí hoy y posiblemente uniendo el voto mío al de ustedes a favor de este informe. Porque tienen ustedes una señora Gobernadora, que está ahora mismo allá en Washington pasando como más republicana que Orlando Parga, y a la que posiblemente en la Casa Blanca le estén haciendo más caso que a doña Miriam. Y que ha contratado al hijo de Shirley Temple, porque es el republicano cabildero más famoso en Washington. Y está enamorando a los " Bushes" a base de que le va a conseguir los votos para que "Jeb" salga reelecto Gobernador. Y anda detrás de la faldeta de Pataki en Nueva York, y le ha recordado a Blumber que tuvieron uno o dos años estudiando juntos y que son del mismo club de multimillonarios. Y francamente, ya yo estoy hasta buscando los blancos para darme de baja del Partido Republicano, porque encuentro que la doña manda más allá que los republicanos del patio.

Y ustedes, se han dedicado a sabotearle esa formidable labor a su Gobernadora. Bendito, hace unos días atrás era el CHAF y la isla del Desecheo. Están locos por sacar a la Marina de Guerra de Vieques, y ahora quieren sacar a la Marina Mercante de Puerto Rico. Así que políticamente yo debería estar haciendo fiesta, pero sí, Fernando, hay ciento veinticuatro mil (124) mil empleos envueltos aquí. Y veinticuatro (24) mil de esos ciento veinticuatro (124) mil, son puertorriqueños. Es que nos hemos olvidado. ¡Ah!, Jenniffer es puertorriqueña ahora, pero nació en Brooklyn, y el cirujano general es puertorriqueño, pero nació por allá. Y la que se casó ayer o anoche con Benjamin Prats, es puertorriqueña pero nació allá. ¿Y todos esos jíbaros que trabajan en la Marina Mercante de Estados Unidos de América, y ustedes van a pelear con todas las uniones obreras de los muelleros de aquí en Puerto Rico? ¡Ah, que gran fiesta política podría hacer yo mañana cuando hable con los gremios y las uniones obreras! Pero aquí también está envuelto el issue de seguridad.

Y hablaba el compañero Ortiz-Daliot, que la Marina Mercante Coreana es más barata. Y yo le digo, y la Marina Mercante Rusa es todavía más barata, y la Japonesa y la Filipina, ¿pero vamos a confiarle las latas de salsa de tomate de la que depende la familia puertorriqueña para guisar sus granos a que vengan esos barcos a tiempo, a que llegue lo que necesita este país, que todo viene de afuera?

SRA. VICEPRESIDENTA: Le concedemos unos segunditos para redondear.

SR. PARGA FIGUEROA: Sí, los mismos segunditos que dejó de consumir el compañero Sergio Peña Clos. Seguridad, la Marina más confiable del mundo entero es la americana, tan confiable era, se acuerdan ustedes cuando esos barcos de la Marina Mercante le decían "los liberty ships", porque eran los que se enfrentaban a los submarinos alemanes y traían aquí los comestibles a Puerto Rico, a pesar de que el Caribe estaba inundado de submarinos alemanes. Y cuando se está en tiempo de guerra, y yo sé que aquí el insularismo es una epidemia que hay, no solamente en el Partido Independentista, en el Partido Popular, todo el mundo piensa para adentro, nadie piensa para afuera, pues estamos en guerra. ¿Y cuántos puertorriqueños murieron en las torres? ¿Y cuántos pueden morir en cualquier otro acto de sabotaje dentro de la guerra del terrorismo? Porque aquí estamos viviendo como si no estuviese ahora mismo gente, gente que nació aquí o gente que nació de los que nacieron aquí ahora mismo, están allá en Afganistán arriesgando la vida y hay un destacamiento de la Guardia Nacional que está a punto de salir y otro de la Reserva que está a punto de salir. ¡Ah! Pero para ustedes no hay guerra, todo es, ¡ah!, los norteamericanos, ellos allá y nosotros acá. Nada más que cuando hay que extender la mano y pedir algo, para entonces el nacionalismo se les extiende hasta la frontera del Norte de Alaska, pero ya se acabó el tiempo, lo dijo aquí el compañero Cirilo Tirado, de estar en este disfraz de que soy o no soy, los invita el amigo Cirilo Tirado a quitarse el disfraz y dejar dicho lo que verdaderamente son.

SRA. VICEPRESIDENTA: En estos momentos vamos a decretar un breve receso de un (1) minuto en Sala.

*** R E C E S O ***

SRA. VICEPRESIDENTA: Se reanuda la sesión. Vamos a reconocer en estos momentos al compañero senador Angel Rodríguez.

SR. RODRIGUEZ OTERO: Muchas gracias, señora Presidenta. Yo quería tomar un breve turno sobre el informe presentado por el compañero José Ortiz-Daliot, un informe sumamente completo, sobre los efectos que ha tenido la Ley de Cabotaje sobre Puerto Rico, y lo que presenta el informe a los fines de las ventajas que habría para Puerto Rico, de la misma ser derogada.

Pero yo quiero, señora Presidenta, traer aquí un punto hoy, de la Minoría Parlamentaria había iniciado en el 1995 un proceso para atender este asunto. Y aquí el Portavoz de la Minoría, el compañero Kenneth McClintock, quien siempre, y como señaló el compañero Fernando Martín, había promovido la libre competencia - y traemos el ejemplo de la Telefónica -, ve ahora que este proyecto, que el informe que radica el compañero José Ortiz-Daliot, no es beneficioso. Que abrir a la libre competencia en Puerto Rico sobre este tema particular, pues no es beneficioso. Y él señala que tiene varios estudios, y hay uno que señala que hay un efecto positivo, pero insignificante para Puerto Rico, efecto positivo, pero insignificante.

Aquí lo que se ha determinado a base de lo que señala este informe, es que, va a ser precisamente positivo para Puerto Rico el que se le exima a Puerto Rico de esto, porque éstos son unas barreras, esto es una limitación que actualmente tiene el pueblo puertorriqueño y que la eliminación de la misma va a repercutir en un aspecto positivo para nuestra economía, y de eso es lo que estamos hablando. Y lo que era bueno en el pasado, al día de hoy, con el informe tan completo que se presenta, pues no es bueno. Y vemos cómo los compañeros o parte de la Minoría Parlamentaria se expresan de que le van a votar en contra. Pero escuchamos al compañero, don Sergio Peña Clos, que hizo un análisis profundo, sobre lo que ha pasado y lo que pasó en aquel entonces y cuántos estuvieron a favor y entiendo que nadie estuvo en contra. Y ahora, hoy, cuando se hace este informe, cuando se hace un estudio completo, ¿qué ha pasado? ¿Por qué entonces cambian la posición que era en el '95 versus la posición ahora en el año 2002? Si antes era bueno, ¿por qué ahora es malo? Acaso los estudios que señala el compañero, que dicen unos, "el efecto positivo es insignificante". Si es un efecto positivo, pues es sumamente importante para Puerto Rico.

Y yo lo que quería, señora Presidenta, es traer este asunto, el abrir a la libre competencia, tiene que ser algo positivo. Y si fue bueno para lo de la Telefónica, ¿por qué no va a ser bueno para la Ley de Cabotaje?

Así es que, señora Presidenta, yo lo que quiero es, expresarle mi felicitación al compañero José Ortiz-Daliot, y que vamos a estar avalando con nuestro voto la aprobación de este informe, y Dios quiera que Puerto Rico a la mayor brevedad posible se le pueda eximir de estas leyes que son restrictivas para el desarrollo económico de Puerto Rico.

Muchas gracias, señora Presidenta.

SRA. VICEPRESIDENTA: Vamos a reconocer en este momento a la señora Miriam Ramírez, con cuatro (4) minutos.

SRA. RAMIREZ: El tema de eximir a Puerto Rico de las Leyes de Cabotaje viene en un momento bien difícil para la Nación Americana. Y como todo lo que se debate aquí que tiene que

ver con la Nación Americana, sabemos que la mitad de la Sala, automáticamente le va a votar en contra o a favor, dependiendo, y alguno de nuestra delegación también es necesario que simplemente nosotros expliquemos, si acaso no leen periódicos, si acaso no oyen la televisión o no oyen la radio, que Estados Unidos en este momento está en una situación de crisis y de alerta por la guerra contra el terrorismo. Que Estados Unidos, precisamente, hoy sale en los periódicos, que se cambia hasta la defensa nacional en Puerto Rico, por expresiones hechas por el Secretario de la Defensa, Ramsfeld, donde cambian todos los procedimientos del Comando Sur, y de cómo se van a trabajar esos asuntos desde aquí.

En época de guerra la Marina Mercante asume otro papel y estamos en época de guerra. Aunque alguien todavía no se haya dado cuenta, la Marina Mercante ocupa otra posición. Y si Puerto Rico en este momento que está enfrentando crisis con evitar el entrenamiento en Vieques, lleva ahora un mensaje unánime del Senado, porque rápidamente dicen que es el Senado de Puerto Rico y da la impresión de que es unánime, de que tampoco quieren que Puerto Rico tenga la Marina Mercante ni la Marina Naval ni ninguna marina ni nada, solamente la de los yates de los millonarios ahí en los diferentes puertos que tenemos aquí, pues, miren, señores, eso le va a ser cada día más difícil al partido de administración, hacer las gestiones en Washington, por lo tanto a mí me tiene sin cuidado, porque yo sé que lo van a aprobar.

Pero yo me pregunto, yo he estado recibiendo una información confidencial por el Internet con relación al Puerto de las Américas, y a pesar de que dice que esto no tiene nada que ver, yo tengo que averiguar cuáles son los chanchullos que tienen con esos chinos de allá, por que tienen unos chanchullos con unos chinos con ese puerto, y me está llegando esa información. Y yo me pregunto, si es que esos chinos han dicho que para ellos poder bregar con ese Puerto, y dar los chavitos, le van a tener que abrir las líneas, para ellos venir, traer comida de lata, de perro, y cosas, de esas cosas que ellos traen de allá para que nos los comamos nosotros.

Así que yo sé que en esto hay algo más, esto no es esto nada más, y por cierto, les digo, pierden el tiempo, porque yo aquí no les gano, pero les gano en Washington, ¿ve? Aquí lo más que puede pasar es que ahora vengan otros por detrás y empiecen a decirme insultos soeces, como hacen cada vez que yo me paro aquí, y eso está en el récord. Yo guardo un respeto con mis compañeros, y eso también está en el récord, pero les digo desde ahora, voten todo lo que quieran, porque yo según ustedes votan, allí yo voy a serruchar el palo, a serruchar el palo, a serruchar el palo, a serruchar el palo, así que esa satisfacción me queda cuando me marcho de aquí.

Así que no pierdan el tiempo, le están haciendo daño a su administración, le están haciendo daño a la Gobernadora de Puerto Rico, a nosotros nos beneficia muchísimo, porque yo los pinto como los malos del cuento y pa'lante.

Muchas gracias.

SRA. VICEPRESIDENTA: Vamos a reconocer en este momento al señor Portavoz de la Mayoría, José Luis Dalmau, senador Dalmau.

SR. DALMAU SANTIAGO: Muchas gracias, señora Presidenta. Compañeros, yo no voy a hacer expresiones soeces en contra de la compañera, porque no lo he hecho ni contra ella ni contra ninguno de los compañeros, así que tiene la suerte de que me toca el turno luego de la compañera. Pero sí tengo que decir que hay que destacar dos (2) frases que me han sorprendido en el día de hoy. Me han sorprendido porque como pasó con la Ley del Idioma, en ocasiones, escuchamos compañeros expresarse aquí y aparenta ser o que no han leído el informe en su totalidad o que no han podido diferenciar el asunto ideológico del asunto práctico. Y por eso nos enfrascamos en muchos debates ideológicos en este Hemiciclo, en vez de economizar el tiempo en unirnos a favor de las causas que le sirven bien al pueblo de Puerto Rico.

Y traigo el asunto del idioma, porque aquí se ve una defensa férrea por el idioma inglés, y yo no tengo nada contra el idioma inglés, pero no he escuchado una defensa férrea del idioma español que es en el que nos comunicamos todos los días. Y a mí me gustaría ver esa misma defensa.

Igual aquí escuché una observación de unos compañeros que decían, que temían por los productos que pudiesen llegar a Puerto Rico, si viniesen en barcos que no son de la Marina Mercante norteamericana. Oiga, la realidad es que en Puerto Rico vienen muchos barcos a traer productos que nosotros consumimos, que nosotros nos alimentamos con ellos de marinas mercantes de otros países del mundo y aquí, gracias a Dios, no ha venido la epidemia de las vacas locas, aunque podamos pensar que algunos por ahí estén desequilibrados; pero aquí no vemos a nadie que haya tenido la epidemia de las vacas locas. Aquí no podemos tampoco pensar que hemos tenido epidemia que haya que controlar las exportaciones y las importaciones, porque se ha actuado responsablemente y se ha contratado con países que tienen marina mercante y se ha vigilado la calidad del producto, y hay que bregar con la realidad antes de uno hacer unas expresiones.

Que dicho sea de paso, alguien me comentó en el pasillo, "esas expresiones pueden ser demagógicas" y yo busqué la palabra "demagogia" en el diccionario, porque cada uno le pone un significado distinto y dice: "la palabra demagogia la usa el político para agitar las masas a su favor" y ésa fue la traducción del diccionario, y yo decía "bueno, pues no sé a qué tipo de masa se estarán agitando cuando se hacen esos comentarios que no sea la gran cantidad de puertorriqueños que se podrían beneficiar de que se luche en común para que se apruebe una legislación en el Congreso de los Estados Unidos." Con el poder que dicen tener algunos compañeros en Washington, pues vamos a apoyar que se creen más empleos aquí, y llévense la gloria, yo los voy a felicitar. Pero esa expresión que acabo de escuchar, "que yo voy a ir a Washington a serruchar el palo", ¿el palo a quién, a los miles de puertorriqueños que pueden beneficiarse con el Puerto de Las Américas o con una enmienda a las Leyes de Cabotaje? De eso es lo que se trata, se trata de buscar, mejorar nuestra calidad económica, mejorar nuestro desarrollo económico. Como bien dijo el compañero, la administración pasada aprobó una ley y gritaron en este Hemiciclo que hacía falta la libre competencia y las telecomunicaciones. Y había personas que se oponían, y hay que ver cuáles han sido los resultados, si fue bueno para unos, por qué no fue bueno para otros, como dice el compañero.

