



BOLETÍN DE ECONOMÍA

UNIDAD DE INVESTIGACIONES ECONÓMICAS

Vol. VI, Núm. 1

enero - mayo 2002

Juan Lara
editor

El desparrame urbano

Nadie, o casi nadie, negaría que las principales zonas urbanas de Puerto Rico han crecido en forma desparramada. El desparrame urbano es un tema viejo en nuestra sociedad; se habla de ésto casi desde que se empezaron a construir las primeras urbanizaciones. Sin embargo, el tema ha cobrado nueva vigencia recientemente y es previsible que el interés en el asunto siga aumentando, entre otras cosas porque se ha convertido en una de las causas de los grupos ambientalistas.

Pero, ¿qué es el desparrame urbano? Hay variedad de definiciones, todas ellas con algunas coincidencias obvias, pero también con diferencias de énfasis y de enfoque. Por ejemplo, un grupo de estudio basado en la Universidad de Tennessee provee, en vez de una definición, un cuento corto:

"Hacia fines de los 1990s, algunas personas manejan 50 millas o más a sus sitios de trabajo y pasan horas cada día en el tráfico. Como generales antes de una batalla, planean sus actividades estratégicamente antes de salir del hogar. Cuando al fin sacan el auto de la marquesina, muchos ven un paisaje transformado, que no se parece al lugar en el que se instalaron hace apenas unos años. Las fincas se están convirtiendo en sub-divisiones de vivienda o en centros comerciales, los pueblitos se vuelven suburbios, los suburbios se hacen ciudades satélite y las carreteras de ida y vuelta se convierten en autopistas de cuatro carriles. A este fenómeno se le nombra con una sola palabra: desparrame." (The Energy, Environment and Resources Center, University of Tennessee, 1999.)

Otro grupo, de Pensilvania, define el desparrame como "un patrón regional de construcción que se caracteriza por: baja densidad relativa, expansión limitada hacia afuera y no contigua, segregación espacial de los usos del suelo, consumo de tierras agrícolas y de suelos sensibles desde el punto de vista ambiental y uso del automóvil privado como medio predominante de transporte." (*The Costs of Sprawl in Pennsylvania*, Clarion Associates, enero 2000.) Los economistas tienden a dar definiciones más sucintas. Por ejemplo, David H. Ciscel, dice que el desparrame es "crecimiento geográfico no relacionado con la presión poblacional" que se caracteriza por la segregación funcional de las actividades residenciales y comerciales" y que "aumenta los costos de operación de la infraestructura urbana". (Journal of Economic Issues, junio 2001).

En esta edición del *Boletín de Economía* se incluye un artículo del geógrafo Carlos Severino que trata de la evolución de los espacios urbanos en Puerto Rico y aporta una perspectiva académica útil para la discusión del desparrame urbano. Se incluye también una nota del economista Juan Lara sobre algunos de los conceptos económicos centrales en este tema.

El pulso de la economía

Ha transcurrido ya un año y medio desde que la economía de Puerto Rico, siguiendo de cerca a la de Estados Unidos, entró en una fase de desaceleración que luego se convirtió en recesión. En este *Boletín de Economía* se incluye un análisis breve de cómo se comportó la economía local durante ese período.

En este número:

El desparrame urbano	1
La urbanización en el Nuevo Milenio	2
La curva de "Laffer" y el desparrame urbano	4
Desempeño reciente de la economía de Puerto Rico	7

El Boletín de Economía es una publicación de la Unidad de Investigaciones del Departamento de Economía, Universidad de Puerto Rico, Recinto de Río Piedras. Los artículos son responsabilidad de los autores y no representan necesariamente las opiniones o posiciones de la Unidad de Investigaciones.

Unidad de Investigaciones Económicas
Departamento de Economía
Universidad de Puerto Rico
Recinto de Río Piedras
Apartado 23345
San Juan, Puerto Rico 00931-3345
Tel (787) 764-0000 Ext. 2451/ 2458
Fax (787) 763-5599
economia@upracd.upr.clu.edu

Junta Editora

Juan Lara
Francisco E. Martínez

Colaboradores

Carlos E. Severino

Diseño Gráfico y Base de Datos

Maribel Rodríguez

El Recinto de Río Piedras de la Universidad de Puerto Rico es un Patrono con Igualdad de Oportunidades en el Empleo. No se discrimina en contra de ningún miembro del personal universitario o en contra de aspirante a empleo, por razón de raza, color, orientación sexual, sexo, nacimiento, edad, impedimento físico o mental, origen o condición social, ni por ideas políticas o religiosas.

La Urbanización en el Nuevo Milenio

Carlos E. Severino'

La Urbanización en Puerto Rico

Sería difícil encontrar alguna otra evidencia tan fehaciente de lo económico como el propio espacio sobre el que se desenvuelve la economía; pero es particularmente el espacio urbano el que denota retratado todas las morfologías territoriales que asumen las fuerzas económicas. Así, la ciudad de San Juan es una representación muy fiel de las transiciones económicas por las que el país ha atravesado. Los espacios centrales como Santurce y Río Piedras representan aún con elocuencia la fase de concentración de población que se comenzó a gestar en la capital para los años cincuenta. En aquel momento, la transición de una economía agrícola hacia una industrial, provocó la más dramática reorganización y reestructuración territorial de la historia de Puerto Rico. Aquel proceso abrió las compuertas a una migración interna de carácter campo-ciudad, la cual llevó a varios cientos de miles de personas a aglomerarse en los lugares más allegados a las fuentes de empleo capitalinas de aquel entonces: las fábricas, los almacenes y el puerto. De esta forma se consolidan en nuestro paisaje urbano los asentamientos de arrabales como nueva y masiva cateoría territorial en el país.

