



Programa de Desarrollo Profesional UPR/PUPR/ATI
Centro de Transferencia de Tecnología en Transportación
Recinto Universitario de Mayagüez
Universidad de Puerto Rico



Propuesta

**Análisis de Unión de Servicio entre ATI y Carros Públicos
Caso de Estudio: Bayamón**

Marielys Ramos Villanueva

marielys.ramos@gmail.com

Departamento de Ingeniería Civil y Agrimensura

Profesor Mentor:

Felipe Luyanda, PE

Departamento de Ingeniería Civil y Agrimensura

Sometido a:

Benjamín Colucci, Ph.D,PE

Coordinador de Programa de Desarrollo Profesional UPR/PUPR/ATI

7 de octubre de 2006



Tabla de Contenido

	Página
I. Introducción	3
A. Problemática	3
B. Trasfondo Histórico de los Públicos	4
C. Objetivos	6
II. Metodología	8
III. Recursos	10
IV. Programa de Trabajo	11
V. Bibliografía	12
VI. Apéndices	13
A. Resumen	14
B. Mapa de Localización de Estaciones	15
C. Contrato Propuesto por Arelys Matías	16



I. Introducción

Puerto Rico es una isla caribeña que cuenta con una superficie aproximada de 3,996 millas cuadradas. Para ser la más pequeña de las Antilla Mayores cuenta con una densidad poblacional bastante alta. Según el Censo de 2000 tiene una población de 3.8 millones de personas de las cuales 1.4 millones residen en el Área Metropolitana de San Juan (AMSJ), lo que representa un 36.8% de población. Además de la alta densidad de personas, también la densidad de autos del AMSJ es alta ya que se estiman 4,300 vehículos por milla cuadrada. La densidad por de personas por milla cuadrado es de 3,500, esto significa que hay 1.23 autos por persona en la Isla. Es evidente que el transporte individual es el predominante en esta área.

El Tren Urbano es el proyecto de infraestructura más grande y el sistema de transporte más rápido de la Isla. Este conecta la zona central de negocios y comercio con áreas residenciales y de empleo en San Juan y algunas comunidades adyacentes. El tren tiene como propósito convertirse en la vértebra de una red de transporte colectivo que abarca principalmente el Área Metropolitana. Se esta trabajando para que esta red de transporte sea efectiva, eficiente y rápida, pretendiendo así minimizar la necesidad del automóvil.

A. Problemática

Luego de casi dos años de operación del Tren Urbano, éste todavía no cumple con las proyecciones de uso establecidas. Como parte de estas proyecciones se estimó que alrededor de un 50% de la actividad seria parte de transferencias desde ó a otro sistema de transporte. Actualmente la actividad entre estaciones varía, esta variación se puede deber en parte a los recursos necesarios y disponibles para llegar a ellas y a las zonas (urbanas o comerciales) que se encuentra en los alrededores, entre otros. En esta Investigación el caso de estudio será la estación de Bayamón. Vemos que ésta tiene pocas zonas urbanas cerca, por lo que se requiere de otro tipo de transporte para llegar a



ella. Junto a ésta se encuentra la estación de autobuses de la Autoridad Metropolitana de Autobuses (AMA), pero este medio tampoco entra a los cascos urbanos del municipio. Las opciones que van quedando como sistemas alimentarios de la estación de Bayamón son el auto privado y el Sistema de Carros Públicos. El terminal de carros públicos mas grande de Bayamón es el Terminal Kuilan, localizado en la carretera PR-167 sur detrás de la Alcaldía, éste está relativamente cerca de la estación del tren (Ver mapa de localización en Apéndice B). Sin embargo, muchos de los usuarios de los Públicos y los propietarios de autos privados no toman en cuenta hacer transferencia de un sistema a otro a la hora de hacer viajes fuera del Bayamón, ya sea porque no pueden, porque no quieren, o por falta de orientación.