Que aquí esto es un informe, aquí no estamos nosotros aprobando nada, sería iluso pensar que vamos a cambiar las Leyes de Cabotaje del Congreso Federal aprobando un informe. Pero, ciertamente, como puertorriqueños, podemos tener diferentes ideologías de hacia dónde va nuestro camino. Podemos tener diferencias en qué música nos gusta, si nos gusta la nueva trova o el "reggae" o el "rock and roll" o el "rap", pero yo creo que la calidad de vida de los puertorriqueños, el empleo a quien tiene derecho todo nacido en esta tierra, debe ser consenso de nosotros trabajar a favor de eso.

Busque que el puertorriqueño pueda tener un empleo. Busque el que pueda mejorar su desarrollo económico, disfrazado de Batman y Robin, con la bandera norteamericana, con la bandera puertorriqueña, si quieren ponerse la bandera de Vieques, pero estamos hablando de un desarrollo económico que beneficia a todos por igual, de todos los partidos políticos. Y a mí me sorprende a veces escuchar unos argumentos cuando estamos debatiendo un informe que se van totalmente por la banda ideológica sin pensar en el producto de beneficio para el país que nos dio la confianza para estar aquí, para votar por mejorar ese aspecto.

Así que, señora Presidenta, yo quiero felicitar a la Comisión de Asuntos Internacionales y Federales, y su Presidente, por este trabajo que, ciertamente, cuando terminé de leerlo me contestó serias dudas que yo tenía, como por ejemplo, yo tenía una duda o una pregunta que decía, si las

Leyes de Cabotaje podrían afectar o no el funcionamiento en el Puerto de Trasbordo. En las vistas públicas se dice que podrían ayudarlo, pero perjudicarlo, una enmienda a la Ley de Cabotaje no lo perjudicaría y las leyes también como están, tampoco; pero sí podría mejorarlo, perjudicarlo, no. Pues, eso es un aspecto positivo del informe, ya que estamos, pienso yo, todos de acuerdo en que debe haber un Puerto de Trasbordo para el desarrollo económico de Puerto Rico.

Y aquí se ha señalado, pero tengo que volver a recalcarlo, que aquí hay territorios americanos, territorios incorporados, Estado Libre Asociado, Islas Vírgenes, por ejemplo, Zamoa, Guam, Micronesia, que están exentos de la aplicación de las Leyes de Cabotaje. El caso más conocido lo saben los puertorriqueños que van a Saint Thomas, que allí no tiene la aplicación de las Leyes de Cabotaje; y Saint Thomas, prácticamente, depende su tráfico de Marina Mercante y de su tráfico turístico para mejoras de su calidad de vida y para ellos sostenerse como pueblo.

Así que el escuchar aquí compañeros que antes le votaron a favor y después en contra, el escuchar a compañeros haciendo argumentos en contra de los mejores intereses de los puertorriqueños, me sorprende en la discusión del informe, respetando aun sus posiciones ideológicas, como siempre las he respetado; pero cuando se trata de defender los derechos de los trabajadores puertorriqueños, a mí me gustaría que utilizaran sus poderes sobrenaturales, si tienen alguno, en Washington, D.C., para traer empleos a Puerto Rico; para traer proyectos que reformen la salud; para traer proyectos que reformen la vivienda. Y dicho sea de paso, también escuché comentarios de "que eso y que perjudica a la Gobernadora"; la Gobernadora está haciendo su trabajo, nosotros la vamos a apoyar y la gestión que salga de ahí también la vamos a defender. Pero si tienen ese poder inmenso en el Congreso de los Estados Unidos y un teléfono azul que lo levantan y lo coge Bush en el otro lado, pues llámenlo y díganle que salga la Marina de Vieques, que nos aprueben la enmienda de la 956 y después digan que fueron ustedes, los estadistas, demócratas o republicanos, los que lo consiguieron; y llévense la gloria, pero para beneficio de los puertorriqueños, y de eso es lo que se trata.

Así que, señora Presidenta, sin más voy a anunciar que estoy a favor del informe, y como dije ahorita, felicito al compañero José Ortiz-Daliot por la confección del mismo, que ciertamente contesta muchas interrogantes que había sobre este asunto y nos arroja luz sobre posibilidades de desarrollo económico en el futuro de nuestra querida Isla.

Muchas gracias, señora Presidenta.

SRA. VICEPRESIDENTA: El señor senador consumió todo su tiempo. Reconocemos en este momento al senador Kenneth McClintock, para cuatro (4) minutos que le restaban.

SR. McCLINTOCK HERNANDEZ: Muchas gracias, señora Presidenta. En primer lugar, el issue de la competencia. La posición de estar en contra de este informe y estar en contra de que se elimine la Ley de Cabotaje para Puerto Rico, no es una posición anticompetitiva, nosotros creemos en la competencia entre iguales. En el mercado doméstico, creemos que la competencia debe ser entre iguales, que está sujeto a las mismas leyes. En el mercado internacional, creemos que en ese mercado la competencia también tiene que ser entre iguales, sujeto a las mismas leyes. Y en ese sentido, diferenciamos entre el mercado doméstico y el mercado internacional.

Para aquéllos que creen en reprimir las condiciones en el mercado doméstico, son las mismas personas que la única razón por la cual apoyan el salario mínimo federal, es por razones políticas. Porque en su fuero interno, les gustaría, inclusive, eliminar el requisito de salario mínimo federal que estableció el Partido Nuevo Progresista en Puerto Rico.

Segundo, vamos a la plataforma. ¿Qué es lo que dice el Proyecto Puertorriqueño para el Siglo 21? Le voy a leer el párrafo completo:

"Mantener y fortalecer la lucha por mejorar la 30A, y darle carácter permanente a la misma, siendo ésta una de las prioridades del Comisionado Residente. Igualmente buscar la exención de Puerto Rico de las disposiciones de la Ley de Cabotaje." Yo les digo, si ustedes están haciendo esto por razones programáticas, cumplan con las dos (2) oraciones del párrafo. Busquen la eliminación de las Leyes de Cabotaje, pero también busquen hacer permanente la Sección 30A. No están haciendo lo primero, no se sientan entonces obligados a hacer lo segundo.

Tercero, yo discrepo mucho de mi compañero Cirilo Tirado, pero reconozco que a veces tiene las palabras con luz. Efectivamente, esto en parte se trata del problema del status político de Puerto Rico. Y si miramos el informe, ¿qué nos dice el informe en la página 42? "Es claro que Puerto Rico poco a poco ha ido perdiendo su posición privilegiada de acceso al mercado de Estados Unidos y se ha ido reduciendo su capacidad competitiva frente a los mercados competidores integrantes del Tratado de Libre Comercio y de la futura área de libre comercio en Las Américas. Ante la eventual eliminación de las barreras arancelarias y no arancelarias en el comercio internacional, las cuales Estados Unidos favorece, es importante hacer énfasis en que las Leyes de Cabotaje son también una barrera al desarrollo económico y comercial de nuestra Isla."

El Estado Libre Asociado se está despedazando, las supuestas ventajas que tenía el territorio de Puerto Rico en 1952, no las tiene en el día de hoy y la manera de salvaguardar, la manera de apuntalar el llamado Estado Libre Asociado, no es buscando más exenciones a leyes, es acabando de resolver el problema de status político de Puerto Rico. Si Puerto Rico se convierte en independiente, no le aplican las Leyes de Cabotaje. Si Puerto Rico se convierte en Estado, va a recibir un sinnúmero de beneficios económicos que contrabalancean el efecto negativo que ustedes dicen que pudiera haber en la Ley de Cabotaje.

Finalmente, señora Presidenta, no vemos cómo podemos estar yendo a Washington a pedir la igualdad estatutaria para Puerto Rico en programas federales, como se está haciendo en estos momentos, que no es igualdad verdadera, porque es igualdad que se da por ley y se puede quitar por ley, es una igualdad que no está garantizada por la Constitución. Como se dio la igualdad con los Cupones de Alimentos en la década del 70 y se quitó la igualdad en los Cupones de Alimentos en el 80. Pero si van a ir con esa estrategia a Washington, para tratar de buscar algunos beneficios de la Estadidad bajo el Estado Libre Asociado, no vayan entonces también a decirle al Congreso de Estados Unidos, a cambio de pedir la igualdad, queremos dejar de patrocinar los empleos americanos, queremos dejar de patrocinar la industria americana, queremos dejar de patrocinar los sistemas de transportación marítima estadounidense.

Por eso, señora Presidenta, entendemos que ésta es una posición desbalanceada de parte de ustedes, que lo que va a hacer es hacer más difícil conseguir la igualdad estatutaria que ustedes están tratando de lograr en algunos programas federales y lo que va a hacer es seguir dañando el nombre de Puerto Rico sin añadirle nada, sin añadirle nada a la economía de Puerto Rico; por que abaratar el costo de un producto en punto nueve (.9) y el uno (1) por ciento, realmente no hace diferencia alguna cuando uno compara el deterioro que eso provoca en otras partes en manera que quizás no se pueda cuantificar, como se puede cuantificar el beneficio, entre comillas, insignificante de abaratar los costos en punto nueve (.9), en uno (1) por ciento.

Señora Presidenta, por eso la Mayoría de la delegación del Partido Nuevo Progresista va a estar votando en contra de este informe y adelantamos que de haber estado presente la senadora Lucy Arce, también hubiese votado en contra.

SRA. VICEPRESIDENTA: Vamos a reconocer para el último turno al senador Ortiz-Daliot.

SR. ORTIZ-DALIOT: Muchas gracias, señora Presidenta. Antes que nada, darle las gracias a aquellos compañeros que han felicitado a este compañero por la labor que hicimos en preparar este

informe. Le agradezco mucho esas palabras. Quería antes de solicitarle al Cuerpo la aprobación y la adopción del informe, quería aclarar dos o tres cositas que ya algunos de los compañeros la han aclarado, pero creo que no se ha aclarado todo con relación a este particular.

Quería recordarle, al compañero, a quien estimo mucho, a Pablo Lafontaine, que el status no está en issue, Pablo, en este asunto, y eso va también con el señor McClintock. En el 1936, cuando Islas Vírgenes era lo que es hoy en día, una colonia de los Estados Unidos, un territorio clásico de los Estados Unidos, en el 1936 Puerto Rico también era un territorio clásico de los Estados Unidos, una colonia americana, sin embargo, Estados Unidos decidió eximir de la aplicabilidad de las Leyes de Cabotaje a Islas Vírgenes. Sin embargo, discriminó contra Puerto Rico y decidió mantener la aplicabilidad de dichas leyes en el 1936. Así es que si es como ustedes arguyen que Puerto Rico es una colonia todavía, pues Pablo, eso es en favor a que se apruebe este informe y se apruebe la no aplicabilidad de las Leyes de Cabotaje hacia Puerto Rico, porque va más cónsono con la política pública de los Estados Unidos hacia sus territorios.

Quería también recordarle, al compañero Orlando Parga y a la senadora Miriam Ramírez, que ellos a veces, como que leen en el informe y no lo leen completo, especialmente la compañera Miriam Ramírez, que es la Portavoz de la Minoría en la Comisión de Asuntos Internacionales y Federales. Y me refiero a la página 20 del informe, porque en este informe se atendió a aquéllos que estaban a favor de la no aplicabilidad de las Leyes de Cabotaje y aquéllos que se oponían. Nosotros no discriminamos en la atención que le dimos a todos los sectores dentro del informe. Si van a la página 20, el segundo párrafo de esa página, verán que la Asociación de Economistas de Puerto Rico, no fue el Partido Popular, no fue ningún representante del Partido Popular o del Partido Independentista, fue la Asociación de Economistas de Puerto Rico, el señor Carlos Soto Santini, Presidente de la Asociación de Economistas de Puerto Rico, y dijo, en su relato ante la Comisión - para contrarrestar el argumento del compañero Orlando Parga - de que no debemos de confiar las latas de salsa de tomate a la Marina Mercante extranjera.

Le quiero leer este parrafito para que él tenga un mejor cuadro de lo que pinta en realidad todo esto con relación a la exención de la aplicabilidad de las Leyes de Cabotaje: "Prosiguió el señor Soto -y estoy citando del informe- reseñando que se ha argumentado que la Ley de Cabotaje se necesita para proteger la industria marítima estadounidense para llevar suministros en tiempo de guerra - el Presidente George Bush (padre) suspendió la Ley Jones durante la Guerra del Golfo, por recomendación del Secretario de la Defensa de los Estados Unidos, porque se pensaba que podría ser un impedimento al movimiento de recursos críticos militares." O sea, no solamente le confiaron la salsa de tomate para que se la llevaran a los soldados americanos que allí participaban en el conflicto del Golfo Pérsico, sino que también los armamentos, los armamentos que llevaban al Golfo Pérsico.

Y continúo citando aquí al compañero Presidente de la Asociación de Economistas de Puerto Rico, y decía: "El representante de la Asociación de Economistas abundó sobre la suspensión del Acta Jones, por el Presidente George Bush, padre, durante la Guerra del Golfo Pérsico, estableciendo que en ese momento el tráfico de mercancía, que normalmente tiene que salir de un puerto estadounidense a un puerto de un país extranjero y regresar a los Estados Unidos a través de un puerto estadounidense, se permitió que estos barcos pudieran atravesar otra ruta que tocara dos puertos estadounidenses sin problemas para poder llevar lo necesario en términos militares -enfatizo yo, en términos militares- al área del Golfo Pérsico." Para que nuestros soldados, aquéllos que están en el Ejército norteamericano, al cual nosotros también le hemos servido con mucho orgullo, no sufrieran de escasez, de armamentos militares en el Golfo Pérsico. Así es que ese argumento no tiene ninguna validez en el mundo en que vivimos hoy en día.

También quería aclararle a la compañera Miriam Ramírez, ya que lo trajo, lo de los chinos, lo que pasa es que quizás ella lee las noticias a veces mal. Los chinos, los chanchullos de los chinos son co-funcionarios del Departamento de la Defensa, Miriam. Si tú te pones a investigar, los chinos estaban haciendo negocios en California, estaban chanchullando con los empleados del Departamento de la Defensa Militar de los Estados Unidos, donde se estaban liquiando secretos militares a los chinos. El Departamento de Defensa de los Estados Unidos, no los puertorriqueños, Miriam.

Con relación a lo que dijo Migdalia Padilla, ya sé que ya se lo han aclarado dos o tres de los compañeros, pero quería reiterarle a la compañera Padilla, de que a todos los días en el Puerto de San Juan, yo la invito que está tan cerca del Puerto de San Juan - que visite el Puerto y vea los barcos de bandera extranjera que allí atracan, hay un sinnúmero, porque gran parte de la mercancía que llega a Puerto Rico, de España, de Francia, del Medio Oriente, de Japón, de todos esos sitios y países extranjeros, vienen en barcos de bandera extranjera. Y por eso no se han limitado, no se han eliminado empleos en los muelles de San Juan y en los muelles de Puerto Rico. Todo lo contrario, son manos puertorriqueñas las que tienen que atender para descargar esos barcos que atracan en los muelles puertorriqueños. Así es que la bienvenida debería de ser a mayor competencia para que hayan más barcos y para que hayan más empleos en los muelles. ¿Cuál es la razón, si no esa? Una de ellas, la de desarrollar el Puerto de Las Américas en la parte sur puertorriqueña.