De la concentración a la desconcentración: el paisaje suburbano

La modernidad, si la caracterizamos a través del espacio urbano, lleva a la insoslayable necesidad de nuevos espacios residenciales. Estos espacios son para los primeros estamentos sociales para los que la transición económica comienza a hacerse una realidad territorialmente viable. Con esto surgen, como producto de la saturación del espacio central, y por las nuevas concepciones de lo que debe ser un espacio residencial urbano, las llamadas urbanizaciones, que no son sino la concretización de una morfología urbana totalmente distinta a lo que se conocía en Puerto Rico hasta finales de la década de los cincuenta y principios de los sesenta. Oleadas han sido las que se suceden de manera continua y que son responsables de una elasticidad fabulosa de lo que cada día vemos alterarse: las fronteras de la ciudad de lo que es San Juan. Fronteras que han trascendido la lógica de lo ciudadano y se han

apoderado funcionalmente de otras territorialidades para reclamar como una única vía plausible, y de manera ineludible, lo metropolitano en su dimensión oriental, meridional y occidental.

La magia de la confabulación de lo mercadeable y las posibilidades técnicas hacen posible, en el transcurso de la consolidación de la suburbanización, el rompimiento de la identidad territorial entre el lugar de residencia y el lugar de trabajo. Con esto nos permitimos desplazamientos cada vez más distantes a los lugares residenciales que tienden a evocar el romanticismo de la ruralía como entidad espacial que nos negamos a perder, pero que cuenta con todas las condiciones para poder decir que el territorio ha sido urbanizado; no sólo como un espacio físico, sino también en el proceso de urbanización que acontece en nuestra realidad sicogeográfica. De este modo, somos capaces de observar, desde hace décadas, generaciones de niños que son despertados -en realidad levantados- a las 4:30 o 5:00 am durante cinco días de la semana, y por más de diez años, y que toman desayunos semidormidos en la casa, en el carro al son de un programa radial indeseable o en una cafetería colegial con menús despreciables pero suculentos.

Como si fuera poco, y junto a la desconcentración urbana, que no es otra cosa que una movilidad desde el centro hacia la periurbanidad, se desplazan también los parques industriales y poco después, de manera gradual, lo terciario en su búsqueda implacable y vital por las aglomeraciones con potencial de consumo. En nuestro paisaje esto lo explicamos a través de la concepción acrítica para descentralizar las inversiones de capital industrial para llevar empleos a lugares recónditos, sólo que cuando comenzaron a llegar posiblemente ya era algo tarde: la gente que los necesitaba se había marchado. La migración de lo terciario en cambio acontece relativamente reciente con aquel escalofriante planteamiento económico marxista de que el capital camina sin cuartel a la centralización y la concentración. Esto, traducido en sus implicaciones territoriales, significa que los pequeños comerciantes incapaces de competir son eliminados, y los mejores competidores ocupan sus espacios y sus mercados hasta surgir la nueva categoría de lo megacomercial como proceso específico de la megaterciarización en las economías globales, o mejor dicho, más aptas. Esta realidad conquista el espacio suburbano en las

morfologías subsecuentes que ha ido asumiendo el paisaje de los grandes centros comerciales, que cada vez requieren de espacios mayores y que sólo pueden ser proporcionados, de manera rentable, en los confines y en las escalas que provee la suburbanidad.

De la desconcentración a la desurbanización

¿Podría ser pensable prescindir del espacio urbano en el siglo 21? La respuesta es muy sencilla: no. Y la respuesta es sencillamente no, porque la categoría territorial más importante para el capitalismo es precisamente la ciudad. En ese contexto los teóricos de la urbanización reconocen que las nostalgias románticas por el campo se convierten en una mercancía muy valiosa y se ofrecen posibilidades concretas para poder vivir en el campo y trabajar en la ciudad a un costo oneroso, pero entusiasmante. Así se puede tener todo lo materialmente necesario de la urbanidad con las ventajas nostálgicas de lo rural. De este modo observamos desde nuestra facilidad intelectual como en el país, y según los datos del censo del 90, asentamientos rurales (pero periurbanos), que prácticamente decrecían durante décadas volvieron a exhibir crecimiento demográfico silenciosamente. Si algo pone esto de manifiesto es la fragilidad ambiental que esta realidad provoca y las enormes disparidades territoriales, infraestructurales y de inversión pública que esto conlleva, las cuales pueden ser enfrentadas momentánea y parcialmente por las comunidades que le exigen acción a sus legisladores y que tienen barriles repletos de tocinos con mucho colesterol y triglicéridos.

Reurbanización: ¿la vuelta al centro?

La última fase de la urbanización que se ha podido constatar es la reurbanización. Algunas de las generaciones nacidas y criadas en la suburbanidad, que exhiben, aparentemente, ciertas mutaciones genético-territoriales, surgidas, seguramente, por sus frustraciones ambivalentes de una condena pendular diaria que se manifiesta matutinemente periferia-centro y centro-periferia en su versión vespertina. Estos grupos sociales evocan cierto romanticismo sobre la vida que llevaron sus abuelos en Santurce o Río Piedras cuando migraron hacia allá desde Maricao o Ciales. Son los que valoran el centro por la rauda facilidad de los desplazamientos, los que toleran lo drástico de la marginalidad que todavía

subsiste con los distritos financieros y con los nuevos espacios habitacionales restaurados. Son los que disfrutaban de comprar una libra de pan caminando luego de haber despertado un domingo con el olor al pan horneado de la esquina o los que simplemente disfrutaban de una noche de galería sin tener luego un viaje prodigioso y épico hacia uno de los confines de los espacios suburbanos o desurbanizados.