Si se lograra llegar a un acuerdo entre ATI y los Públicos para satisfacer las necesidades de los usuarios se comenzaría a eliminar las barreras que limitan la transferencia de pasajeros de un sistema a otro. Con esto se daría un gran paso para la tan buscada integración de los públicos a ATI y se incrementaría la actividad de la estación del tren en Bayamón y el Terminal de Carros Públicos Kuilan, localizado en la carretera 167 sur detrás de la Alcaldía. Se puede trabajar también para que los usuarios de autos privados tomen el transporte colectivo como opción para evitar demoras e incomodidades por el tráfico pesado y lento.

B. Trasfondo Histórico de Públicos

A principios del siglo XX es que se introducen a Puerto Rico los vehículos de motor, la data del Sistema de Carros Públicos comienza desde poco después de este acontecimiento. La primera franquicia comenzó a circular entre San Juan y Caguas en febrero de 1907. Para 1916 ya eran reconocidos legalmente como entidad y en 1930 contaban con 3,000 vehículos operando, lo que representaba cerca de un 25% de la población vehicular registrada en la Isla. En 1962 la legislatura de Puerto Rico creó la Ley 109 con la cual se establece la creación de la Comisión de Servicio Público (CSP). Esta agencia se encarga de fiscalizar las operaciones del Sistema de Públicos. El Sistema de



Públicos continuó creciendo y para 1984 ya tenía 12,000 vehículos registrados operando 880 rutas a nivel Isla¹.

El Sistema de Públicos consiste de operadores individuales que se unen formando franquicias para servir transporte público en rutas fijas. La CSP es la agencia encargada de otorgar estas franquicias, también se encarga de establecer las tarifas y la capacidad de vehículos, entre otros. El Departamento de Transportación y Obras Públicas de Puerto Rico también interviene en las regulaciones de los Públicos, **aunque no directamente ya que los Públicos son un sistema público más no gubernamental.**

Según la investigación realizada por Migdalia Batista, *“Demografía, actitudes y patrones de movilidad de los usuarios de carros públicos en el Área Metropolitana de San Juan,”* la mayoría de los usuarios de los públicos son mujeres de 26 a 65 años de edad con una educación de escuela superior que no tienen carros disponibles en casa. El motivo principal de viajes es para atender asuntos personales. En esta encuesta se incluyeron preguntas sobre la probabilidad de que los usuarios utilizaran el tren una vez éste comenzara a operar, y el 56.2% contestó que era poco probable que esto ocurriera. Las razones principales fueron inseguridad por la construcción y que la ruta no está accesible o que no necesitan viajar por esa ruta. Por eso es necesaria una unión eficiente, que incluya alguna modificación para mejorar comodidad en la transferencia de estación a estación, y llevar la orientación necesaria a los usuarios y chóferes. La orientación a los chóferes se debe a que, en sus entrevistas, demostraron que piensan que las agencias de gobierno intentan desplazarlos con certeza de sus oficios sustituyéndolos con la AMA y el tren. Con las mejoras y las orientaciones se espera como resultado que profesionales y propietarios de autos comiencen a utilizar el sistema colectivo y que aumente la cantidad de viajes con diferentes propósitos. Esto se reflejaría en un aumento en la actividad de los públicos.

La forma más segura en que se garantiza un incremento de transferencias y de actividad de ambas estaciones es que se lograra integrar el Sistema de Públicos a ATI. Esto no es tema nuevo, pues viene estudiándose desde hace más de una década, antes que el tren comenzara a operar. Se



hicieron varias investigaciones bajo el Programa de UPR/MIT/TU, la que llegó mas a fondo es la de Arellys Matías, "*Análisis de Negociaciones y Acuerdos entre Portadores de Públicos y Agencias de Gobierno para lograr su Integración al Tren Urbano.*" Esta investigación demuestra el descontento de los portadores públicos ya que, según ellos, se le ofrecen beneficios pero sólo se le quita. Por otra parte, se muestran los "issues" que los portadores quieren negociar con el Gobierno para ceder a la integración con el sistema gubernamental de transporte colectivo, los que se han planteado al Gobierno y los que no, aunque ninguno presentaba progreso hasta el momento. La conclusión de esta investigación fue la creación de un posible contrato (Apéndice C) que beneficiaba a ambas partes innovando el funcionamiento del sistema.