Así es que, Migdalia, si tú estás tan preocupada por los empleos puertorriqueños, debes de alzar la voz también, voz que no alzastes en el momento en que derogaban la Sección 936, que le ha causado la pérdida de más de veinte mil empleos a los puertorriqueños, a los padres y madres puertorriqueñas. Alza la voz ahora para que nos ayudes a construir un Puerto Rico mejor con incentivos industriales que se están solicitando a través de la Sección 956, alza la voz que todavía estás a tiempo, Migdalia, para lograr salvar los empleos del sector manufacturero que es el sector más importante que tiene la economía puertorriqueña.

A McClintock, a McClintock le digo lo siguiente; McClintock, desbalanceado, desbalanceado ha sido tu posición y la posición institucional de tu partido y de la mayoría de tu delegación. Has sido inconsistente e hipócrita y ésas no son cualidades positivas en la política. Deberías de reconsiderar, deberías de reconsiderar, porque como bien señaló tu compañero de partido, el senador Sergio Peña Clos, líderes significativos e importantes de tu colectividad, como lo es el Secretario de tu partido, votaron a favor de, precisamente, lograr mayor competitividad para Puerto Rico con la eliminación de la aplicabilidad de las Leyes de Cabotaje hacia Puerto Rico.

Debes de imitar y emular a esos líderes de tu partido que ven, obviamente, la globalización como una cosa positiva y no como una tendencia negativa para Puerto Rico. Así es que yo te pido que explores bien adentro de tu corazón y sé consistente con tu partido y con las posiciones institucionales que han adoptado en el pasado. Porque Puerto Rico, a pesar de que es parte del mercado doméstico, lo mismo lo es Isla Vírgenes, por qué no hablas de Islas Vírgenes, ¿está Islas Vírgenes en el mercado doméstico o está en el mercado internacional? Está en el mercado doméstico, sin embargo, gozan de unos privilegios que no goza en Puerto Rico. Y no debemos de tenerle ningún miedo a que nos eximan. Porque los argumentos de la competitividad que tú levantastes al principio, lo que hacen es que fortalecen, fortalecen los argumentos a favor de la eliminación de las Leyes de Cabotaje de Puerto Rico, y déjame explicarte una de las comparecencias que hicieron ante la Comisión.

Allí compareció Víctor Nuñez, puertorriqueño, a quien yo aprecio muchísimo, representante de los Seafarers de la Unión de Seafarers, que son los que tripulan, son los que manipulan, son los que están en los barcos de bandera norteamericana. Y allí él estableció que en Islas Vírgenes, a pesar

de que está exenta de la aplicabilidad de las Leyes de Cabotaje, es la Marina Norteamericana, es la industria marítima norteamericana la que domina el tráfico de mercancía de Islas Vírgenes hacia Estados Unidos y de Estados Unidos a Islas Vírgenes. Así que es a favor de nuestra conclusión, de que se eliminen la aplicabilidad de las Leyes de Cabotaje a Puerto Rico. Así es que no veo en realidad, a menos que no sea un argumento politiquero, un argumento ideológico el que tú esbozas, para que tu delegación o la mayoría de tu delegación le vote en contra a esta medida, a este informe, a la adopción del informe.

Y hablaba sobre el informe de la Alianza Marítima que prepararon en octubre del 2001, la Comisión tiene copia de ese informe. La Comisión lo menciona y lo incluye, en parte, en su informe; lo analizamos y decidimos no darle el mismo peso que quizás ustedes aquí le quieren dar. Yo le di más peso a esta carta que también, de un industrial puertorriqueño que compareció ante nuestra Comisión, el señor Augusto R. Palmer, él es Presidente de Ochoa Fertilizer en Guánica, y quiero leer la carta de él, de una página, para que quede y conste en el récord legislativo. Y dice:

"Estimado señor Ortiz:

A través del Caribbean Business del 12 de abril, me enteré que usted está haciendo una investigación sobre las Leyes de Cabotaje y su efecto a compañías privadas. La industria de fertilizantes de Puerto Rico representa cerca de veinte millones en ventas, emplea más de cien personas permanentes y sobre doscientos estibadores de barcos temporeros con una nómina anual de sobre tres millones de dólares. Cada mes que pasa se nos hace más difícil conseguir barcos de matrícula americana o barcazas de materia prima a granel que nos coticen competitivamente o que estén interesados en nuestro volumen. Esto pone en riesgo nuestra industria, que es esencial para mantener la producción agrícola de la isla competitiva.

Nuestra planta de fertilizantes en Puerto Rico paga fletes cien por ciento más caro que nuestra planta en Jamaica por los barcos de matrícula americana."

SRA. VICEPRESIDENTA: Permiso, Senador, vamos a pedir un poco de silencio, están hablando en voz muy alta, por favor. Adelante, Senador.

SR. ORTIZ-DALIOT: "En estos momentos no conseguimos barcazas del volumen adecuado a nuestras necesidades que estén dispuestas a traernos la carga desde los Estados Unidos. Los barcos ideales que usamos de Estados Unidos a Jamaica, son de matrícula extranjera y no los podemos usar para Puerto Rico. Dada que nuestra situación es crítica, solicito se tramite una excepción a nuestra industria, por lo cual le agradeceré todos sus esfuerzos.

Con gracias anticipadas, quedo

(Fdo.)

Augusto R. Palmer

Presidente

Ochoa Fertilizer"

Kenneth, para mí es más convincente esta petición de este puertorriqueño industrial que no está atado a la industria marítima de los Estados Unidos ni a la Unión que manipula los barcos, porque ésos lo que quieren es que el monopolio continúe, porque son ellos los que se están lucrando efectivamente del tráfico mercantil entre Estados Unidos y Puerto Rico.

Para concluir, quería también aclararle a los compañeros de la Minoría nuevo progresista, que van a votarle en contra a este informe, a la adopción de este informe, porque alguien trajo a colación, a Aníbal Acevedo Vilá y sus comentarios con relación a esto. Aníbal es el representante del pueblo puertorriqueño y nosotros también. Aníbal es la punta de lanza del Gobierno de Puerto Rico en el Congreso de los Estados Unidos y quería decirle que usualmente Aníbal lo que hace es,

que sigue y continúa e implementa y ejecuta la política pública adoptada por el Gobierno de Puerto Rico en Washington. Así lo hace con bienestar social, así lo ha hecho con la 956 y con innumerables iniciativas de desarrollo económico que están llevándose a cabo en el Congreso de los Estados Unidos.

Pero quería señalarle sobre la posición de nuestra Gobernadora con relación a esto, que el viernes 12 de abril del 2002, El Nuevo Día, uno de los medios más importantes de nuestro país, citó a la Gobernadora y cito yo al periódico, dice: "Para evolucionar y crecer el Estado Libre Asociado tiene que evitar la aplicación indiscriminada de las Leyes Federales, como por ejemplo, las referentes a Inmigración y Cabotaje." Expresó ayer la Gobernadora, Sila María Calderón.

En otra parte del reportaje, dice la Gobernadora, y cito al periódico El Nuevo Día, un artículo escrito por José A. Delgado: "La Gobernadora indicó que existe también el interés de eximir a Puerto Rico de las Leyes de Cabotaje que obligan a la Isla a utilizar barcos de matrícula estadounidense, usualmente más caros para sus exportaciones."

Así es que más claro no canta un gallo. Yo creo que la Legislatura está muy a tono, este informe y la Resolución que yo confío apruebe este Augusto Cuerpo, posterior a la adopción de este informe, la Resolución que especialmente le pide al Congreso de los Estados Unidos que excluya a Puerto Rico de la aplicabilidad de las Leyes de Cabotaje, sea adoptado.

Está muy a tono la Gobernadora, está muy a tono todo, la sociedad puertorriqueña, obviamente, con excepción de algunos disidentes, de algunos disidentes que por razones posiblemente ideológicas quieren, obviamente, perturbar el rumbo y la dirección de este gobierno.

Así es que yo le pido a mis compañeros de Mayoría, que no son la mitad de la Sala, como dijo la senadora Ramírez, es la mayoría de la Sala, y aquellos compañeros del Partido Nuevo Progresista, que ven que el bienestar de Puerto Rico se impone sobre cualquier politiquería de ideología que quieran adelantar, que adopten este informe y que nos ayuden a lograr la exención para Puerto Rico en el Congreso de los Estados Unidos.

Muchas gracias, señora Presidenta.

SRA. VICEPRESIDENTA: Muy bien. Concluido el debate, vamos a pedirle al Portavoz que nos anuncie el próximo asunto.

SR. DALMAU SANTIAGO: Señora Presidenta.

SRA. VICEPRESIDENTA: Señor Portavoz.

SR. DALMAU SANTIAGO: Para que se reciba y se apruebe el Informe Final de la Resolución del Senado Número 100.

SR. McCLINTOCK HERNANDEZ: Hay objeción.

SRA. VICEPRESIDENTA: Habiendo objeción, los que estén a favor del Informe, favor de decir sí. En contra, no. Aprobado el Informe de la Comisión.

SR. McCLINTOCK HERNANDEZ: Señora Presidenta, que se divida el Cuerpo.

- - - -

Se indican dudas sobre la votación de el Informe Final, y la señora Vicepresidenta ordena que se divida el Cuerpo, recibiendo la misma 17 votos a favor, por 5 votos en contra.

- - - -

SR. McCLINTOCK HERNANDEZ: Señora Presidenta, que el Diario de Sesiones refleje que los senadores Lafontaine, Padilla, Ramírez, Parga y McClintock, votaron en contra del Informe y que he sido autorizado por la senadora Arce, a informarle al Cuerpo que de haber estado presente y no estar en viaje oficial, hubiese votado en contra.

SRA. VICEPRESIDENTA: Así se hace constar.

SRA. BURGOS ANDUJAR: Señora Presidenta.

SRA. VICEPRESIDENTA: Señora senadora Burgos Andújar.

SRA. BURGOS ANDUJAR: Para que se haga constar que el compañero senador Sergio Peña Clos y Norma Burgos votaron a favor.

SRA. VICEPRESIDENTA: Muy bien. Así se hace constar.

SR. DALMAU SANTIAGO: Señora Presidenta.

SRA. VICEPRESIDENTA: Senador Dalmau.

SR. DALMAU SANTIAGO: Para que de una vez se incluyan todos los nombres de los Senadores que votamos a favor de la medida, como que estuvimos a favor de la misma, nuestra posición fue diecisiete (17) a cinco (5).

SRA. VICEPRESIDENTA: Así se hace constar.

SR. TIRADO RIVERA: Una cuestión de orden, señora Presidenta.

SRA. VICEPRESIDENTA: Señor senador Tirado.

SR. TIRADO RIVERA: A nosotros no nos consta que la senadora Lucy Ferrer haya emitido su voto aquí, y le he hecho el comentario del compañero Kenneth, de que hubiera votado a favor o en contra, es irrelevante al hecho de la votación.

SRA. VICEPRESIDENTA: Eso, efectivamente es así, no les consta, pero en el récord lo que va a reflejar, que lo dijo el Senador en representación de ella.

SR. DALMAU SANTIAGO: Señora Presidenta.

SRA. VICEPRESIDENTA: Sí, señor Portavoz de la Mayoría.

SR. DALMAU SANTIAGO: Para que se descarguen las siguientes medidas y se incluyan en el Calendario de Ordenes Especiales del Día: Resoluciones del Senado 1562; 1561; 1557; 1559; 1560; 1553; 1554; 1555; 1556 y 1558.

SRA. VICEPRESIDENTA: ¿Alguna objeción? No habiendo objeción, así se acuerda, inclúyase las medidas.

SR. DALMAU SANTIAGO: Señora Presidenta.

SRA. VICEPRESIDENTA: Señor Portavoz.

SR. DALMAU SANT IAGO: Para que se dé lectura de dichas medidas.

SRA. VICEPRESIDENTA: ¿Alguna objeción? No habiendo objeción, así se acuerda. Lectura de las medidas.

Para efectos de récord queremos hacer constar que como el reloj del Hemiciclo está incorrecto por problema de la luz, hacemos constar que son las cuatro y cuarenta (4:40) minutos.

CALENDARIO DE LECTURA

Como próximo asunto en el Calendario de Lectura, se lee la Resolución del Senado 1562, la cual ha sido descargada de la Comisión de Asuntos Internos.

"RESOLUCION

Para felicitar a los Padres Redentoristas por haber dejado el legado histórico en la Catedral Dulce Nombre de Jesús de Caguas, en actividad a celebrarse el próximo domingo, 21 de abril de 2002.

EXPOSICION DE MOTIVOS

Los Padres Redentoristas dejan un valioso legado en la sociedad luego de jugar un papel importante en el desarrollo espiritual, social, cultural e histórico en el municipio de Caguas.

Durante la ocasión, se honrará su misión de proveer educación religiosa y académica a niños y jóvenes cagüeños y de pueblos limítrofes cuando en el año 1915 la educación no era accesible a todo el pueblo. Se recordará, además, a los 181 padres que han pasado por este pueblo, entre los que se incluyen los padres Gil Nusstein y Estaben Ahern, los dos primeros sacerdotes redentoristas que hubo en Caguas; así como la labor de esta congregación en el resto de la Isla, a partir de su llegada en 1902 y en el Caribe.

Otro aspecto que se resaltará es la construcción de la nueva Iglesia Dulce Nombre de Jesús a principios de la década de 1930, luego de que su estructura original quedará seriamente afectada tras el paso del Huracán San Felipe en 1928, y la reconstrucción de capillas de algunos barrios de Caguas.

La orden sacerdotal llevará a cabo próximamente en otros pueblo de la Isla y en la República Dominicana figuran establecer estaciones misioneras en zonas de necesidad pastoral. Los laicos trabajarán en conjunto con los misioneros para participar activamente de tales proyectos.

Actualmente, la Catedral Dulce Nombre de Jesús de Caguas está regenteada por el Padre Gerardo Cambell, cuyo clero también lo componen los padres William Spillane, Clemente Cahill y Andrés Spacht.

RESUELVESE POR EL SENADO DE PUERTO RICO:

Sección 1.- Felicitar a los Padres Redentoristas por haber dejado el legado histórico en la Catedral Dulce Nombre de Jesús de Caguas, en actividad a celebrarse el próximo domingo, 21 de abril de 2002.