Se pueden analizar casos muy notorios de reurbanización donde el Estado hace esfuerzos enormes e inversiones cuantiosas para lograr la atraktividad de los centros urbanos y permitir eso que crecientemente los políticos llaman densificar los espacios centrales urbanos. Sin embargo, en nuestra urbanidad de libre concurrencia, son los entornos privados los que una vez más descubren el milagro económico y lo presentan. Calladamente, el Viejo San Juan se ha convertido en nuestro más elocuente ejemplo de vieja-nueva urbanidad. En la década de los setenta, cuando en San Juan la gente comenzó a suburbanizarse masivamente, el Viejo San Juan era un pobre barrio decadente habitado fundamentalmente por sectores pobres. Hoy día, los *young urban professionals* se avalanchan sobre él y los precios del pie cuadrado de espacio residencial aumentan de forma vertiginosa. Lo novedoso está en la remodelación y en la restauración privada.

El tren urbano: una última oportunidad por rehacer la ciudad

El tren urbano, que comenzamos a observar en segmentos, posiblemente sea una oportunidad única para rehacer nuestra urbanidad. Una urbanidad que tan sólo ha conocido iniciativas privadas y estímulos públicos a iniciativas privadas. El costoso tren representa la última oportunidad para rehacer la ciudad y lo metropolitano en el país. Para eso el Estado tiene que entender primeramente, que en la actualidad más de la mitad de la población del mundo vive en ciudades. En los próximos veinticinco años será mucho mayor la proporción. Puerto Rico no escapa a esa realidad de ninguna manera. Es por esta razón que la ciudad, como muchos otros asuntos de la vida colectiva, no puede ser dejada simplemente en las manos de la libre concurrencia. El Estado tiene que proporcionar, junto a las más genuinas bases comunitarias, los marcos conceptuales e institucionales necesarios para hacer de las ciudades espacios más habitables y acogedores.

Alrededor del proyecto del tren urbano es necesario y urgente un concepto para rehacer la ciudad. Este proyecto, junto con otras medidas de manejo territorial, podría ser la clave para que muchas personas redescubran la ciudad. Se trata simplemente de que sea el interés público quien encuentre primero el valor de lo territorialmente mercadeable y que entonces sea ofertado, bajo sus condiciones, para su compra. De lo contrario será la especulación de terrenos y lo privado quienes seguirán conformando nuestro paisaje urbano, o quizás, nuestro desastre urbano.

* *Decano Interino, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Puerto Rico, Recinto de Río Piedras.*

La "curva de Laffer" y el desparrame urbano

Juan Lara*

A fines de los años 1970s y principios de los 1980s, el economista Arthur Laffer se convirtió en una de las figuras emblemáticas del movimiento de los llamados *supply siders*, o economistas "del lado de la oferta". Uno de los planteamientos fundamentales de este grupo era que la reducción de impuestos era indispensable para insuflarle vitalidad a la economía de Estados Unidos, ya que los altos impuestos alegadamente sofocaban el ánimo empresarial de la población. Ronald Reagan fue uno de los primeros conversos a esta nueva doctrina, y la política económica durante su presidencia estuvo muy influenciada por las ideas de economistas como Laffer.

Lo que hizo que éste último adquiriera una fama duradera fue que resumió sus ideas en una gráfica sencilla que alcanzó una gran difusión y pasó a la historia con el nombre de "la curva de Laffer". Se trata básicamente una gráfica que representa en forma estilizada la idea de que si el gobierno aumenta la tasa contributiva para tratar de aumentar su recaudos, puede ser que termine con una recaudación menor que la que ya tenía. ¿Por qué? Porque si las tasas contributivas ya son altas, el aumentarlas más sólo servirá para inhibir la actividad económica, con lo que se reduce la base contributiva y bajan los ingresos. Laffer argumentaba que el gobierno debería reducir las tasas contributivas, y predecía que el resultado sería más actividad económica y una mayor recaudación total de impuestos.

La “curva de Laffer” era en esencia una parábola apuntando hacia abajo cuyo punto máximo indicaba la recaudación de impuestos más alta posible. Este punto correspondía a la tasa contributiva óptima. Según Laffer, Estados Unidos había pasado ya a una tasa contributiva más alta que la óptima, y por eso lo que se requería era dar marcha atrás. Las personas pagarían una tasa contributiva más baja, pero en total se recaudarían más impuestos; lo que los estrategas gustan de llamar un “win-win situation.” No sorprende que Laffer se haya convertido en uno de los economistas más conocidos a comienzos de los 1980s, cuando el clima político en Estados Unidos favorecía la reducción de impuestos.

La influencia de los *supply siders* no duró mucho, entre otras cosas porque los recortes de impuestos del gobierno de Reagan provocaron un gran déficit fiscal, en lugar de la avalancha de fondos previstas por Laffer y otros. En el mundo académico nunca llegaron a tener mucha influencia, ya que sus planteamientos se consideraban crudos y sensacionalistas, más que el producto de una buena teoría económica. La “curva de Laffer” bajó de su sitio de honor en el pensamiento económico popular de los 1980s, pero no desapareció del todo. Los economistas la adaptaron a otros usos—como el análisis de la tasa de inflación óptima—lo que aseguró su supervivencia y le dio respetabilidad académica, pero al costo de enterrarla en páginas oscuras que sólo leen los especialistas.