C. Objetivos

Esta investigación tiene como propósito mejorar el servicio de la estación del tren de Bayamón y de los Públicos del Terminal Kuilan. El enfoque está en unir los servicios de forma tal que aumenten las transferencias entre sistemas. Esta unión es parte esencial para una futura integración que pueda garantizar un servicio efectivo y eficiente al usuario del área de Bayamón. No se pretende integrar los Públicos al sistema gubernamental, sino que como sistemas aparte trabajen juntos beneficiándose ambos.

Si se eliminan o se disminuyen las diferencias y limitaciones entre las estaciones se motiva al usuario a seguir viajando y a extender la cantidad de viajes y de millas recorridas por viaje. Además, se motivaría a los que no son usuarios aún a que tomen el transporte colectivo como alternativa. Durante este año fiscal (2006-2007) se estará trabajando para lograr cumplir el propósito de la investigación de manera tal que satisfagan al Programa de Desarrollo Profesional UPR/PUPR/ATI, a los usuarios de transporte colectivo y a mí personalmente. Los objetivos establecidos para llegar al propósito expuesto son los siguientes:

- Estudiar el trasfondo histórico del Sistema de Carros Públicos para conocer cómo ha evolucionado desde el principio y si ha tenido



algún cambio desde diciembre de 2004 cuando el Tren Urbano comenzó a operar.

- Conocer la actividad (subidas y bajadas) de la estación del tren en Bayamón para estudiarla en comparación a la actividad de las demás estaciones.
- Conocer que parte de la actividad de la estación de Bayamón (del tren y de la AMA) forma parte de transferencia intermodal, entre estas estaciones y la de Públicos.
- Identificar las necesidades de los usuarios de ATI que los Públicos no satisfacen, y viceversa. Estas necesidades pasan a ser las razones por las que no usan en conjunto los dos sistemas.
- Investigar los cambios que los portadores públicos están dispuestos a hacer para satisfacer dichas necesidades.
- Investigar con cuales de estos cambios ATI esta dispuesto a colaborar y de que forma.
- Evaluar toda la información recopilada, para dar prioridad a cumplir con las necesidades que abran más oportunidades al aumento de transferencia de pasajeros, beneficiando a ambos sistemas y ayudando así a aumentar las posibilidades de integrar los Carros Públicos a ATI.

¹ Información obtenida del artículo, *Public/Private Partnership in the operation of the "Público" System of Puerto Rico*. Realizado por Felipe Luyanda y José L. Rodríguez.



II. Metodología

Los objetivos de esta investigación se basan en identificar y buscar soluciones para aquellas necesidades del usuario que no se están satisfaciendo y que son la razón para que no tomen en cuenta hacer transferencia de entre la estación del tren en Bayamón y el Terminal Kuilan. La forma de identificar estas limitaciones es a través de encuestas a los usuarios del tren y de los públicos, tanto los que llegan a la estación como los que se están yendo. De este modo podremos saber cuál es la tendencia de cómo llegaron al Terminal, cuál es el objetivo de su viaje y si van a usar o usaron algún otro sistema de transporte para llegar a su destino. La muestra tendrá representación de usuarios para días de semana y para fines de semana, a diferentes horas del día dentro de los horarios de operación de la estación del tren y de Kuilan, respectivamente.

Para poder conocer la actividad de las dos estaciones se necesitan reportes estadísticos. La compañía *Management & Technical Consulting Group, Inc.* proveerá números estadísticos sobre la actividad del Terminal Kuilan. Estos datos incluyen millas por pasajero (pasajero por distancia de viaje), cantidad de pasajeros, millas de viaje (millas de vehículos) y horas de servicio. Se contactará el personal correspondiente para obtener información parecida sobre la estación del tren.

Otro método que se empleará durante la investigación será hacer entrevistas a profesionales del campo encargados de áreas relacionadas con el problema expuesto y con líderes representantes del sistema de públicos. Las entrevistas deben dividirse en dos partes, una antes de conocer las necesidades de los usuarios y la segunda después de conocerlas. En la primera parte se conocerá cual es la posición actual cada una de las partes y que se ha hecho hasta ahora para unir los sistemas. En la segunda parte de la entrevista se le expondrá a las partes el pensar y sentir de los usuarios para, así, determinar qué pueden hacer al respecto y cómo.