Sección 2.- Copia de esta Resolución en forma de pergamino le será entregada al los Padres Gerardo Campbell, Eilliam Spillane, Clemente Cahill y Andrés Spacht en actividad en el Neumann Hall del Colegio Católico Notre Dame Superior.

Sección 3.- Copia de esta Resolución será entregada a los medios de comunicación para su información y divulgación.

Sección 4.- Esta Resolución entrará en vigor inmediatamente después de su aprobación."

- - - -

Como próximo asunto en el Calendario de Lectura, se lee la Resolución del Senado 1561, la cual ha sido descargada de la Comisión de Asuntos Internos.

"RESOLUCION

Para expresar el reconocimiento y la felicitación del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico a la organización *Healthcare Financial Management Association*, por su contribución al desarrollo y fomento de prácticas profesionales y éticas en la administración de las finanzas de las organizaciones de servicios de salud, en ocasión de la celebración del *National Leadership Training Conference* que se llevará a cabo del 21 al 23 de abril de 2002.

EXPOSICION DE MOTIVOS

Healthcare Financial Management Association es una asociación profesional, no partidista, comprometida con el fomento de valores y prácticas éticas en la administración de las finanzas de las organizaciones de servicios de salud. En la actualidad cuenta con más de 32,000 mil miembros, entre éstos, representantes de hospitales, sistemas integrados de prestación de servicios de salud, organizaciones de cuidado dirigido, instalaciones ambulatorias y de cuidado prolongado, prácticas médicas, firmas de contabilidad y consultoría y compañías de seguros médicos.

La Asociación ofrece oportunidades educativas y de desarrollo profesional a través de los diversos capítulos organizados en los Estados Unidos y Puerto Rico. Además, provee información y asesoramiento importante, análisis y guías sobre múltiples asuntos relacionados con la administración de servicios de salud. Igualmente, promueve la interacción entre los diversos componentes del sistema, cumpliendo, de esta manera, con el objetivo principal de la Asociación de crear un ambiente de apoyo a sus miembros y facilitándoles la mejor solución a los retos que enfrentan día a día. En 1974, se estableció el Capítulo de Puerto Rico de esta importante organización profesional, el cual ha contribuido grandemente al desarrollo del conocimiento especializado de la administración de las finanzas en las organizaciones de servicios de salud en el país.

Este Alto Cuerpo Legislativo reconoce la valiosa aportación que presta *Healthcare Financial Management Association* en la formación de hombres y mujeres profesionales de firmes valores éticos que laboran en la administración de las finanzas de las organizaciones de servicios de salud, lo cual se refleja en el bienestar y la salud de todo nuestro pueblo.

RESUELVESE POR EL SENADO DEL ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO:

Sección 1.- Se expresa el reconocimiento y la felicitación del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico a la organización *Healthcare Financial Management Association*, por su contribución al desarrollo y fomento de prácticas profesionales y éticas en la administración de las finanzas de las organizaciones de servicios de salud, en ocasión de la celebración del *National Leadership Training Conference* que se llevará a cabo del 21 al 23 de abril de 2002.

Sección 2.- Copia de esta Resolución, en forma de pergamino, será entregada al señor Daniel Rivera Torres, Presidente del Capítulo de Puerto Rico de la *Healthcare Financial Management Association*, y enviada a los medios de comunicación del país para su información y divulgación.

Sección 3.- Esta Resolución comenzará a regir inmediatamente después de su aprobación."

- - - -

Como próximo asunto en el Calendario de Lectura, se lee la Resolución del Senado 1557, la cual ha sido descargada de la Comisión de Asuntos Internos.

“RESOLUCION

Para expresar el reconocimiento del Senado de Puerto Rico al Sr. Roque Morell Concepción, Socio Fundador de la Cooperativa de Ahorro y Crédito de Camuy.

EXPOSICION DE MOTIVOS

El Cooperativismo es una doctrina socio-económica que promueve la organización de las personas para satisfacer de manera conjunta sus necesidades. El cooperativismo está presente en todos los países del mundo. Le da la oportunidad a los seres humanos realizar una empresa junto a otras personas. Uno de los propósitos de este sistema es eliminar la explotación de las personas por individuos o empresas dedicados a obtener ganancias.

La participación del ser humano común asumiendo un rol protagonista en los procesos socio-económicos de la sociedad en la que vive es la principal fortaleza de la doctrina cooperativista. El cooperativismo se rige por unos valores y principios basados en el desarrollo integral del ser humano.

La Doctrina Cooperativa enfatiza unas ideas básicas, presentes en la práctica cooperativa: igualdad, justicia, ayuda mutua, esfuerzo propio, emancipación económica y social. La práctica de estas ideas se manifiesta de diversas maneras dependiendo de las condiciones económicas, políticas y culturales de las cooperativas. Además, forman parte de la "cultura cooperativa" ciertas normas éticas básicas como la honestidad, responsabilidad social, pluralismo y la democracia. Estas caracterizan las relaciones entre los/as socios, así como la relación de la cooperativa con su matrícula de socios/as, otras cooperativas y la comunidad.

Las cooperativas están basadas en los valores de la ayuda mutua, la democracia, la igualdad, la equidad y la solidaridad. En la tradición de sus fundadores, los socios cooperativos hacen suyos los valores éticos de la honestidad, la transparencia, la responsabilidad social y el amor al prójimo.

La Cooperativa de Ahorro y Crédito de Camuy, habiendo contado entre sus fundadores con el Sr. Roque Morell Concepción, práctica los valores y principios expresados en esta Resolución, hoy el Senado de Puerto Rico reconoce y apoya el esfuerzo de éste buen camuyano en la promulgación de la doctrina cooperativista.

Hoy 19 de abril de 2002, celebran su Asamblea Anual número cuarenta y ocho (48) satisfechos de los logros obtenidos.

RESUELVESE POR EL SENADO DE PUERTO RICO:

Sección 1.- Expresar el reconocimiento del Senado de Puerto Rico al Sr. Roque Morell Concepción, socio fundador de la Cooperativa de Ahorro y Crédito del pueblo de Camuy.

Sección 2.- Copia de esta Resolución en forma de pergamino será entregada al Sr. Roque Morell Concepción, en la celebración de la Asamblea Anual número cuarenta y ocho (48) de la Cooperativa de Ahorro y Crédito del pueblo de Camuy.

Sección 3-. Esta Resolución comenzará a regir inmediatamente después de su aprobación.”

- - - -

Como próximo asunto en el Calendario de Lectura, se lee la Resolución del Senado 1559, la cual ha sido descargada de la Comisión de Asuntos Internos.

"RESOLUCION

Para expresar el reconocimiento del Senado de Puerto Rico al Sr. Luis Oliveras Ríos, Socio Fundador de la Cooperativa de Ahorro y Crédito de Camuy.

EXPOSICION DE MOTIVOS

El Cooperativismo es una doctrina socio-económica que promueve la organización de las personas para satisfacer de manera conjunta sus necesidades. El cooperativismo está presente en todos los países del mundo. Le da la oportunidad a los seres humanos realizar una empresa junto a otras personas. Uno de los propósitos de este sistema es eliminar la explotación de las personas por individuos o empresas dedicados a obtener ganancias.

La participación del ser humano común asumiendo un rol protagonista en los procesos socio-económicos de la sociedad en la que vive es la principal fortaleza de la doctrina cooperativista. El cooperativismo se rige por unos valores y principios basados en el desarrollo integral del ser humano.

La Doctrina Cooperativa enfatiza unas ideas básicas, presentes en la práctica cooperativa: igualdad, justicia, ayuda mutua, esfuerzo propio, emancipación económica y social. La práctica de estas ideas se manifiesta de diversas maneras dependiendo de las condiciones económicas, políticas y culturales de las cooperativas. Además, forman parte de la "cultura cooperativa" ciertas normas éticas básicas como la honestidad, responsabilidad social, pluralismo y la democracia. Estas caracterizan las relaciones entre los/as socios, así como la relación de la cooperativa con su matrícula de socios/as, otras cooperativas y la comunidad.

Las cooperativas están basadas en los valores de la ayuda mutua, la democracia, la igualdad, la equidad y la solidaridad. En la tradición de sus fundadores, los socios cooperativos hacen suyos los valores éticos de la honestidad, la transparencia, la responsabilidad social y el amor al prójimo.

La Cooperativa de Ahorro y Crédito de Camuy, habiendo contado entre sus fundadores con el Sr. Luis Oliveras Ríos, práctica los valores y principios expresados en esta Resolución, hoy el Senado de Puerto Rico reconoce y apoya el esfuerzo de éste buen camuyano en la promulgación de la doctrina cooperativista.

Hoy 20 de abril de 2002, celebran su Asamblea Anual número cuarenta y ocho (48) satisfechos de los logros obtenidos.

RESUELVESE POR EL SENADO DE PUERTO RICO:

Sección 1.- Expresar el reconocimiento del Senado de Puerto Rico al Sr. Luis Oliveras Ríos, socio fundador de la Cooperativa de Ahorro y Crédito del pueblo de Camuy.

Sección 2.- Copia de esta Resolución en forma de pergamino será entregada al Sr. Luis Oliveras Ríos , en la celebración de la Asamblea Anual número cuarenta y ocho (48) de la Cooperativa de Ahorro y Crédito del pueblo de Camuy.

Sección 3.- Esta Resolución comenzará a regir inmediatamente después de su aprobación."

- - - -

Como próximo asunto en el Calendario de Lectura, se lee la Resolución del Senado 1560, la cual ha sido descargada de la Comisión de Asuntos Internos.

"RESOLUCION

Para expresar el reconocimiento del Senado de Puerto Rico a la Sra. Iris Santiago Morell, Socia Fundadora de la Cooperativa de Ahorro y Crédito de Camuy.

EXPOSICION DE MOTIVOS

El Cooperativismo es una doctrina socio-económica que promueve la organización de las personas para satisfacer de manera conjunta sus necesidades. El cooperativismo está presente en todos los países del mundo. Le da la oportunidad a los seres humanos realizar una empresa junto a otras personas. Uno de los propósitos de este sistema es eliminar la explotación de las personas por individuos o empresas dedicados a obtener ganancias.

La participación del ser humano común asumiendo un rol protagonista en los procesos socio-económicos de la sociedad en la que vive es la principal fortaleza de la doctrina cooperativista. El cooperativismo se rige por unos valores y principios basados en el desarrollo integral del ser humano.

La Doctrina Cooperativa enfatiza unas ideas básicas, presentes en la práctica cooperativa: igualdad, justicia, ayuda mutua, esfuerzo propio, emancipación económica y social. La práctica de estas ideas se manifiesta de diversas maneras dependiendo de las condiciones económicas, políticas y culturales de las cooperativas. Además, forman parte de la "cultura cooperativa" ciertas normas éticas básicas como la honestidad, responsabilidad social, pluralismo y la democracia. Estas caracterizan las relaciones entre los/as socios, así como la relación de la cooperativa con su matrícula de socios/as, otras cooperativas y la comunidad.

Las cooperativas están basadas en los valores de la ayuda mutua, la democracia, la igualdad, la equidad y la solidaridad. En la tradición de sus fundadores, los socios cooperativos hacen suyos los valores éticos de la honestidad, la transparencia, la responsabilidad social y el amor al prójimo.

La Cooperativa de Ahorro y Crédito de Camuy, habiendo contado entre sus fundadores con la Sra. Iris Santiago Morell, práctica los valores y principios expresados en esta Resolución, hoy el Senado de Puerto Rico reconoce y apoya el esfuerzo de éste buen camuyano en la promulgación de la doctrina cooperativista.

Hoy 21 de abril de 2002, celebran su Asamblea Anual número cuarenta y ocho (48) satisfechos de los logros obtenidos.

RESUELVESE POR EL SENADO DE PUERTO RICO:

Sección 1.- Expresar el reconocimiento del Senado de Puerto Rico a la Sra. Iris Santiago Morell, socia fundadora de la Cooperativa de Ahorro y Crédito del pueblo de Camuy.

Sección 2.- Copia de esta Resolución en forma de pergamino será entregada a la Sra. Iris Santiago Morell, en la celebración de la Asamblea Anual número cuarenta y ocho (48) de la Cooperativa de Ahorro y Crédito del pueblo de Camuy.

Sección 3. - Esta Resolución comenzará a regir inmediatamente después de su aprobación."

- - - -

Como próximo asunto en el Calendario de Lectura, se lee la Resolución del Senado 1553, la cual ha sido descargada de la Comisión de Asuntos Internos.

"RESOLUCION

Para expresar la más sincera felicitación y reconocimiento a los "Tigres" de la Universidad Interamericana de Puerto Rico, por el Campeonato obtenido el pasado sábado 13 de abril de 2002, en el Parque "Paquito Montaner" en el Municipio de Ponce en la celebración de las septuagésimas segundas Justas de la Liga Atlética Interuniversitaria (L.A.I.).

EXPOSICION DE MOTIVOS

La Universidad Interamericana de Puerto Rico se ha distinguido por ser una de las mejores Instituciones del país, ofreciendo diversos cursos tanto a nivel de bachillerato como a nivel de maestría le ha brindado a nuestros estudiantes oportunidades de crecimiento profesional. Esta respetable Institución también se ha caracterizado por sus logros obtenidos a través de los años en el campo del deporte. Conjuntamente con la celebración de su noventa (90) Aniversario este Centro Educativo festeja el campeonato de sus "Tigres" en la rama masculina y el segundo lugar en la rama femenina en las pasadas Justas de la Liga Atlética Interuniversitaria (L.A.I.).

La "Inter", como tradicionalmente se conoce, ha obtenido tan prestigioso galardón en años anteriores pero fue en el año 1998 su último campeonato, representando el 2002, el año de la reconquista. Por tal motivo, nos enorgullece felicitar a tan ejemplar grupo de atletas, en la rama masculina: Víctor Castillo, Julio Félix, Fernando Maldonado, Charlton Rafaela, Erick Bonilla, Armando Berrios, Julio Félix, José Martell, Eddie Murillo, Roman Basil, Fernando Maldonado, Rubén Arcía, Erick Martínez, Johan Méndez, Edwin Cedeño, John Guilbe, Luis Prieto, Nicolás Albertorio, Rubén Arcía, Alex Rodriguez, Makirk Ramos, Luis A. Padilla y Luis Skerret.

En la rama femenina, felicitamos a: Jennifer Arvelaez, Roxana Mercado, Giselle Coira, Marisela González, Oylin Granado, Yaritza Vega, Nadia Mclean, Diana Ibarguen, Velveth Moreno, Yaitza Seda, Zolveik Ruíz, Vanesa Díaz, Diana Ibarguen y Arelys Rigual.