Se puede utilizar esta curva para ilustrar el concepto de desparrame urbano. Desde el punto de vista económico, la idea misma de desparrame sugiere una situación en la que se ha rebasado un umbral crítico, pasando de lo óptimo a lo ineficiente. La gráfica de la página 6 muestra la aplicación de la “curva de Laffer” a esta idea.

En el eje horizontal se mide la superficie construida por habitante (Sc/H) en una zona urbana particular. Este concepto es el inverso de la densidad poblacional en la zona; mientras mayor sea la superficie construida por habitante, menor es la densidad poblacional. Por lo tanto, la densidad poblacional del área urbana se reduce hacia la derecha en el eje horizontal. En efecto, el aumento de Sc/H significa que la superficie construida (lo que algunos llaman la “huella” urbana) se extiende más rápidamente que el crecimiento poblacional.

En el eje vertical se mide la razón de beneficio/costo (B/C) para la zona que resulta de diferentes posibles grados de densidad poblacional. Aumentar la superficie construida por habitante—reducir la densidad—conlleva costos y produce también beneficios. Para el economista, la densidad óptima de la ciudad o pueblo es aquella que conduce a la razón de beneficio/costo más alta posible.

Los costos incluyen costos privados explícitos, como los costos de construcción y de adquisición de terrenos, pero también incluyen costos sociales (contaminación, destrucción de paisajes y ecosistemas, eliminación de tierra agrícola) y costos públicos no explícitos, como el aumento en los costos de instalación y mantenimiento de infraestructura. También hay costos privados no explícitos, como el tiempo perdido en viajes excesivamente largos, y costos psicológicos causados por la pérdida de sosiego y la falta de tiempo para la vida familiar.

En cuanto a los beneficios, tanto los individuos como la comunidad disfrutan privada y colectivamente el aumento de la superficie construida por habitante. Otras cosas iguales, una ciudad más amplia implica mayor amenidad, aunque esperaríamos que el beneficio marginal de aumentar el espacio construido por persona sea decreciente; o sea, que el bienestar adicional sea cada vez menor.

Lo que la gráfica ilustra es que cuando la superficie construida por habitante es baja (la densidad poblacional es alta), los beneficios aumentan más que los costos al reducirse la densidad. Por lo tanto, la razón beneficio/costo (B/C) es creciente en esta parte de la gráfica. En cierto sentido, lo que esto indica es que cuando la densidad es demasiado alta, la gente se siente hacinada, y tienen mucho que ganar con la expansión de la huella urbana. La razón de beneficio/costo es ascendente hasta que se llega a $(Sc/H)^*$, la superficie construida por habitante óptima (o, inversamente, la densidad poblacional óptima). De ahí en adelante, la expansión de la huella urbana provoca que los costos aumenten más rápido que los beneficios (dado que el beneficio marginal es decreciente), y la razón B/C empieza a bajar. Podría decirse que la expansión de la huella urbana más allá de la densidad óptima es lo constituye el desparrame. En una ciudad desparramada, construir de suerte que aumente la densidad poblacional tiene el efecto de mejorar la razón beneficio/costo.

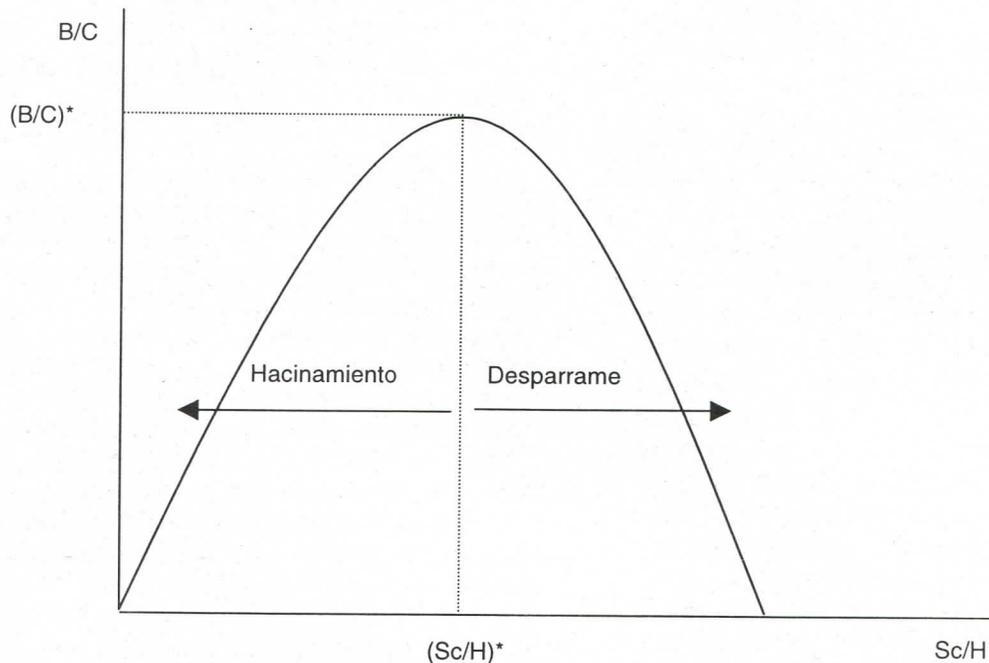
La "curva de Laffer" y el desparrame urbano