Una vez se tengan los resultados de las encuestas y entrevistas, se identificarán todos las posibles estrategias que se puedan implementar en el funcionamiento y la organización de los dos sistemas en Bayamón de forma tal que se mejore el servicio de los dos. Las estrategias y cambios deben ser aceptables tanto por los portadores como por ATI.



III. Recursos

Las fuentes de información que se han utilizado y que se estarán utilizando varían entre investigaciones de grupos anteriores, libros, revistas, páginas de Internet y entrevistas y contacto con profesionales del campo. Las personas que se espera sean entrevistadas son:

- Sr. Edgar I. Rodríguez Pérez, Gerente Intermodal
- Sr. Roberto Jr. Maldonado, Presidente de la Comisión de Servicio Público
- Sra. Flor Cruz, Oficina Regional de Bayamón de la CSP
- Sr. José Cátala, Presidente de la Asociación de Portedeadores Públicos
- Personal del DTOP encargado de asuntos relacionados a los Públicos
- Personal de la Oficina de Relaciones con la Comunidad de ATI.

Cada uno de ellos debe ser entrevistado o contactado por lo menos dos veces. Antes y después de tener los resultados de las encuestas a los usuarios.



IV. Programa de Trabajo

Durante el proceso de la investigación se llevaran a cabo varias tareas. La distribución de tiempo para éstas corresponde al siguiente diagrama:

Plan de Trabajo	2006				2007				
	Sep.	Oct.	Nov.	Dic.	Enero	Feb.	Marzo	Abril	Mayo
Selección de Tema	■								
Repaso de Literatura	■	■							
Propuesta		■							
Entrevistas Parte I		■	■	■					
Encuestas en Estaciones		■	■	■	■				
Primer Informe de Progreso				■	■				
Entrevistas Parte II					■	■	■		
Segundo Informe de Progreso						■			
Análisis de Resultados y Alternativas							■	■	
Presentación Final									■



Tarea Completada



Tarea Incompleta o Sin Comenzar



V. Bibliografía

Matias, A. (2002). *Análisis de Negociaciones y Acuerdos entre Porteadores de Públicos y Agencias de Gobierno para lograr su Integración al Tren Urbano*. Investigación no publicada, Centro de Transferencia de Tecnología en Transportación, Recinto Universitario de Mayagüez, Universidad de Puerto Rico.

Batista, M. (2002). *Demografía, actitudes y patrones de movilidad de los usuarios de carros públicos en el Área Metropolitana de San Juan*. Investigación no publicada, Centro de Transferencia de Tecnología en Transportación, Recinto Universitario de Mayagüez, Universidad de Puerto Rico.

F. Luyanda and J. L. Rodríguez. *Public/Private Partnership in the Operation of the "Público" System of Puerto Rico*. Annual Meeting of the Institute of Transportation Engineers, San Francisco, C.A., ITE, Washington, D.C., 1984.

<http://www.csp.gobierno.pr>



III. Apéndices

- **Apéndice A:** Resumen
- **Apéndice B:** Mapa de Localización de Estaciones
- **Apéndice C:** Contrato Propuesto por Arelys Matías



Marielys Ramos Villanueva

**226 Villas de Monterrey,
Bayamón, PR 00957**

(939) 644-1270; (787) 279-2356
[**marielys.ramos@gmail.com**](mailto:marielys.ramos@gmail.com)

Objective

To obtain an internship in civil engineering field enabling me to utilize my engineering skills, creativity, and leadership abilities.

Education

University of Puerto Rico, Mayagüez Campus

BS in Civil Engineering

Graduation date expected is May/ 2008.

General GPA: **3.83/4.00** Mayor GPA: **3.80/4.00**

Work Experience

At present **Research with the Professional Development Program ATI/UPR/PUPR**

- Union Analysis of ATI and “Públicos” System Services. Case Study: Bayamón

Summer 2005 **Civil Engineering Assistant, Buildings and Lands Department of UPRM, Mayagüez, PR**

- Assisted with the development and correction of the Facilities Maintenance and Expansions Reports of all projects completed during the academic year 2004-2005.
- Assisted with the Proposed Facilities Maintenance and Expansions Report.