Una vez más queda demostrado que la juventud puertorriqueña tiene valiosos representantes dignos de admirar y reconocer. A ustedes jóvenes, que con tesón y perseverancia lograron ser los campeones y que han llevado a la mas alta esfera nuestro orgullo, les felicitamos y los exhortamos a que continúen sembrando su legado, para que en el futuro sean otros, quienes emprendan el camino con su ejemplo.

RESUELVESE POR EL SENADO DE PUERTO RICO:

Sección 1.– Expresar la más sincera felicitación y reconocimiento a los "Tigres" de la Universidad Interamericana de Puerto Rico, por el Campeonato obtenido el pasado sábado 13 de abril de 2002, en el Parque "Paquito Montaner" en el Municipio de Ponce con motivo de la celebración de las septuagésimas segundas Justas de la Liga Atlética Universitaria (L.A.I.).

Sección 2.– Copia de esta resolución, en forma de pergamino, le será entregada a la Universidad Interamericana de Puerto Rico en el Recinto de San Germán.

Sección 3.– Esta resolución tendrá vigencia inmediata luego de su aprobación."

- - - -

Como próximo asunto en el Calendario de Lectura, se lee la Resolución del Senado 1554, la cual ha sido descargada de la Comisión de Asuntos Internos.

"RESOLUCION

Para expresar la felicitación del Senado de Puerto Rico a la Compañía Folklórica Internacional Cimiento de Puerto Rico por su compromiso con la música y bailes autóctonos de Puerto Rico; la Bomba, la Plena y otros. Para que se les invite al Senado para expresarles nuestro reconocimiento colectivo como Cuerpo.

EXPOSICION DE MOTIVOS

Nada más honroso para el Senado de Puerto Rico y a nombre de nuestro pueblo que reconozcamos la labor de esta Compañía Folklórica Internacional Cimiento de Puerto Rico. Esta compañía , tiene una trayectoria de sobre 25 años de trabajo cultural en Puerto Rico y a nivel internacional. Cimiento fue creado por el profesor Modesto Cepeda folclorista de nacimiento, músico y compositor, director y cantante de una larga trayectoria musical, magisterial y cultural.

Cimiento se considera una de las compañías más competentes y profesionales en Puerto Rico y en el exterior. Estos se han presentado en países tales como: España, Estados Unidos, San Tomás, Martinica, en el Teatro Principal de Palmas de Mallorca en España; al igual que en el prestigioso Auditorio de España de las Baleares. Cimientos ha puesto el nombre de nuestra cultura en alto y logrado impactar cinco los (5) continentes del Mundo. Es por esto que el Senado de Puerto Rico reconoce la labor de la Escuela de Bomba y Plena de Puerto Rico, Cimiento Puertorriqueño ubicada en el Sector La Playita, Villa Palmera y a su director y fundador el Profesor Modesto Cepeda por la labor que esta desarrollando en bien de la niñez, juventud, familias y la Cultura puertorriqueña.

RESUELVESE POR EL SENADO DE PUERTO RICO:

Sección 1.- Expresar la felicitación del Senado de Puerto Rico a la Compañía Folklórica Internacional Cimiento de Puerto Rico por su compromiso con la música y bailes autóctonos de Puerto Rico; la Bomba, la Plena y otros. Para que se les invite al Senado para expresarles nuestro reconocimiento colectivo como Cuerpo.

Sección 2.- Copia de esta Resolución, en forma de pergamino, le será entregada a la Compañía Cimiento Puertorriqueño, por el Presidente del Senado, acompañado del Senador que suscribe esta Resolución.

Sección 3.- Copia de esta Resolución le será enviada a los medios de comunicación para su información y divulgación.

Sección 4.- Esta Resolución comenzará a regir inmediatamente después de su aprobación."

- - - -

Como próximo asunto en el Calendario de Lectura, se lee la Resolución del Senado 1555, la cual ha sido descargada de la Comisión de Asuntos Internos.

"RESOLUCION

Para expresar la felicitación del Senado de Puerto Rico a Don Félix Alduén por su intensa trayectoria promoviendo y cultivando los ritmos autóctonos de la Bomba puertorriqueña, con lealtad y compromiso patrio. Para que se les invite al Senado para expresarles nuestro reconocimiento colectivo como Cuerpo.

EXPOSICION DE MOTIVOS

Nada más honroso para el Senado de Puerto Rico y a nombre de nuestro pueblo que reconozcamos la labor de este gran compositor Don Félix Alduén. Este nació en el Barrio Sábalos de Mayagüez, hijo del matrimonio Leopoldo Alduén y María Luisa Caballery. Don Félix estudio en la Escuela Asenjo del Barrio Balboa y en la Charles T. Irizarry del Barrio Sábalos. Aprendió a tocar Bomba con el maestro Demetrio Francisquini y con el tiempo formó su propio Grupo de Bomba y Plena.

Como compositor a compuesto las bombas: Agua de azúcar, Tócame la Bomba, Oy una voz Jerómina, María María, Amiga Lola y otras. Casado con Alicia Durán Rodríguez por 52 años. De este matrimonio nacieron dos hijas, Alicia Alduén Durán y Maria Alduén Durán. Tanto para este Senador como para el Senado de Puerto Rico es un placer rendir este humilde obsequio a este gran compositor puertorriqueño.

RESUELVESE POR EL SENADO DE PUERTO RICO:

Sección 1.- Expresar la felicitación del Senado de Puerto Rico a Don Félix Alduén por su intensa trayectoria promoviendo y cultivando los ritmos autóctonos de la Bomba puertorriqueña, con lealtad y compromiso patrio. Para que se les invite al Senado para expresarles nuestro reconocimiento colectivo como Cuerpo.

Sección 2.- Copia de esta Resolución, en forma de pergamino, le será entregada a Don Félix Alduén por el Presidente del Senado, acompañado del Senador que suscribe esta Resolución.

Sección 3.- Copia de esta Resolución le será enviada a los medios de comunicación para su información y divulgación.

Sección 4.- Esta Resolución comenzará a regir inmediatamente después de su aprobación."

- - - -

Como próximo asunto en el Calendario de Lectura, se lee la Resolución del Senado 1556, la cual ha sido descargada de la Comisión de Asuntos Internos.

"RESOLUCION

Para expresar el reconocimiento y felicitación del Senado de Puerto Rico a la señora Carmen Aboy de Valldejuli, reconocida especialista en el arte culinario, a quien se dedica el Festival de Gastronomía a celebrarse el día 22 de abril de 2002 en la ciudad de San Juan.

EXPOSICION DE MOTIVOS

Durante más de cinco décadas, el nombre de doña Carmen Aboy de Valldejuli ha estado vinculado en forma exitosa al arte culinario en Puerto Rico. Su original estilo de crear y presentar recetas de cocina le han merecido un sitial de honor entre los grandes maestros de la gastronomía en nuestro país.

La señora Aboy de Valldejuli es una destacada autora de libros sobre la cocina puertorriqueña, uno de los cuales titulado "La Cocina Criolla", fue seleccionado por una casa editora estadounidense para su publicación en el sistema Braille, con el propósito de distribuir los mismos a los ciudadanos no videntes.

Doña Carmen, como cariñosamente le llaman sus allegados y amigos, ha participado además como presentadora de varios programas culinarios en la televisión puertorriqueña, figurando también como artista invitada en producciones televisivas de Estados Unidos.

Su larga y fecunda trayectoria de bien a Puerto Rico y la humanidad queda inmortalizada con la publicación de una colección de cuentos para niños de su autoría, que doña Carmen escribía para sus nietos residentes fuera de la isla. Fruto de su genio creativo es el libro "Cucuyé", que narra las aventuras de un duendecito del mismo nombre, y el cual fue merecedor del Premio de Literatura Infantil del año 1979, conferido por el Instituto de Cultura Puertorriqueño.

Por su aportación a la comunidad, fue merecedora del Premio "Lorencita Ramírez de Ferré" como "la mujer más destacada en el que hacer puertorriqueño" del año 1980-81, recibiendo asimismo el galardón "Agueybana de Oro" concedido por el Consejo Superior del Arte. Otra meritoria distinción a doña Carmen fue la otorgación del "Tenedor de Plata" conferido por la Revista En Grande del periódico El Nuevo Día, y cuya simpática inscripción decía: "En nombre de todos los maridos agradecidos de Puerto Rico".

Honor a quien honor merece. Este augusto Cuerpo Legislativo rinde homenaje a doña Carmen Aboy de Valldejuli, "Embajadora de la Cocina Puertorriqueña", cuyas ejecutorias constituyen un símbolo de grandeza de la patria puertorriqueña.

RESUELVESE POR EL SENADO DE PUERTO RICO:

Sección 1.- Expresar el reconocimiento y felicitación del Senado de Puerto Rico a la "Embajadora de la Cocina Puertorriqueña", doña Carmen Aboy de Valldejuli, en ocasión de la celebración del Festival de Gastronomía a celebrarse en día 22 de abril de 2002 en la ciudad capital.

Sección 2.- Esta Resolución, en forma de pergamino expedido por la Secretaria del Senado, será entregada a la señora Carmen Aboy de Valldejuli.

Esta Resolución entrara en vigor inmediatamente después de su aprobación."

- - - -

Como próximo asunto en el Calendario de Lectura, se lee la Resolución del Senado 1558, la cual ha sido descargada de la Comisión de Asuntos Internos.

"RESOLUCION

Para expresar el reconocimiento y felicitación del Senado de Puerto Rico al señor José Luis Villegas, popularmente conocido como don Paco Villón, en ocasión de la dedicación a su persona del Festival de Gastronomía a llevarse a cabo el día 22 de abril de 2002 en la ciudad de San Juan.

EXPOSICION DE MOTIVOS

Los amantes del buen comer en nuestra isla reconocen en la personas de don José Luis Villegas, cariñosamente conocido por Paco Villón, una figura que ha hecho historia en el periodismo gastronómico en Puerto Rico.

Con su magia en la cocina, fruto de exquisitas experimentaciones culinarias, y acompañado por su esposa Graciela, don Paco Villón se convirtió en portavoz de buenas noticias sobre el arte gastronómico en un momento en Puerto Rico en que surgió una afición por el buen comer y beber.

Don Paco Villón es un ser polifacético, que ha demostrado sus extraordinarios talentos en la ingeniería, en el diseño de publicaciones y en los dibujos animados, así como naturalmente en la cocina, sobre cuyo arte ha publicado un libro famoso en los círculos gastronómicos en y fuera de la isla.

Estudioso de la cocina puertorriqueña, cubana y dominicana, don Paco Villón es un incansable promotor de llevar al publico en general orientación sobre la magia de los alimentos, la bebida y el compartir en sana camaradería.

En testimonio de reconocimiento a Don Paco Villón por sus nobles aportaciones a una mejor calidad de vida de nuestro pueblo, este augusto Cuerpo Legislativo expide esta resolución aprobada por sus miembros reunidos en sesión ordinaria.

RESUELVESE POR LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE PUERTO RICO:

Sección 1.- Expresar el reconocimiento y felicitación del Senado de Puerto Rico a Don Paco Villón, con motivo de la dedicación a su persona del Festival de Gastronomía a celebrarse el día 22 de abril de 2002 en la ciudad de San Juan.

Sección 2.- Esta resolución, en forma de pergamino expedida por la Secretaria del Senado, será entregada a don Paco Villón.

Sección 3.- Esta Resolución entrara en vigor inmediatamente después de su aprobación."

SR. DALMAU SANTIAGO: Señora Presidenta.
SRA. VICEPRESIDENTA: Señor Portavoz.
SR. DALMAU SANTIAGO: Para que se consideren las medidas descargadas.
SRA. VICEPRESIDENTA: ¿Alguna objeción? No habiendo objeción, así se acuerda.

CALENDARIO DE ORDENES ESPECIALES DEL DIA

Como próximo asunto en el Calendario de Ordenes Especiales del Día, se anuncia la Resolución del Senado 1562, titulada:

"Para felicitar a los Padres Redentoristas por haber dejado el legado histórico en la Catedral Dulce Nombre de Jesús de Caguas, en actividad a celebrarse el próximo domingo, 21 de abril de 2002."

SR. DALMAU SANTIAGO: Señora Presidenta.
SRA. VICEPRESIDENTA: Señor Portavoz.
SR. DALMAU SANTIAGO: Para solicitar se deje sin efecto el Reglamento y se permita que se unan a esta Resolución como coautores el compañero Sixto Hernández Serrano y el compañero Orlando Parga.
SRA. VICEPRESIDENTA: ¿Alguna objeción? No habiendo objeción, así se acuerda.
SR. DALMAU SANTIAGO: Señora Presidenta.
SRA. VICEPRESIDENTA: Señor Portavoz.
SR. DALMAU SANTIAGO: Para que se apruebe la medida.
SRA. VICEPRESIDENTA: A la aprobación de la medida, ¿alguna objeción? No habiendo objeción, aprobada.

- - - -

Como próximo asunto en el Calendario de Ordenes Especiales del Día, se anuncia la Resolución del Senado 1561, titulada:

"Para expresar el reconocimiento y la felicitación del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico a la organización *Healthcare Financial Management Association*, por su contribución al desarrollo y fomento de prácticas profesionales y éticas en la administración de las finanzas de las organizaciones de servicios de salud, en ocasión de la celebración del *National Leadership Training Conference* que se llevará a cabo del 21 al 23 de abril de 2002."

SR. DALMAU SANTIAGO: Señora Presidenta.
SRA. VICEPRESIDENTA: Señor Portavoz.
SR. DALMAU SANTIAGO: Para enmiendas.
SRA. VICEPRESIDENTA: Adelante con las enmiendas.
SR. DALMAU SANTIAGO: En la Sección 1, del "RESUELVESE", en la página 2, línea 1, Sección 1, eliminar "Se expresa" y añadir "Expresar".

Esa es la enmienda, señora Presidenta.

SRA. VICEPRESIDENTA: ¿Alguna objeción a la enmienda en Sala? No habiendo objeción, aprobada.

SR. DALMAU SANTIAGO: Señora Presidenta.

SRA. VICEPRESIDENTA: Señor Portavoz.

SR. DALMAU SANTIAGO: Antes de aprobar la medida, solicitar que el compañero Sixto Hernández Serrano, pueda ser unido como coautor de la misma, solicitando que se deje sin efecto el Reglamento para tales propósitos.

SRA. VICEPRESIDENTA: ¿Alguna objeción? No habiendo objeción, así se acuerda.

SR. DALMAU SANTIAGO: Señora Presidenta.

SRA. VICEPRESIDENTA: Señor Portavoz.