Por supuesto, esto es solamente una ilustración sencilla de un tema complejo. Su utilidad reside en que resalta el aspecto económico del desparrame y lo resume en la razón de beneficio/costo. Su defecto es que puede dar la impresión de que el umbral crítico entre la eficiencia y el desparrame es fácil de identificar. En realidad, calcular los costos y beneficios de la expansión de la huella urbana es muy difícil (aunque esto no significa que no se deba intentar, sobre todo en sus componentes más fáciles), lo que dificulta calcular la densidad poblacional óptima. Además, no es realista suponer que la relación entre B/C y Sc/H tenga la

forma tan simple que representa la "curva de Laffer". Sin embargo, esta ilustración subraya un principio económico importante, que no siempre se aprecia en las discusiones sobre el desparrame, y es que la demarcación entre desparramado y no desparramado no puede ser arbitraria, sino que tiene que surgir de cierto balance entre las preferencias de la sociedad y los costos de proveer espacio construido a sus habitantes.

**Catedrático en el Departamento de Economía de la Universidad de Puerto Rico*

La "curva de Laffer" del desparrame urbano

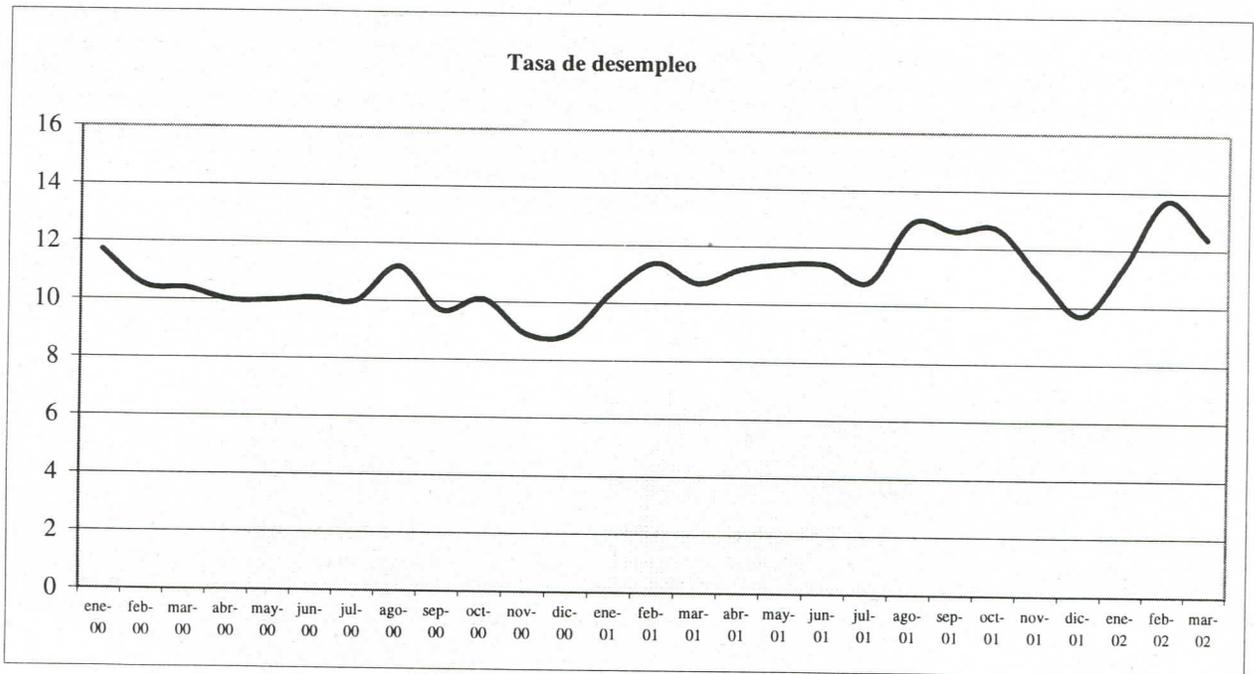


Desempeño reciente de la economía de Puerto Rico

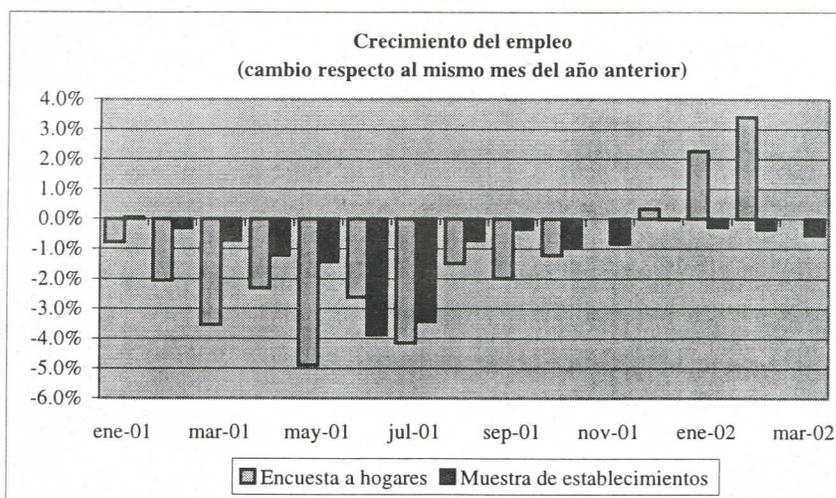
Los Editores

Hacia fines del año 2000, se inició en Puerto Rico una desaceleración económica que luego se convirtió en una recesión. En este proceso, la economía local siguió de cerca a la de Estados Unidos, que también experimentó una pérdida de dinamismo seguida por una declinación, aproximadamente en el mismo período de tiempo.