Spring 2005 **Secretary Assistant, Finances Department of UPRM, Mayagüez, PR**

- Support in the Accounts Receivable Reports
- Responsible of maintain the files updated

Summer 2004 **Client Service, The Taco Maker Restaurant, Bayamón, PR**

- Ensuring customer satisfaction

Skills

- Bilingual; Spanish and English
- Computer literate; Internet, Microsoft Office, SAP 9.0
- Leadership, problem solving skills and teamwork
- Additional related course work: programming in VBA, CAD drawing, microeconomics
- Project Management elective courses.

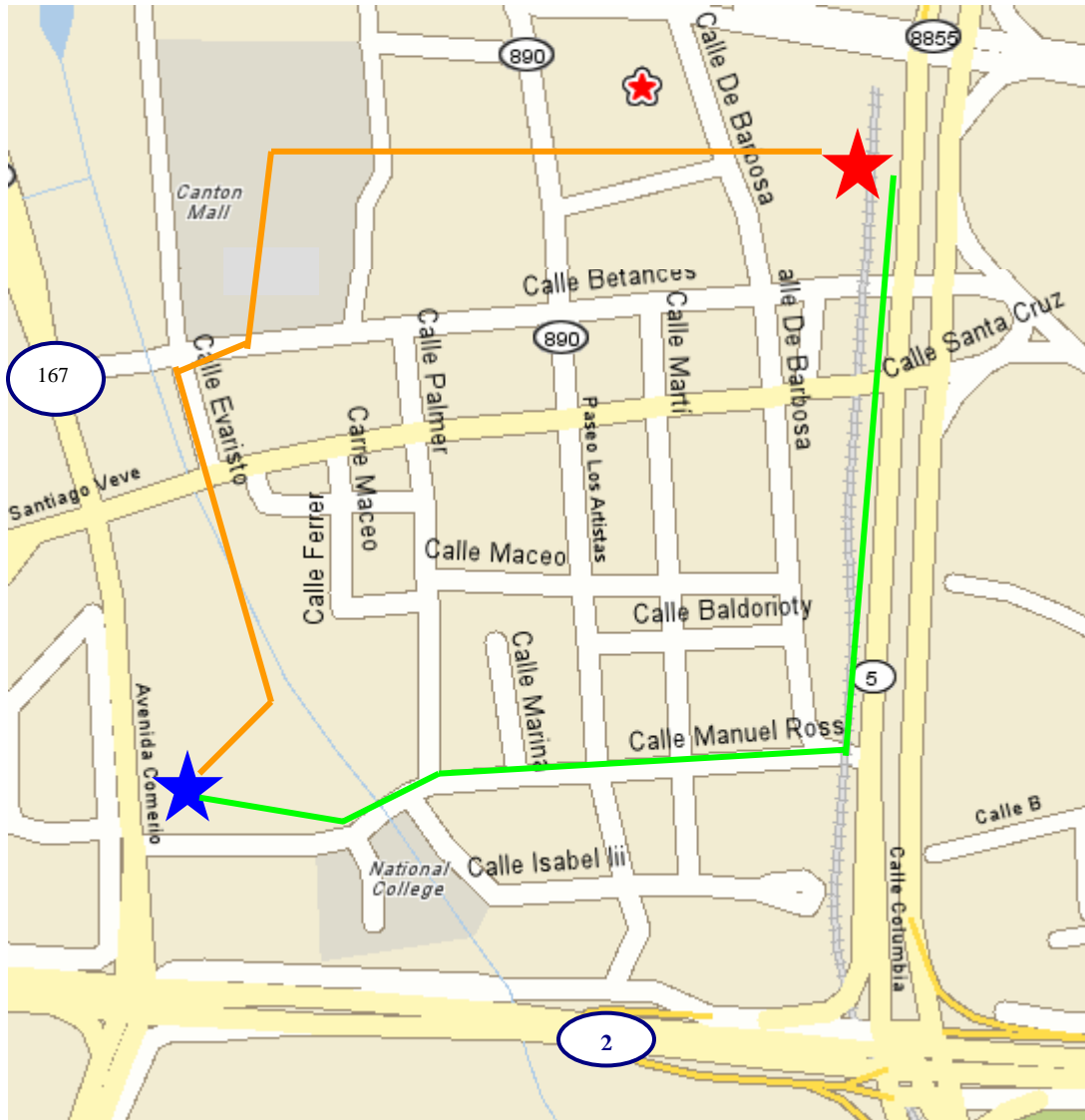
Extracurricular Activities and Leadership