SR. DALMAU SANTIAGO: Para que se apruebe la medida según ha sido enmendada.

SRA. VICEPRESIDENTA: A la aprobación de la medida según enmendada, ¿alguna objeción? No habiendo objeción, aprobada.

- - - -

Como próximo asunto en el Calendario de Ordenes Especiales del Día, se anuncia la Resolución del Senado 1557, titulada:

"Para expresar el reconocimiento del Senado de Puerto Rico al Sr. Roque Morell Concepción, Socio Fundador de la Cooperativa de Ahorro y Crédito de Camuy."

SR. DALMAU SANTIAGO: Señora Presidenta.

SRA. VICEPRESIDENTA: Señor Portavoz.

SR. DALMAU SANTIAGO: Para enmiendas.

SRA. VICEPRESIDENTA: Adelante.

SR. DALMAU SANTIAGO: En la línea 3, de la Exposición de Motivos, después de "humanos" añadir "a". En la página 2, del "RESUELVESE POR EL SENADO DE PUERTO RICO", en la Sección 1, 2 y 3, respectivamente, después del número y el punto, añadir una "-".

Son todas las enmiendas, señora Presidenta.

SRA. VICEPRESIDENTA: ¿Alguna objeción a las enmiendas propuestas por el Portavoz? No habiendo objeción, aprobadas.

SR. DALMAU SANTIAGO: Señora Presidenta.

SRA. VICEPRESIDENTA: Señor Portavoz.

SR. DALMAU SANTIAGO: Antes de aprobar la medida, solicitar que el compañero Sixto Hernández Serrano pueda ser unido como coautor de la misma, solicitando que se deje sin efecto el Reglamento para tales propósitos.

SRA. VICEPRESIDENTA: ¿Alguna objeción? No habiendo objeción, así se acuerda.

SR. DALMAU SANTIAGO: Señora Presidenta.

SRA. VICEPRESIDENTA: Señor Portavoz.

SR. DALMAU SANTIAGO: Para que se apruebe la medida según ha sido enmendada.

SRA. VICEPRESIDENTA: A la aprobación de la medida según enmendada, ¿alguna objeción? No habiendo objeción, aprobada.

- - - -

Como próximo asunto en el Calendario de Ordenes Especiales del Día, se anuncia la Resolución del Senado 1559, titulada:

"Para expresar el reconocimiento del Senado de Puerto Rico al Sr. Luis Oliveras Ríos, Socio Fundador de la Cooperativa de Ahorro y Crédito de Camuy."

SR. DALMAU SANTIAGO: Señora Presidenta.

SRA. VICEPRESIDENTA: Señor Portavoz.

SR. DALMAU SANTIAGO: Para enmiendas a la medida.

SRA. VICEPRESIDENTA: Adelante.

SR. DALMAU SANTIAGO: En la Exposición de Motivos, en la línea 3, después de "humanos" añadir "a". En la página 2, en el "RESUELVESE POR EL SENADO DE PUERTO RICO", en la Sección 1, 2 y 3, respectivamente, luego del número y el punto, añadir "-".

Son todas las enmiendas, señora Presidenta.

SRA. VICEPRESIDENTA: A las enmiendas propuestas por el Portavoz en Sala, ¿alguna objeción? No habiendo objeción, aprobadas.

SR. DALMAU SANTIAGO: Señora Presidenta, para que se apruebe la medida según ha sido enmendada.

SRA. VICEPRESIDENTA: A la aprobación de la medida según enmendada, ¿alguna objeción? No habiendo objeción, aprobada.

- - - -

Como próximo asunto en el Calendario de Ordenes Especiales del Día, se anuncia la Resolución del Senado 1560, titulada:

"Para expresar el reconocimiento del Senado de Puerto Rico a la Sra. Iris Santiago Morell, Socia Fundadora de la Cooperativa de Ahorro y Crédito de Camuy."

SR. DALMAU SANTIAGO: Señora Presidenta.

SRA. VICEPRESIDENTA: Señor Portavoz.

SR. DALMAU SANTIAGO: Para enmiendas.

SRA. VICEPRESIDENTA: Adelante.

SR. DALMAU SANTIAGO: En la Exposición de Motivos, primer párrafo, línea 3, después de "humanos" añadir "a". En la página 2, en el "RESUELVESE POR EL SENADO DE PUERTO RICO", Secciones 1, 2 y 3, luego del número y el punto, añadir "-".

Son todas las enmiendas, señora Presidenta.

SRA. VICEPRESIDENTA: A las enmiendas en Sala por el Portavoz, ¿alguna objeción? No habiendo objeción, aprobadas.

SR. DALMAU SANTIAGO: Señora Presidenta.

SRA. VICEPRESIDENTA: Señor Portavoz.

SR. DALMAU SANTIAGO: Para que se apruebe la medida según ha sido enmendada.

SRA. VICEPRESIDENTA: A la aprobación de la medida según enmendada, ¿alguna objeción? No habiendo objeción, aprobada.

- - - -

Como próximo asunto en el Calendario de Ordenes Especiales del Día, se anuncia la Resolución del Senado 1553, titulada:

"Para expresar la más sincera felicitación y reconocimiento a los "Tigres" de la Universidad Interamericana de Puerto Rico, por el Campeonato obtenido el pasado sábado 13 de abril de 2002, en el Parque "Paquito Montaner" en el Municipio de Ponce en la celebración de las septuagésimas segundas Justas de la Liga Atlética Interuniversitaria (L.A.I.)."

SR. DALMAU SANTIAGO: Señora Presidenta.
SRA. VICEPRESIDENTA: Señor Portavoz.
SR. DALMAU SANTIAGO: Para que dicha medida sea considerada en turno posterior.
SRA. VICEPRESIDENTA: ¿Alguna objeción? No habiendo objeción, así se acuerda.

- - - -

Como próximo asunto en el Calendario de Ordenes Especiales del Día, se anuncia la Resolución del Senado 1554, titulada:

"Para expresar la felicitación del Senado de Puerto Rico a la Compañía Folklórica Internacional Cimiento de Puerto Rico por su compromiso con la música y bailes autóctonos de Puerto Rico; la Bomba, la Plena y otros. Para que se les invite al Senado para expresarles nuestro reconocimiento colectivo como Cuerpo."

SR. DALMAU SANTIAGO: Señora Presidenta.
SRA. VICEPRESIDENTA: Señor Portavoz.
SR. DALMAU SANTIAGO: Para enmiendas.
SRA. VICEPRESIDENTA: Adelante con las enmiendas.
SR. DALMAU SANTIAGO: En la página 2, línea 3, donde dice "Para" eliminar el resto de la oración e igualmente eliminar la línea 4.
Son todas las enmiendas, señora Presidenta.
SRA. VICEPRESIDENTA: ¿Alguna objeción a las enmiendas propuestas por el Portavoz en Sala? No habiendo objeción, aprobadas.
SR. DALMAU SANTIAGO: Señora Presidenta.
SRA. VICEPRESIDENTA: Señor Portavoz.
SR. DALMAU SANTIAGO: Para que se apruebe la medida según ha sido enmendada.
SRA. VICEPRESIDENTA: A la aprobación de la medida según enmendada, ¿alguna objeción? No habiendo objeción, aprobada.
SR. DALMAU SANTIAGO: Señora Presidenta.
SRA. VICEPRESIDENTA: Señor Portavoz.
SR. DALMAU SANTIAGO: Para enmiendas al título.
SRA. VICEPRESIDENTA: Adelante con la enmienda al título.
SR. DALMAU SANTIAGO: En el título, en la línea 3, eliminar desde donde dice "Para" hasta la línea 4, donde dice "Cuerpo.".
Esa es la enmienda al título.

SRA. VICEPRESIDENTA: A la enmienda al título, ¿alguna objeción? No habiendo objeción, aprobada.

- - - -

Como próximo asunto en el Calendario de Ordenes Especiales del Día, se anuncia la Resolución del Senado 1555, titulada:

"Para expresar la felicitación del Senado de Puerto Rico a Don Félix Alduén por su intensa trayectoria promoviendo y cultivando los ritmos autóctonos de la Bomba puertorriqueña, con lealtad y compromiso patrio. Para que se les invite al Senado para expresarles nuestro reconocimiento colectivo como Cuerpo."

SR. DALMAU SANTIAGO: Señora Presidenta.

SRA. VICEPRESIDENTA: Señor Portavoz.

SR. DALMAU SANTIAGO: Para enmiendas.

SRA. VICEPRESIDENTA: Adelante.

SR. DALMAU SANTIAGO: En la página 2, línea 3, eliminar desde "Para" hasta la línea 4, todo su contenido.

Esa es la enmienda, señora Presidenta.

SRA. VICEPRESIDENTA: A las enmiendas propuestas por el Portavoz en Sala, ¿alguna objeción? No habiendo objeción, aprobadas.

SR. DALMAU SANTIAGO: Señora Presidenta.

SRA. VICEPRESIDENTA: Señor Portavoz.

SR. DALMAU SANTIAGO: Para que se apruebe la medida según ha sido enmendada.

SRA. VICEPRESIDENTA: A la aprobación de la medida según enmendada, ¿alguna objeción? No habiendo objeción, aprobada.

SR. DALMAU SANTIAGO: Señora Presidenta.

SRA. VICEPRESIDENTA: Señor Portavoz.

SR. DALMAU SANTIAGO: Para enmiendas al título.

SRA. VICEPRESIDENTA: Adelante con la enmienda al título.

SR. DALMAU SANTIAGO: En el título, en la línea 3, eliminar desde "Para" todo el resto de la línea, y eliminar la totalidad de la línea número 4.

Esa es la enmienda, señora Presidenta.

SRA. VICEPRESIDENTA: A la enmienda al título, ¿alguna objeción? No habiendo objeción, aprobada.

- - - -

Como próximo asunto en el Calendario de Ordenes Especiales del Día, se anuncia la Resolución del Senado 1556, titulada:

":Para expresar el reconocimiento y felicitación del Senado de Puerto Rico a la señora Carmen Aboy de Valldejuli, reconocida especialista en el arte culinario, a quien se dedica el Festival de Gastronomía a celebrarse el día 22 de abril de 2002 en la ciudad de San Juan."

SR. DALMAU SANTIAGO: Señora Presidenta.

SRA. VICEPRESIDENTA: Señor Portavoz.

SR. DALMAU SANTIAGO: Para enmiendas.

SRA. VICEPRESIDENTA: Adelante.

SR. DALMAU SANTIAGO: En la línea 7, del "RESUELVESE POR EL SENADO DE PUERTO RICO", en la página 2, añadir "Sección 3.-".

Esa es la enmienda, señora Presidenta.

SRA. VICEPRESIDENTA: ¿Alguna objeción a la enmienda en Sala? No habiendo objeción, aprobada.

SR. DALMAU SANTIAGO: Señora Presidenta, para que se apruebe la medida según ha sido enmendada.

SRA. VICEPRESIDENTA: A la aprobación de la medida según enmendada, ¿alguna objeción? No habiendo objeción, aprobada.

- - - -

Como próximo asunto en el Calendario de Ordenes Especiales del Día, se anuncia la Resolución del Senado 1558, titulada:

"Para expresar el reconocimiento y felicitación del Senado de Puerto Rico al señor José Luis Villegas, popularmente conocido como don Paco Villón, en ocasión de la dedicación a su persona del Festival de Gastronomía a llevarse a cabo el día 22 de abril de 2002 en la ciudad de San Juan."

SR. DALMAU SANTIAGO: Señora Presidenta.

SRA. VICEPRESIDENTA: Señor Portavoz.

SR. DALMAU SANTIAGO: Para enmiendas.

SRA. VICEPRESIDENTA: Adelante.

SR. DALMAU SANTIAGO: En la página 2, eliminar donde dice en el "RESUELVESE", en esa línea "LA ASAMBLEA LEGISLATIVA" y añadir "EL SENADO".

Esa es la enmienda, señora Presidenta.

SRA. VICEPRESIDENTA: A la enmienda propuesta por el Portavoz, ¿alguna objeción? No habiendo objeción, aprobada.

SR. DALMAU SANTIAGO: Señora Presidenta.

SRA. VICEPRESIDENTA: Señor Portavoz.

SR. DALMAU SANTIAGO: Señora Presidenta, para que se apruebe la medida según ha sido enmendada.

SRA. VICEPRESIDENTA: A la aprobación de la medida según enmendada, ¿alguna objeción? No habiendo objeción, aprobada.

SR. DALMAU SANTIAGO: Señora Presidenta.

SRA. VICEPRESIDENTA: Señor Portavoz.

SR. DALMAU SANTIAGO: Para que se llame la Resolución del Senado 1553.

SRA. VICEPRESIDENTA: ¿Alguna objeción? No habiendo objeción, así se acuerda.

- - - -

Como próximo asunto en el Calendario de Ordenes Especiales del Día, se anuncia la Resolución del Senado 1553, titulada:

"Para expresar la más sincera felicitación y reconocimiento a los "Tigres" de la Universidad Interamericana de Puerto Rico, por el Campeonato obtenido el pasado sábado 13 de abril de 2002, en el Parque "Paquito Montaner" en el Municipio de Ponce en la celebración de las septuagésimas segundas Justas de la Liga Atlética Interuniversitaria (L.A.I.)."

SR. DALMAU SANTIAGO: Señora Presidenta.

SRA. VICEPRESIDENTA: Señor Portavoz.

SR. DALMAU SANTIAGO: Para solicitar se nos permita al compañero Sixto Hernández y este servidor, ser coautores de esta Resolución.

SRA. VICEPRESIDENTA: ¿Alguna objeción a que se deje el Reglamento fuera para incluir a los dos compañeros como autores de la medida?

SR. TIRADO RIVERA: No hay ninguna objeción, señora Presidenta.

SRA. VICEPRESIDENTA: No habiendo objeción, aprobado.

SR. DALMAU SANTIAGO: Para que se apruebe la Resolución del Senado 1553.

SRA. VICEPRESIDENTA: A la aprobación de la medida, ¿alguna objeción? No habiendo objeción, aprobada.

- - - -

Es llamado a presidir y ocupa la Presidencia el señor Eudaldo Báez Galib, Presidente Accidental.

- - - -

SR. DALMAU SANTIAGO: Señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Señor Portavoz.

SR. DALMAU SANTIAGO: Para que se reconsidere la Resolución del Senado 1553.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): ¿Hay objeción? No habiendo objeción, procédase a la reconsideración.