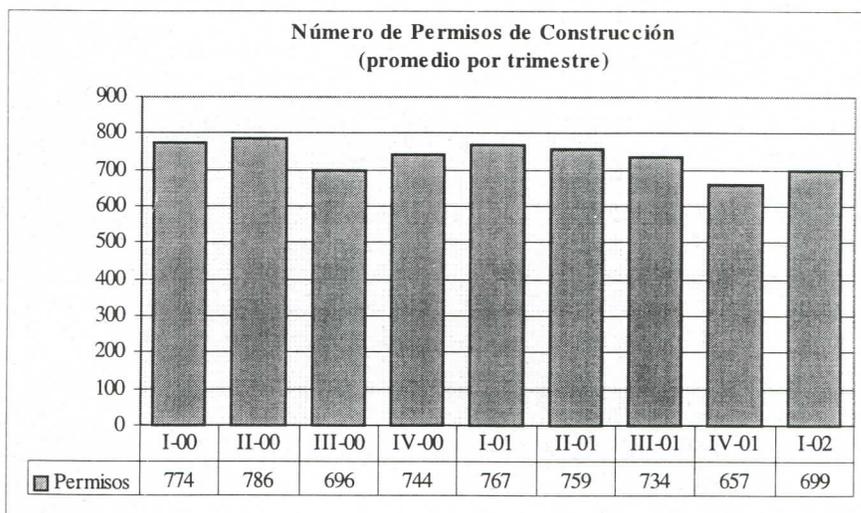
En Estados Unidos la recesión terminó a comienzos del año 2002; ya para febrero y marzo se daba por descontado que la economía estaba entrando en la fase de recuperación, aunque había ciertas dudas sobre cuán fuerte sería el repunte. Por el contrario, en los primeros meses del año 2002 todavía no se observaban en Puerto Rico señales claras de recuperación. La información parcial disponible parecía indicar que la economía local ya había tocado fondo en esas fechas, pero no revelaba aún indicios de un posible repunte.



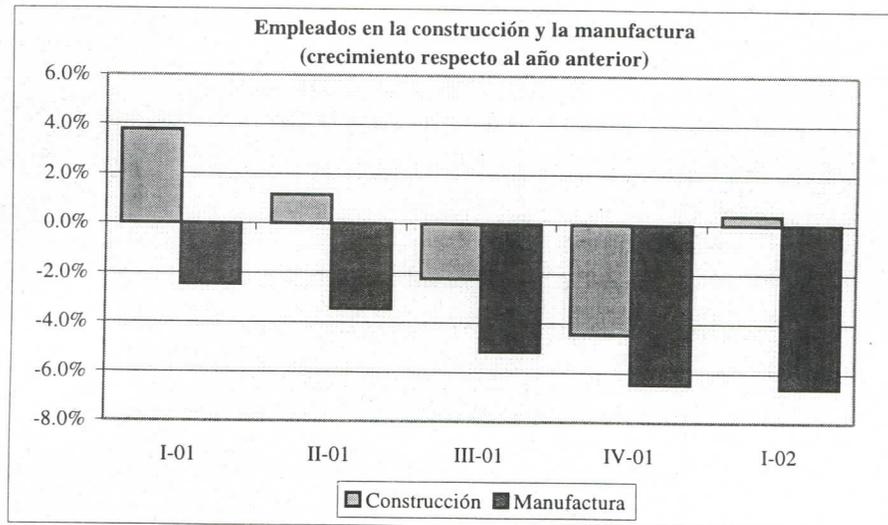
La tasa de desempleo se había reducido por debajo de 10% en los últimos meses del 2000. Sin embargo, la desaceleración provocó que aumentara por encima de 12% en la segunda mitad del 2001 y que sobrepasara el 13% a principios del 2002. Hacia marzo comenzó a notarse una mejoría en este indicador, pero no se espera que vuelva a bajar a 10% por lo menos hasta el año próximo.



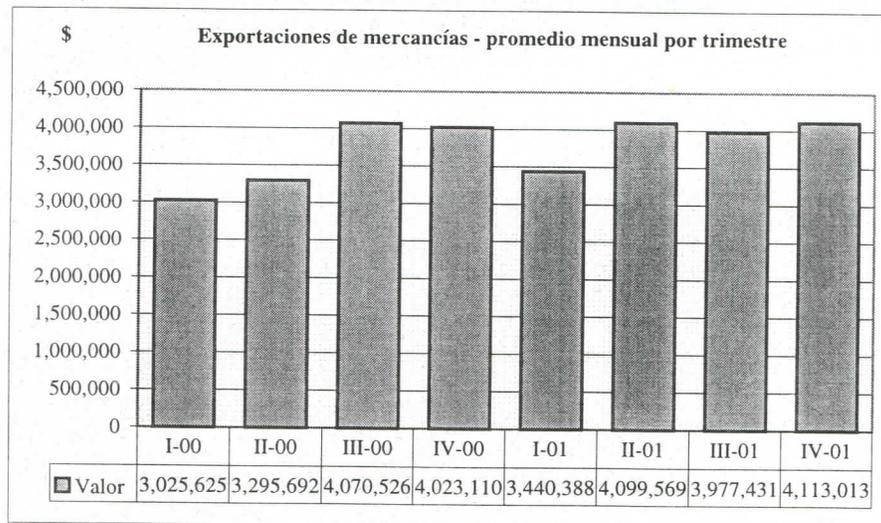
En Puerto Rico, al igual que en Estados Unidos, se mide el empleo utilizando dos encuestas; una que se realiza con una muestra de hogares y otra que utiliza una muestra de establecimientos. Ambas medidas señalan que el empleo se redujo sustancialmente a lo largo del año 2001, como puede apreciarse en la gráfica. Nótese que las reducciones más fuertes se produjeron entre marzo y julio del 2001. A comienzos del año 2002, la encuesta de viviendas comienza a mostrar crecimiento positivo del empleo, pero la de establecimientos todavía presentaba una contracción, aunque a un ritmo mucho menor que en meses anteriores.