- 2007, **National Steel Bridge Competition of the ASCE** (American Society of Civil Engineers)
- Civil Engineering Department Representative, Society of Hispanics Professional Engineers (SHPE) (2005-2006)
- In charged of the Civil Engineering activities and involvement
- Civil Engineering membership increased by 25%
- SHPE, National Technical Career Conference, Florida (2006)
- SHPE, Eastern Region IV Student Leadership Conference, NJIT Newark (2005)
- Member of the National Honor Society in school.

Awards and Honors

- Fall 2006 Civil Engineering Honor List
- Fall 2005 & 2006 Awarded with the Boeing Scholarship Program
- Spring 2003 High School High Honors Awards

Mapa de Localización de las Estaciones



★ Estación del Tren Urbano

★ Terminal Kuilan, Carros Públicos

— Rutas más accesibles para transferencia a pie



**Estado Libre Asociado de Puerto Rico
Autoridad de Carreteras y Transportación
Departamento de Transportación y Obras Públicas**

CONTRATO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE COLECTIVO

Este Contrato entrará en efecto el día ____ de _____ de _____ en la Ciudad de San Juan, Puerto Rico por:

--- **LA PRIMERA PARTE:** El Departamento de Transportación y Obras Públicas, representado en este acto por el Secretario del Departamento de Transportación y Obras Públicas, Ing. José Miguel Izquierdo Encarnación, casado, mayor de edad y vecino de San Juan, Puerto Rico, en adelante denominado el compareciente de **LA PRIMERA PARTE**.-----

--- **LA SEGUNDA PARTE:** Los Portadores de Carros Públicos del Área de Bayamón, representado por el Presidente de la Asociación de Portadores Públicos de Puerto Rico, Sr. José A. Cátala Berríos, casado, mayor de edad y vecino de Naranjito, Puerto Rico, en adelante denominado el compareciente de **LA SEGUNDA PARTE**.-----

-----**Ambas partes, libre y voluntariamente:** -----

EXPONEN

El compareciente de **LA PRIMERA PARTE** en el ejercicio de la facultad y poderes que le confiere la Ley No. 74, aprobada el 23 de Junio 1965, y según enmendada por el Plan de Reorganización No. 6 aprobado en 1971, por la presente contrata los servicios de transporte colectivo del compareciente de **LA SEGUNDA PARTE** para que lleve a cabo las tareas que se describen a continuación:-----

- a) Hacer recolección de usuarios del Tren Urbano dentro y fuera de la Estación de Bayamón
- b) Hacer distribución de usuarios del Tren Urbano desde la Estación de Bayamón
- c) Prestar servicios de Transporte Público de 5:30am a 10:30pm de lunes a sábado
- d) Prestar servicios de Transporte Público 10:00am a 7:00pm los domingos

Cláusulas

1. Este contrato tendrá vigencia por un periodo de cinco años comenzando el **23 de septiembre del 2003** y culminando el **23 de septiembre del 2008** a menos que se dé por terminado antes conforme a los términos del propio contrato.-----