- - - -

Como próximo asunto en el Calendario de Ordenes Especiales del Día, se anuncia la reconsideración de la Resolución del Senado 1553, titulada:

"Para expresar la más sincera felicitación y reconocimiento a los "Tigres" de la Universidad Interamericana de Puerto Rico, por el Campeonato obtenido el pasado sábado 13 de abril de 2002, en el Parque "Paquito Montaner" en el Municipio de Ponce en la celebración de las septuagésimas segundas Justas de la Liga Atlética Interuniversitaria (L.A.I.)."

SR. DALMAU SANTIAGO: Señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Señor Portavoz.

SR. DALMAU SANTIAGO: Para enmiendas a la medida.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Adelante.

SR. DALMAU SANTIAGO: En la página 2, en el "RESUELVESE POR EL SENADO DE PUERTO RICO", en la línea 2, después de "sábado" añadir ",". En la línea 5, Sección 2, la palabra "resolución" debe ser "Resolución", al igual que en la Sección 3, "resolución" debe ser escrita "Resolución".

Esas serían las enmiendas, señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): ¿Hay objeción? No habiendo objeción, así se acuerda.

SR. DALMAU SANTIAGO: Señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Señor Portavoz.

SR. DALMAU SANTIAGO: Para que se apruebe la Resolución del Senado 1553, según ha sido enmendada.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): ¿Hay objeción? No habiendo objeción, se aprueba en reconsideración.

SR. DALMAU SANTIAGO: Señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Señor Portavoz.

SR. DALMAU SANTIAGO: Para que se haga constar que los compañeros Sixto Hernández y José Luis Dalmau solicitaron anteriormente y volvemos a hacerlo en esta ocasión, puedan ser incluidos como coautores de la medida.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): ¿Hay objeción? No habiendo objeción, inclúyanse.

SR. DALMAU SANTIAGO: Señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Señor Portavoz.

SR. DALMAU SANTIAGO: Para enmiendas adicionales al título.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Adelante.

SR. DALMAU SANTIAGO: En el título, en la línea 2, después de "sábado" añadir ",".

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): ¿Hay objeción? No habiendo objeción, se aprueba.

SR. DALMAU SANTIAGO: Señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Señor Portavoz.

SR. DALMAU SANTIAGO: Para que se forme un Calendario de Votación Final y se incluyan las siguientes medidas: Resolución Conjunta del Senado 1122; Proyecto del Senado 1199; Proyecto del Senado 1372; Resoluciones del Senado 1548, 1547, 1541, 1549, 1545; Resolución Conjunta de la Cámara 826, Resoluciones Conjuntas de la Cámara 1178, 1179, 1301, 1369, 1505, 1508; Resoluciones del Senado 1562, 1561, 1557; 1559; 1560; 1553; 1554; 1555; 1556; 1558; Resoluciones del Senado 1542, 1543, 1544; y que la Votación Final sea considerada como el Pase de Lista Final a todos los fines legales correspondientes.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): ¿Hay objeción? No habiendo objeción, procédase y para efectos de récord, estando el reloj dañado, el reloj de la Presidencia de muñeca, las cinco y diez (5:10).

CALENDARIO DE APROBACION FINAL DE PROYECTOS DE LEY Y RESOLUCIONES

Son consideradas en Votación Final las siguientes medidas:

P. del S. 1199

"Para disponer que en todo anuncio de servicio público en el que se utilice algún sonido ambiental, efectos sonoros, diálogo o mensaje verbal, que sea transmitido por alguna (s) de las estaciones televisivas locales licenciadas, sean públicas o privadas, y que haya (n) sido sufragado

(s), total o parcialmente, con fondos públicos estatales y/o municipales, se utilice el sistema de Subtítulos, conocido también como "Closed Caption", combinado con el lenguaje de señas."

P. del S. 1372

"Para autorizar a la Autoridad para el Financiamiento de la Vivienda de Puerto Rico, en coordinación y colaboración con el Departamento de la Vivienda, a adoptar un plan para reemplazar el asbesto de las viviendas financiadas por el Banco para el Financiamiento de la Vivienda, ahora la Autoridad para el Financiamiento de la Vivienda y que fueron construidas en asbesto-cemento; para reducir en algunos casos del balance hipotecario el valor del reemplazo; transferir el balance de la deuda hipotecaria en otros casos a la vivienda rehabilitada; y para asignar los fondos necesarios para la realización de este plan."

R. C. del S. 1122

"Para reasignar al Gobierno Municipal de Guayama, la cantidad de mil doscientos (1,200) dólares y al Gobierno Municipal de Juana Díaz la cantidad de ochocientos (800) dólares de los fondos consignados en la Resolución Conjunta Núm. 399 de 4 de agosto de 1999 y en la Resolución Conjunta Núm. 400 de 6 de agosto de 2000; para que sean utilizados según se especifica en la Sección 1, de esta Resolución Conjunta; y para autorizar el pareo de los fondos reasignados."

R. del S. 1541

"Para reconocer, como parte de la celebración en abril del "Mes del Reciclaje y Manejo Adecuado de los Residuos Sólidos", los logros cosechados por el Club Ecológico del Colegio Santa Gema de Carolina y su gran aportación a nuestra niñez y al medio ambiente que nos rodea."

R. del S. 1542

"Para expresar la felicitación del Senado de Puerto Rico a las Jerezanas de la Universidad de Puerto Rico del Recinto de Río Piedras, en especial al equipo de "softball" femenino. Estas se convirtieron el pasado miércoles, 10 de abril de 2002, en campeonas de la Liga Atlética Interuniversitaria (LAI) cuando vencieron a las Juanas del Recinto Universitario de Mayagüez, poniéndole fin al reinado de las Juanas de la Liga Atlética Interuniversitaria (LAI); y para que se les invite al Senado para expresarles nuestro reconocimiento colectivo como Cuerpo."

R. del S. 1543

"Para expresar la felicitación del Senado de Puerto Rico a las Jerezanas de la Universidad de Puerto Rico del Recinto de Río Piedras, en especial al equipo de natación femenino. Estas, por segundo año consecutivo, se proclamaron campeonas del torneo de natación de la Liga Interuniversitaria (LAI) 2001-2002; para que se les invite al Senado para expresarles nuestro reconocimiento colectivo como Cuerpo."

R. del S. 1544

"Para expresar la felicitación del Senado de Puerto Rico a la joven Gretchen Gotay Cordero, estudiante y atleta de la Universidad de Puerto Rico del Recinto de Río Piedras, ésta fue escogida como la "Nadadora Más Valiosa" y "Mejor Anotadora" e hizo que las Jerezanas se proclamaran campeonas del torneo de natación de la Liga Interuniversitaria (LAI) 2001-2002; para que se le invite al Senado para expresarle nuestro reconocimiento colectivo como Cuerpo."

R. del S. 1545

"Para extender la más cálida felicitación y el reconocimiento del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico al Instituto del Hogar Celia y Harris Bunker, Inc., con motivo de la celebración del cincuentenario de su fundación."

R. del S. 1547

"Para que el Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico le exprese su más sincera felicitación y reconocimiento al profesor Gilberto Rivera Ortiz, en ocasión de celebrar su cumpleaños."

R. del S. 1548

"Para felicitar al Dr. Hermenegildo Ortiz Quiñones, Presidente de la Junta de Planificación de Puerto Rico; al Dr. Angel Luis Ortiz García, Catedrático Universitario; y al Contador Público Autorizado Héctor Rubén Rosario Hernández, Director Ejecutivo de la Autoridad de Energía Eléctrica; tres humacaeños estelares, en ocasión de rendírsele un merecido reconocimiento por el Club Aries de Humacao, el sábado 20 de abril de 2002, por los valiosos servicios que están prestando al Pueblo de Puerto Rico y por poner bien en alto el buen nombre de la Ciudad Gris."

R. del S. 1549

"Para expresar la más cordial felicitación y reconocimiento del Senado de Puerto Rico a la Madre Guaynabeña 2002, Doña Zoraida Meléndez de Aguayo."

R. del S. 1553

"Para expresar la más sincera felicitación y reconocimiento a los "Tigres" de la Universidad Interamericana de Puerto Rico, por el Campeonato obtenido el pasado sábado, 13 de abril de 2002, en el Parque "Paquito Montaner", en el Municipio de Ponce, en la celebración de las septuagésimas segundas Justas de la Liga Atlética Interuniversitaria (L.A.I.)."

R. del S. 1554

"Para expresar la felicitación del Senado de Puerto Rico a la Compañía Folklórica Internacional Cimiento de Puerto Rico por su compromiso con la música y bailes autóctonos de Puerto Rico; la Bomba, la Plena y otros. "

R. del S. 1555

"Para expresar la felicitación del Senado de Puerto Rico a Don Félix Aldués por su intensa trayectoria promoviendo y cultivando los ritmos autóctonos de la Bomba puertorriqueña, con lealtad y compromiso patrio."

R. del S. 1556

"Para expresar el reconocimiento y felicitación del Senado de Puerto Rico a la señora Carmen Aboy de Valldejuli, reconocida especialista en el arte culinario, a quien se dedica el Festival de Gastronomía a celebrarse el día 22 de abril de 2002 en la ciudad de San Juan."

R. del S. 1557

"Para expresar el reconocimiento del Senado de Puerto Rico al Sr. Roque Morell Concepción, socio fundador de la Cooperativa de Ahorro y Crédito de Camuy."

R. del S. 1558

"Para expresar el reconocimiento y felicitación del Senado de Puerto Rico al señor José Luis Villegas, popularmente conocido como don Paco Villón, en ocasión de la dedicación a su persona del Festival de Gastronomía, a llevarse a cabo el día 22 de abril de 2002 en la ciudad de San Juan."

R. del S. 1559

"Para expresar el reconocimiento del Senado de Puerto Rico al Sr. Luis Oliveras Ríos, Socio Fundador de la Cooperativa de Ahorro y Crédito de Camuy."

R. del S. 1560

"Para expresar el reconocimiento del Senado de Puerto Rico a la Sra. Iris Santiago Morell, socia fundadora de la Cooperativa de Ahorro y Crédito de Camuy."

R. del S. 1561

"Para expresar el reconocimiento y la felicitación del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico a la organización *Healthcare Financial Management Association*, por su contribución al desarrollo y fomento de prácticas profesionales y éticas en la administración de las finanzas de las organizaciones de servicios de salud, en ocasión de la celebración del *National Leadership Training Conference* que se llevará a cabo del 21 al 23 de abril de 2002."

R. del S. 1562

"Para felicitar a los Padres Redentoristas por haber dejado el legado histórico en la Catedral Dulce Nombre de Jesús de Caguas, en actividad a celebrarse el próximo domingo, 21 de abril de 2002."

R. C. de la C. 826

"Para asignar al Departamento de Hacienda, la cantidad de tres mil cuatrocientos treinta (3,430) dólares, de fondos provenientes de la Resolución Conjunta Núm. 255 de 17 de agosto de 2001, para ser transferidos al Sr. Edmundo Disdier Alvarez, para completar los gastos del diseño, arte y portada del libro "Un Poco de Mí y de Mis Canciones", y para autorizar el pareo de los fondos asignados."

R. C. de la C. 1178

"Para reasignar al Municipio de Ponce, la cantidad de tres mil ochenta y ocho (3,088) dólares, provenientes de la Resolución Conjunta Núm. 606 de 2 de septiembre de 2000, del Distrito Representativo Núm. 24, para ser transferidos y usados como se detalla en la Sección 1, de esta Resolución Conjunta; y para autorizar el pareo de fondos reasignados."

R. C. de la C. 1179

"Para reasignar al Municipio de Ponce, la cantidad de quinientos (500) dólares, provenientes de la Resolución Conjunta Núm. 606 de 2 de septiembre de 2000, originalmente asignados al Distrito Representativo Núm. 24 de la partida 2, para ser transferidos y usados como se detalla en la Sección 1, de esta Resolución Conjunta; y para autorizar el pareo de fondos reasignados."

R. C. de la C. 1301

"Para asignar a los Municipios y Agencias descritas en la Sección 1, de esta Resolución Conjunta, la cantidad de ciento dos mil quinientos (102,500) dólares, provenientes de la Resolución Conjunta Núm. 251 de 17 de agosto de 2001, de la partida sobrante del Distrito Representativo Núm. 29; y para ser distribuidos como se detalla en la Sección 1, de esta Resolución Conjunta; y para autorizar el pareo de los fondos asignados."

R. C. de la C. 1369

"Para reasignar al Departamento de Recreación y Deportes, la cantidad de quince mil seiscientos ochenta y seis (15,686) dólares, provenientes de los incisos 4, 6, 7 y 8 de la Resolución Conjunta Núm. 606 de 2 de septiembre de 2001, con un balance pendiente de trece mil seiscientos ochenta y seis (13,686) dólares, y la Resolución Conjunta Núm. 647 de 9 de noviembre de 1999, con un balance pendiente de dos mil (2,000) dólares, para ser utilizados por la Compañía de Teatro

Coribantes, Inc., para gastos operacionales y realizar las actividades de celebración del día de las madres, padres, un campamento de verano y presentaciones teatrales en el Distrito Representativo Núm. 2; y para autorizar el pareo de los fondos reasignados."

R. C. de la C. 1505

"Para asignar al Departamento de Salud, la cantidad de diez mil (10,000) dólares, de fondos provenientes de la Resolución Conjunta Núm. 427 de 15 de octubre de 2001, para transferir a la señora Carmen A. Sáez ([redacted] para gastos de operación de riñón y de páncreas del joven Wilfredo (Freddie) Figueroa ([redacted] en los Estados Unidos; y para autorizar el pareo de los fondos asignados."

R. C. de la C.1508

"Para asignar al Departamento de Recreación y Deportes, la cantidad de cincuenta mil (50,000) dólares, de fondos provenientes de la Resolución Conjunta Núm. 427 de 15 de octubre de 2001, a ser utilizados para transferir a Propulsores del Deporte, Inc., para la celebración del Evento Mundial del Deporte Escolar de Voleibol 2002 a celebrarse en el Municipio de Carolina; y para autorizar el pareo de los fondos asignados."

VOTACION

Los Proyectos del Senado 1199; 1372; la Resolución Conjunta del Senado 1122; las Resoluciones del Senado 1541; 1542; 1543; 1544; 1545; 1547; 1548; 1549; 1553; 1554; 1555; 1556; 1557; 1558; 1559; 1560; 1561; 1562 y las Resoluciones Conjuntas de la Cámara 826; 1369 y 1508, son considerados en Votación Final, la que tierne efecto con el siguiente resultado:

VOTOS AFIRMATIVOS

Senadores:

Norma Burgos Andújar, Juan A. Cancel Alegría, José Luis Dalmau Santiago, Antonio J. Fas Alzamora, Velda González de Modestti, Sixto Hernández Serrano, Rafael Luis Irizarry Cruz, Pablo Lafontaine Rodríguez, Fernando J. Martín García, Kenneth McClintock Hernández, Yasmín Mejías Lugo, José Alfredo Ortiz-Daliot, Margarita Ostolaza Bey, Migdalia Padilla Alvelo, Orlando Parga Figueroa, Sergio Peña Clos, Miriam J. Ramírez, Bruno A. Ramos Olivera, Jorge A. Ramos Vélez, Angel M. Rodríguez Otero, Rafael Rodríguez Vargas, Cirilo Tirado Rivera, Roberto Vigoreaux Lorenzana y Eudaldo Báez Galib, Presidente Accidental.