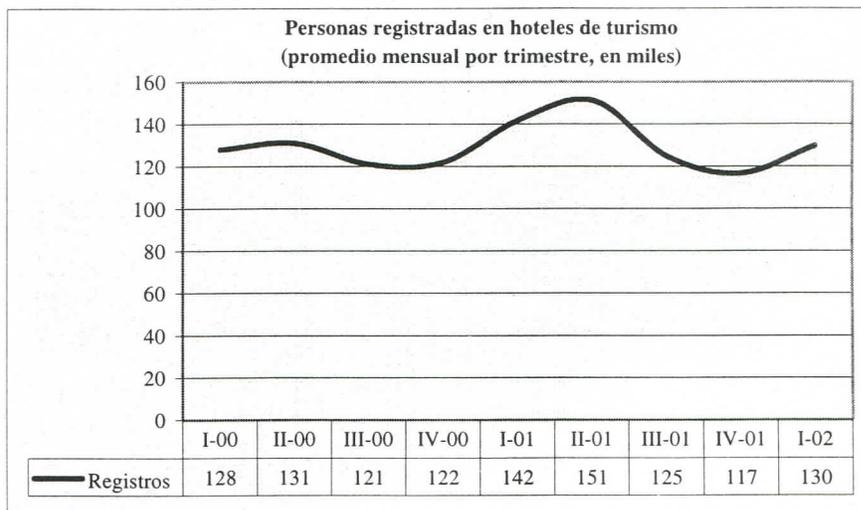
Los permisos de construcción son un indicador adelantado de la actividad en esa industria; es decir, tienden a predecir el comportamiento futuro de la construcción. Los datos revelan que el número de permisos se redujo a partir del segundo trimestre del 2001. A pesar de que hubo cierta mejoría en el primer trimestre del 2002, el número promedio de permisos todavía se mantenía por debajo de los niveles alcanzados un año antes. Esto podría significar que la recuperación de esta actividad se dilatará hasta finales del año en curso.



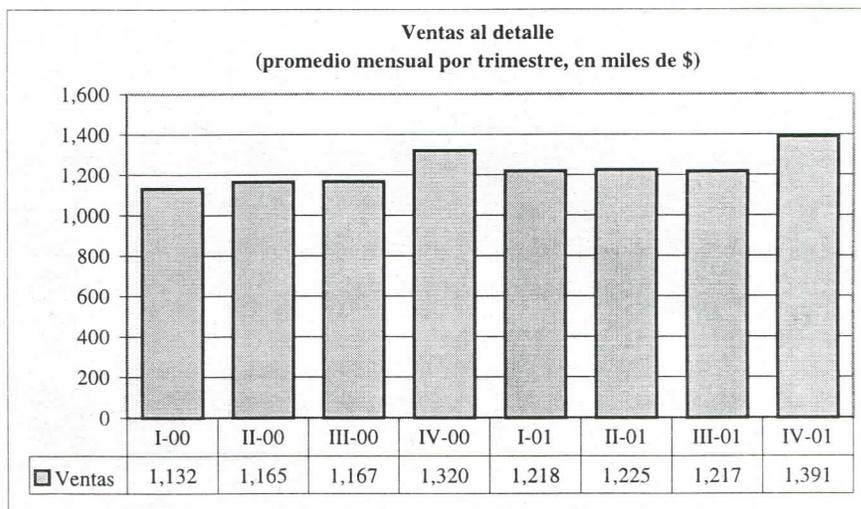
Como era de esperar, la construcción se debilitó durante el año 2001, pero los indicadores disponibles no presentan un deterioro marcado. Por ejemplo, el empleo en la industria se redujo en el tercer y cuarto trimestres del 2001, comparado con los mismos trimestres del año anterior, pero presentó un aumento moderado en el primer trimestre del 2002. En el caso de la manufactura, el deterioro del empleo fue bastante fuerte, ya que el efecto de la recesión—que afectó singularmente a este sector—se sumó a la tendencia de pérdida de empleos que vienen sufriendo desde hace años algunas ramas de la manufactura, especialmente aquéllas intensivas en el uso de la mano de obra, como la producción de ropa y textiles.



Las exportaciones de mercancías consisten, casi en su totalidad, de productos manufacturados. Por lo tanto, su movimiento refleja el desempeño de la producción manufacturera en la Isla. Aunque aún no hay datos disponibles para el año 2002, sí se tiene información completa para el 2001, y la misma refleja que durante el segundo semestre—cuando la recesión estaba en su peor momento en Estados Unidos—las exportaciones tuvieron un crecimiento muy leve en comparación con el año anterior. Es alentador, sin embargo, que las exportaciones no se hayan reducido, porque eso indica que la baja en la manufactura no fue muy severa.