2. El representante de **LA SEGUNDA PARTE** será la responsable de la organización del sistema de transporte público. Este tendrá a su cargo programar los grupos de porteadores que trabajaran en la mañana, en la tarde y en las horas de la noche.-----
3. El representante de **LA SEGUNDA PARTE** será la persona responsable directamente de la operación del sistema de transporte público.-----
4. **LA PRIMERA PARTE** pagará una cantidad de dinero mensual a cada ruta para ayudar a cubrir sus costos de operación. Dada la gran cantidad de operadores por rutas, se alternarán los días de trabajo de cada operador para que todos los porteadores puedan recibir el beneficio de forma equivalente-----
5. El dinero recibido por **LA SEGUNDA PARTE** se utilizará única y exclusivamente para cubrir los costos de operación del vehículo tales como gasolina, cambio de aceite y filtro y cambio de gomas. Los porteadores tendrán que proveer evidencia de estos gastos a **LA PRIMERA PARTE** . De no proveer evidencia el operador tendrá que reembolsar el dinero recibido. -----
6. Para fiscalizar el dinero recibido por los porteadores de **LA SEGUNDA PARTE**, el presidente de cada unión de rutas enviará al representante de **LA SEGUNDA PARTE** con los choferes que hallan trabajado por semana para que este la certifique y la envíe a **LA PRIMERA PARTE** para su revisión y evaluación. -----
7. **LA PRIMERA PARTE** permitirá a **LA SEGUNDA PARTE** utilizar los talleres de mantenimiento de la Autoridad Metropolitana de Autobuses hasta que se termine la construcción de un taller de mantenimiento exclusivo para **LA SEGUNDA PARTE**-----
8. **LA PRIMERA PARTE** creará un sistema de paratransito alternativo para proveer servicio a personas incapacitadas que será administrado por **LA SEGUNDA PARTE**.-----
9. **LA PRIMERA PARTE** adquirirá una flota de vehículos nuevos que complementara la flota de vehículos existentes propiedad de **LA SEGUNDA PARTE**.-----
10. **LA PRIMERA PARTE** garantizará exclusividad a **LA SEGUNDA PARTE** en aquellas rutas de mayor demanda que son actualmente operadas por **LA SEGUNDA PARTE** y bajo ningún concepto se pasará una ruta de la AMA. Un ejemplo de esta ruta es Bayamón a Van Scoy.-----
11. **LA PRIMERA PARTE** designará un área de estacionamiento específica dentro de la Estación del Bayamón para el almacenamiento de los nuevos vehículos.-----
12. **LA SEGUNDA PARTE** no utilizará los nuevos vehículos de transporte colectivo para su uso privado. Los mismos deben prevalecer en el estacionamiento designado-----
13. **LA PRIMERA PARTE** será responsable de proveer transporte a los porteadores de **LA SEGUNDA PARTE** desde sus casas al estacionamiento de los vehículos de transporte colectivo y del estacionamiento de los vehículos a sus hogares.-----
14. **LA SEGUNDA PARTE** será responsable de pintar inicialmente los vehículos con el nuevo logo característico. **LA PRIMERA PARTE** proveerá un 80% del costo de la pintura de cada vehículo y un 80% del trabajo. -----