Total..... 24

VOTOS NEGATIVOS

Total..... 0

VOTOS ABSTENIDOS

Total 0

- - - -

Las Resoluciones Conjuntas de la Cámara 1178; 1179; 1301 y 1505, son consideradas en Votación Final, la que tiene efecto con el siguiente resultado:

VOTOS AFIRMATIVOS

Senadores:

Norma Burgos Andújar, Juan A. Cancel Alegría, José Luis Dalmau Santiago, Antonio J. Fas Alzamora, Velda González de Modestti, Sixto Hernández Serrano, Rafael Luis Irizarry Cruz, Pablo Lafontaine Rodríguez, Kenneth McClintock Hernández, Yasmín Mejías Lugo, José Alfredo Ortiz-Daliot, Margarita Ostolaza Bey, Migdalia Padilla Alvelo, Orlando Parga Figueroa, Sergio Peña Clos, Miriam J. Ramírez, Bruno A. Ramos Olivera, Jorge A. Ramos Vélez, Angel M. Rodríguez Otero, Rafael Rodríguez Vargas, Cirilo Tirado Rivera, Roberto Vigoreaux Lorenzana y Eudaldo Báez Galib, Presidente Accidental.

Total..... 23

VOTOS NEGATIVOS

Total..... 0

VOTOS ABSTENIDOS

Senador:

Fernando J. Martín García.

Total..... 1

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Aprobadas todas las medidas.

TURNOS FINALES

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Señor Portavoz, creo que me va a dar buenas noticias.

SR. DALMAU SANTIAGO: El compañero senador Orlando Parga y yo, hemos acordado posponer el turno final de hoy para la próxima sesión, ya que tuvimos hoy buenos debates durante la tarde.

SR. DALMAU SANTIAGO: Señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Sin embargo, que se quede claro, que el tiempo no es acumulativo.

SR. DALMAU SANTIAGO: Señor Presidente .

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Señor Portavoz.

SR. DALMAU SANTIAGO: Para regresar al turno de Relación de Proyectos de Ley.

RELACION DE PROYECTOS DE LEY Y RESOLUCIONES

SR. DALMAU SANTIAGO: Señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Señor Portavoz.

SR. DALMAU SANTIAGO: Para aclarar, que en la primera lectura, la Resolución del Senado 1543, repitió el título de la 1542, el título que corresponde a la 1543, es el que aparece en la medida radicada, para que conste en el récord de Secretaría, señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Que conste en récord.

La Secretaría da cuenta de la siguiente Segunda Relación de Proyectos de ley y Resoluciones del Senado radicados y referidos a comisión por el señor Presidente, de la lectura se prescinde a moción del señor José Luis Dalmau Santiago:

RESOLUCIONES DEL SENADO

R. del S. 1545
Por el señor Fas Alzamora:

"Para extender la más cálida felicitación y el reconocimiento del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico al Instituto del Hogar Celia y Harris Bunker Inc., con motivo de la celebración del cincuentenario de su fundación."
(ASUNTOS INTERNOS)

R. del S. 1546
Por el señor Fas Alzamora:

"Para ordenar a la Comisión de Infraestructura, Desarrollo Tecnológico y Comercio del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico que realice una investigación exhaustiva en torno al impacto y consecuencias de la aplicación de la Ley Núm. 454 de 28 de diciembre de 2000, conocida como "Ley de Flexibilidad Administrativa y Reglamentación para el Pequeño Negocio" en las áreas residenciales del país."
(ASUNTOS INTERNOS)

R. del S. 1547
Por el señor Dalmau Santiago:

"Para que el Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico le exprese su más sincera felicitación y reconocimiento al profesor Gilberto Rivera Ortiz, en ocasión de celebrar su cumpleaños."
(ASUNTOS INTERNOS)

R. del S. 1548
Por el señor Dalmau Santiago:

"Para felicitar al Dr. Hermenegildo Ortiz Quiñones, Presidente de la Junta de Planificación de Puerto Rico, al Dr. Angel Luis Ortiz García, Catedrático Universitario y al Contador Público Autorizado Héctor Rubén Rosario Hernández, Director Ejecutivo de la Autoridad de Energía Eléctrica; tres humacaeños estelares, en ocasión de rendírsele un merecido reconocimiento por el Club Aries de Humacao el sábado 20 de abril de 2002 por los valiosos servicios que están prestando al Pueblo de Puerto Rico y por poner bien en alto el buen nombre de la Ciudad Gris."
(ASUNTOS INTERNOS)

R. del S. 1549
Por la señora Padilla Alvelo:

"Para expresar la más cordial felicitación y reconocimiento del Senado de Puerto Rico a la Madre Guaynabeña 2002, Doña Zoraida Meléndez de Aguayo."
(ASUNTOS INTERNOS)

R. del S. 1550
Por el señor Ramos Olivera:

"Para expresar el más sincero reconocimiento al desempeño del equipo peñolano de Taekwondo en el Torneo Internacional celebrado en Indianapolis, en los Estados Unidos."

R. del S. 1551
Por el señor Ramos Olivera:
"Para que este Alto Cuerpo exprese su solidaridad y desearle éxito en todas las gestiones a realizar a la Compañía Bravo del Batallón 296 del Municipio de Sabana Grande, en su misión en Arabia Saudita y Kwuait."

R. del S. 1552
Por la señora Ramírez:

"Para ordenar a la Comisión de Salud y Asuntos Ambientales llevar a cabo un estudio profundo y abarcador sobre la incidencia de casos de hepatitis C en Puerto Rico, tanto en términos de la población en general como de los confinados del sistema correccional; y para otros fines relacionados."

R. del S. 1553
Por los señores Ramos Vélez, Rodríguez Otero y Ortiz-Daliot:

"Para expresar la más sincera felicitación y reconocimiento a los "Tigres" de la Universidad Interamericana de Puerto Rico, por el Campeonato obtenido el pasado sábado***[sic]*** 13 de abril de 2002, en el Parque "Paquito Montaner" en el Municipio de Ponce en la celebración de las septuagésimas segundas Justas de la Liga Atlética Interuniversitaria (L.A.I.)."
(ASUNTOS INTERNOS)

R. del S. 1554
Por el señor Ortiz-Daliot:

"Para expresar la felicitación del Senado de Puerto Rico a la Compañía Folklórica Internacional Cimiento de Puerto Rico por su compromiso con la música y bailes autóctonos de Puerto Rico; la Bomba, la Plena y otros. Para que se les invite al Senado para expresarles nuestro reconocimiento colectivo como Cuerpo."
(ASUNTOS INTERNOS)

R. del S. 1555
Por el señor Ortiz-Daliot:

"Para expresar la felicitación del Senado de Puerto Rico a Don Félix Alduén por su intensa trayectoria promoviendo y cultivando los ritmos autóctonos de la Bomba puertorriqueña, con lealtad y compromiso patrio. Para que se les invite al Senado para expresarles nuestro reconocimiento colectivo como Cuerpo."
(ASUNTOS INTERNOS)

R. del S. 1556
Por el señor Vigoreaux Lorenzana:

"Para expresar el reconocimiento y felicitación del Senado de Puerto Rico a la señora Carmen Aboy de Valldejuli, reconocida especialista en el arte culinario, a quien se dedica el Festival de Gastronomía a celebrarse el día 22 de abril de 2002 en la ciudad de San Juan."
(ASUNTOS INTERNOS)

R. del S. 1557
Por el señor Rodríguez Vargas:

"Para expresar el reconocimiento del Senado de Puerto Rico al Sr. Roque Morell Concepción, Socio Fundador de la Cooperativa de Ahorro y Crédito de Camuy."
(ASUNTOS INTERNOS)

R. del S. 1558
Por el señor Vigoreaux Lorenzana:

"Para expresar el reconocimiento y felicitación del Senado de Puerto Rico al señor José Luis Villegas, popularmente conocido como don Paco Villón, en ocasión de la dedicación a su persona del Festival de Gastronomía a llevarse a cabo el día 22 de abril de 2002 en la ciudad de San Juan."
(ASUNTOS INTERNOS)

R. del S. 1559
Por el señor Rodríguez Vargas:

"Para expresar el reconocimiento del Senado de Puerto Rico al Sr. Luis Oliveras Ríos, Socio Fundador de la Cooperativa de Ahorro y Crédito de Camuy."
(ASUNTOS INTERNOS)

R. del S. 1560

Por el señor Rodríguez Vargas:

"Para expresar el reconocimiento del Senado de Puerto Rico a la Sra. Iris Santiago Morell, Socia Fundadora de la Cooperativa de Ahorro y Crédito de Camuy."
(ASUNTOS INTERNOS)

R. del S. 1561
Por el señor Fas Alzamora:

"Para expresar el reconocimiento y la felicitación del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico a la organización *Healthcare Financial Management Association*, por su contribución al desarrollo y fomento de prácticas profesionales y éticas en la administración de las finanzas de las organizaciones de servicios de salud, en ocasión de la celebración del *National Leadership Training Conference* que se llevará a cabo del 21 al 23 de abril de 2002."
(ASUNTOS INTERNOS)

R. del S. 1562
Por el señor Dalmau Santiago:

"Para felicitar a los Padres Redentoristas por haber dejado el legado histórico en la Catedral Dulce Nombre de Jesús de Caguas, en actividad a celebrarse el próximo domingo, 21 de abril de 2002."
(ASUNTOS INTERNOS)

La Secretaría informa que han sido recibidos de la Cámara de Representantes y referidos a comisión por el señor Presidente los siguientes Proyectos de Ley y Resoluciones Conjuntas:

PROYECTOS DE LA CAMARA

P. de la C. 1225
Por el señor Maldonado Vélez:

"Para añadir un nuevo Artículo 21 (A) a la Ley Núm. 8 de 5 de agosto de 1987, según enmendada, conocida como "Ley para la Protección de Propiedad Vehicular" a los fines de tipificar como posesión agravada de vehículos o piezas con números mutilados, alterados, destruidos, o modificados si concurren determinadas circunstancias."
(DE LO JURIDICO; Y DE GOBIERNO Y SEGURIDAD PUBLICA)

P. de la C. 2055
Por la señora Rodríguez de Corujo:

"Para adicionar el inciso (p) al Artículo 5, y enmendar el Artículo 20 de la Ley Núm. 10 de 18 de junio de 1970, según enmendada, mejor conocida como "Ley de la Compañía de Turismo de Puerto Rico" a los fines de requerir a las empresas de turismo que operen en Puerto Rico, endosadas por la Compañía de Turismo, la información estadística necesaria por vía electrónica o manual para

desarrollar una base de datos que contribuya al mercadeo y planificación efectivo de la actividad turística y para otros fines."
(TURISMO, RECREACION Y DEPORTES)

RESOLUCIONES CONJUNTAS DE LA CAMARA

R. C. de la C. 671
Por el señor Colón González:

"Para designar como monumento histórico la Chimenea de la Hacienda/Central Carmen en el Municipio de Vega Alta."
(EDUCACION, CIENCIA Y CULTURA)

*R. C. de la C. 1399
Por los señores Vizcarrondo Irizarry, Pérez Román, Maldonado Vélez, Ferrer Ríos, señora Arizmendi Corales, señores Colberg Toro, Colón González, Cruz Rodríguez, Dasta Meléndez, Fuentes Matta, García Cabán, García Colón, señora González González, señores Hernández López, Marrero Vázquez, Méndez González, señora Méndez Silva, señores Ortiz Quiñones, Pérez Rivera, Rivera Ruiz de Porras, señora Rodríguez de Corujo, señores Rodríguez González, Rosario Hernández, Ruiz Morales, Ruiz Nieves, Torres Cruz, Valero Ortiz, Varela Fernández y Zayas Seijo:

"Para asignar al Departamento de Justicia, la cantidad de nueve millones (9,000,000) de dólares, con cargo al Fondo General del Tesoro Estatal, para gastos de funcionamiento del Proyecto Salas Especializadas en Casos de Sustancias Controladas "Drug Courts"; autorizar el pareo de los recursos asignados, aceptar donativos y preparar informe a la Asamblea Legislativa."
(HACIENDA)

*Administración

SR. DALMAU SANTIAGO: Señor Presidente.
PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Señor Portavoz.
SR. DALMAU SANTIAGO: Para regresar al turno de Mociones.
`PRES. ACC. (SR. BAE Z GALIB): ¿Hay objeción? No habiendo objeción, llámese el turno ahora.

MOCIONES

SR. DALMAU SANTIAGO: Señor Presidente, para solicitar se excuse a los compañeros senadores Agosto Alicea, Roberto Prats y Lucy Arce de la sesión del día de hoy. En el caso de la compañera Lucy Arce, como lo había solicitado, en el turno de Solicitudes y Comunicaciones, es a todos los fines legales. En el caso de la compañera Lucy Arce, es a todos los fines legales según ella lo solicitó.
PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): Que el récord así lo demuestre.
SR. DALMAU SANTIAGO: Señor Presidente.
PRES. ACC. (SR. BAE Z GALIB): Señor Portavoz.

SR. DALMAU SANTIAGO: Señor Presidente, para presentar la moción suscrita por este servidor, proponiendo que este Alto Cuerpo envíe un mensaje de felicitación al señor Angel Matos, en ocasión de celebrar su cumpleaños este viernes, mañana 19 de abril de 2002. Angel labora en la Oficina del Senador suscribiente como Ayudante Legislativo, es un gran amigo y un excelente ser humano. Le deseamos mucha salud y felicidad para que siga laborando en este Cuerpo Legislativo.

Esa es nuestra moción, señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): La Presidencia se une y le envía un abrazo fraternal. ¿Hay objeción? No habiendo objeción, se aprueba.

SR. DALMAU SANTIAGO: Señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. BAE Z GALIB): Señor Portavoz.

SR. DALMAU SANTIAGO: Señor Presidente, para que el Senado de Puerto Rico levante sus trabajos hasta el próximo lunes, 22 de abril de 2002, a las dos de la tarde (2:00 p.m.).

PRES. ACC. (SR. BAEZ GALIB): A las cinco y treinta y tres minutos (5:33), así se acuerda.