La industria turística se afectó por la recesión y por los efectos psicológicos del ataque terrorista en Nueva York. La reducción más fuerte en el número de personas registradas en hoteles de turismo ocurrió precisamente en el cuarto trimestre del 2001, que fueron los meses inmediatamente posteriores al ataque. Sin embargo, en el primer trimestre del 2002 ya se había producido una recuperación parcial de los registros en hoteles turísticos. De hecho, un análisis comparativo revela que el turismo en Puerto Rico no se afectó tanto como en otros destinos del Caribe.



Las ventas al detalle estuvieron básicamente estables, sin crecer ni decrecer, durante la mayor parte del 2001. Sin embargo, al tomar en cuenta la inflación se encuentra que las ventas se contrajeron moderadamente en términos reales. Información parcial para el primer trimestre del 2002 indica un repunte de las ventas que podría vaticinar la recuperación definitiva de esta actividad.

Facultad del Programa Graduado

Benson Arias, Jaime. Ph.D.
University of Massachusetts, 1992
Catedrático Asociado

Bofill Valdés, Jaime. Ph.D.
University College of Wales, 1988
Catedrático Asociado

Cao García, Ramón J. Ph.D.
Virginia Polytechnic Institute, 1979
Catedrático

Catalá Oliveras, Francisco. Ph.D.
Georgetown University, 1978
Catedrático

Del Valle Caballero, Jaime. Ph.D.
Universidad de Manchester, Inglaterra, 1992
Catedrático Asociado

Enchautegui Román, María E. Ph. D.
Florida State University, 1988
Catedrática Auxiliar.

Lara Fontáñez, Juan. Ph.D.
State University of New York at Stony Brook, 1981
Catedrático

Martínez Aponte, Francisco E. M.A.
University of Pennsylvania, 1978
Candidato al Ph.D.
Catedrático

Quiñones Pérez, Argeo T. M.A.
University of Massachusetts, 1982
Candidato al Ph.D.
Catedrático Asociado

Rodríguez Castro, Alicia. M.A.
Stanford University, 1978
Candidata al Ph.D.
Catedrática Asociada

Rodríguez Rodríguez, Ernesto L. M.A.
Virginia Polytechnic Institute, 1984
Candidato al Ph.D.
Catedrático Asociado

Segarra Alméstica, Eileen. Ph. D.
University of California at Berkeley, 1998
Catedrática Auxiliar

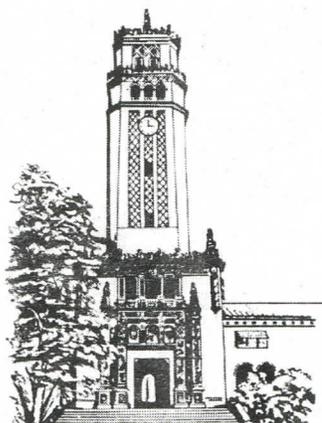
Toledo Rodríguez, Wilfredo. Ph.D.
Florida State University, 1990
Catedrático Asociado

Villagómez Escutia, Rafael. Ph.D.
Oklahoma State University, 1985
Catedrático Asociado

Intereso obtener información y/o documentos de solicitud de admisión al Programa Graduado de Economía de la Universidad de Puerto Rico.

- Nueva Admisión:** para estudiantes que no pertenecen al Sistema de la Universidad de Puerto Rico
- Readmisión:** para estudiantes que pertenecen al Sistema de la Universidad de Puerto Rico, pero no son estudiantes activos
- Cambio de Clasificación:** para estudiantes activos del Sistema de la Universidad de Puerto Rico
- Información General del Programa Graduado**

 Firma



Departamento de Economía
Facultad de Ciencias Sociales
Universidad de Puerto Rico
Apartado 23345
San Juan, Puerto Rico 00931-3345

Teléfono: (1-787) 764-0000
extensiones 2455, 2459 ó 4167
E-mail: economia@upracd.upr.clu.edu
<http://rrpac.upr.clu.edu:9090/~economia>
Fax: (1-787) 763-5599

Maestría en Economía

El Programa Graduado de Economía fomenta el estudio de los problemas fundamentales del pensamiento y la metodología económica y ofrece un currículo variado para que el estudiante pueda orientar sus cursos electivos al área de su interés. Se ofrecen cursos en teoría económica; sector público; desarrollo económico; economía monetaria y financiera y econometría y análisis cuantitativo.

Los egresados del programa ocupan puestos en el gobierno, la banca, compañías de consultoría, centros de investigación, y en universidades, tanto en el área administrativa como docente. Además, otros prosiguen estudios doctorales en los campos de economía y finanzas, entre otros.

El Programa de Maestría en Economía ofrece un número limitado de ayudantías de cátedra que conllevan una exención de matrícula y un estipendio mensual. Además, la Oficina de Asistencia Económica del Recinto de Río Piedras gestiona préstamos federales para estudiantes.

Se aceptan estudiantes para comenzar estudios en ambos semestres académicos. La fecha límite para rendir la solicitud de admisión al Departamento de Economía para la sesión de agosto es la segunda semana de febrero y para la sesión de enero el 15 de octubre.



Nombre _____

Urbanización _____

Calle _____ Número _____

Apartado Postal _____

Ciudad _____ País _____ Código _____

coloque
sello aquí

**Programa Graduado de Economía
Departamento de Economía
Facultad de Ciencias Sociales
Universidad de Puerto Rico
Apartado Postal 23345
San Juan, Puerto Rico 00931-3345**