15. **LA PRIMERA PARTE** requiere que se instale aire acondicionado a la flota de vehículos existentes y proveerá un 80% de los costos de instalación y compra. **LA SEGUNDA PARTE** será responsable de la instalación y compra del aire acondicionado-----
16. **LA PRIMERA PARTE** creará una oficina dentro de las facilidades de la Estación de Bayamón con los siguientes propósitos:
 - a) Monitorear la localización de los porteadores públicos dentro de sus rutas
 - b) Ofrecer información al usuario sobre guaguas y rutas disponibles en momento
 - c) Fiscalizar las operaciones de los porteadores
17. **LA PRIMERA PARTE** le requerirá a la primera parte que tenga una frecuencia de operación de 10 minutos. En este tiempo si el vehículo no ha completado su pasaje **LA PRIMERA PARTE** se hará responsable de proveer al conductor la diferencia en pasaje.-----
18. **LA SEGUNDA PARTE** no podrá cobrar a ningún pasajero de transferencia. Cada pasajero de transferencia le entregara una tarjeta con la fecha del día en cuestión al chofer que este utilizará para cobrar por dicho pasaje a **LA PRIMERA PARTE**.-----
19. El color de la tarjeta que entrega el pasajero de transferencia al chofer de **LA SEGUNDA PARTE** cambiará cada dos semanas que corresponde a un periodo de pago en específico.-----
20. Ningún chofer de **LA SEGUNDA PARTE** podrá reclamar pasajes de periodos de pagos que no correspondan al periodo de pago actual.-----
21. Los pasajeros que no sean de transferencia pagaran al chofer de **LA SEGUNDA PARTE** de forma tradicional-----
22. Luego de terminado el contrato el compareciente en **LA SEGUNDA PARTE** tendrá derecho a renovar el contrato o a entrar en un contrato nuevo si el desempeño las labores realizadas por el sistema de transporte Colectivo que representa ha sido satisfactorio.-----
23. El compareciente de **LA SEGUNDA PARTE** se compromete a llevar a cabo todas las tareas que le sean encomendadas en relación con los servicios para los cuales está siendo contratado, según se establece en el párrafo número uno de este contrato.-----
24. **LA SEGUNDA PARTE** certifica y garantiza que al momento de suscribir este contrato no tiene que haber rendido su planilla contributiva durante años previos pero esta obligado a rendir planilla contributiva por los años siguientes equivalentes a la duración del contrato. Expresamente se reconoce que ésta es una condición esencial del presente contrato, y de no ser correcta en todo o en parte la anterior certificación esto será causa suficiente para que **LA PRIMERA PARTE** pueda dejar sin efecto el mismo y **LA SEGUNDA PARTE** tendrá que reintegrar a la parte contratante toda suma de dinero recibida bajo este Contrato.-----
25. El compareciente de **LA SEGUNDA PARTE** será responsable del fiel cumplimiento de todos los reglamentos y leyes del Estado Libre Asociado de Puerto Rico y de los Estados Unidos de América, así como de la Nueva Ley de Transito y el reglamento para vehículos de menos cabida de la Comisión de Servicio Público-----



26. El compareciente de **LA SEGUNDA PARTE** acepta que no comenzará a prestarle servicio alguno bajo este contrato al compareciente de **La PRIMERA PARTE**, hasta que este contrato sea firmado por ambas partes. El compareciente de **LA SEGUNDA PARTE** no continuará prestando servicio alguno bajo este contrato a la expiración de este contrato. La compareciente de **LA PRIMERA PARTE** no pagará por servicios prestados en violación a esta cláusula.-----
27. **LA SEGUNDA PARTE** certifica y garantiza que al momento de suscribir el contrato está al día en el pago de la pensión alimenticia o se encuentra acogido a un plan de pagos con cuyos términos y condiciones está cumpliendo. Expresamente se reconoce que ésta es una condición esencial del presente Contrato y de no ser correcta en todo en parte lo anterior, será suficiente para que **LA PRIMERA PARTE** pueda dejar sin efecto el mismo y **LA SEGUNDA PARTE** tendrá que reintegrar a que la Primera Parte toda suma de dinero bajo este Contrato. (Ley 86 de 1984, Artículo 30). -----
28. A **LA SEGUNDA PARTE** se le efectuarán retenciones de sus honorarios para el pago del Seguro Social Federal, medicare, desempleo.-----
27. **LA PRIMERA PARTE** certifica y garantiza que cumpliendo con los requerimientos de la Oficina de Ética Gubernamental, le ha entregado a **LA SEGUNDA PARTE** copia de la Ley Núm. 12, del 24 de julio de 1985, según enmendada, mejor conocida como Ley de Ética Gubernamental. De igual forma, la **SEGUNDA PARTE** certifica haber recibido en el otorgamiento del presente contrato, copia de la ley antes mencionada.-----
28. Ambas partes de este contrato manifestamos que hemos leído y entendido todo el contenido del presente contrato y así lo aceptamos por encontrar que el mismo está redactado a nuestra entera satisfacción y que establece el mismo y ponemos nuestras iniciales en el margen izquierdo de cada una de las páginas de este contrato.-----

Las partes comparecientes ejecutan este acuerdo en San Juan, Puerto Rico, hoy día _____ de del 2003.-----

Ing. José M. Izquierdo Encarnación
Secretario del DTOP

Sr. José A. Cátala Berríos
Presidente de la APPPR