Gobierno de Puerto Rico
Oficina del Gobernador
Junta de Planificación

7 de septiembre de 2010

Octava Extensión a la
Consulta Número 2008-79-0620-JGU

RESOLUCION

El 30 de diciembre de 2008, la Autoridad de los Puertos sometió ante la Junta de Planificación, en adelante, la Junta, una consulta de ubicación para el desarrollo de un proyecto mixto residencial, comercial y turístico el cual se conocerá como *San Juan Waterfront*. Posteriormente, el 30 de abril de 2009, el Gobernador de Puerto Rico, Honorable Luis G. Fortuño, emitió la Orden Ejecutiva 2009-16, mediante la cual declaró una nueva visión estratégica para el área conocida como el Triángulo Dorado, incluyendo el San Juan Waterfront. En virtud de la Orden Ejecutiva, el Departamento de Desarrollo Económico y Comercio, en adelante el DDEC, se convirtió en la agencia proponente del proyecto presentado en el 2008 por la Autoridad de Puertos. El DDEC, mediante carta de 12 de junio de 2009, notificó a la Junta el cambio de la parte proponente y expresó, entre otras cosas, que por exigencias de la nueva visión se revisó el plan confeccionado para el frente portuario de la Isleta de San Juan previamente delineado para el frente portuario de la Isleta e implantar una nueva visión de desarrollo económico del Triangulo Dorado. En la referida comunicación el DDEC solicitó se tome conocimiento de la Orden Ejecutiva OE-2009-16 y en particular sobre la instauración del Comité Ejecutivo y de la transferencia de poderes confiriéndole al mismo la función de elaborar e implantar los planes de desarrollo del frente portuario de la Isleta de San Juan. La Junta, mediante resolución de 1 de julio de 2009, notificada el 4 de agosto de 2009, tomó conocimiento del cambio de la parte proponente para que sea el Departamento de Desarrollo Económico y Comercio en sustitución de la Autoridad de Puertos. Conforme a lo expresado por la parte proponente durante la vista pública el proyecto será administrado por el Distrito del Centro de Convenciones.

La Junta, mediante resolución de 27 de agosto de 2009, notificada el 2 de septiembre de 2009, dejó la consulta en suspenso; solicitó comentarios a las agencias estatales y federales y al Municipio de San Juan; solicitó a la parte proponente los documentos de vista correspondientes. Además, refirió la propuesta a la Compañía de Comercio y Exportación para la evaluación del Estudio de Viabilidad del proyecto; solicitó a la parte proponente evidenciara se circuló el documento ambiental y que radicó la Certificación de Compatibilidad con la Zona Costanera; y solicitó se aclararan ciertas interrogantes con relación a varias propiedades.

Mediante carta de 27 de octubre de 2009, en carta suscrita por el Secretario del DDEC, José R. Pérez Riera, solicitó a la Junta una extensión de tiempo para presentar la información que fuera solicitada por la Junta mediante resolución de 27 de agosto de 2009, notificada el 2 de septiembre de 2009. El DDEC no pudo responder al requerimiento de información de la Junta de manera oportuna debido a que no fue notificado de la misma. La Junta, mediante resolución de 27 de octubre de 2009, notificada el 2 de noviembre de 2009, dejó la consulta en suspenso por sesenta (60) días para que la parte proponente sometiera la información solicitada por la Junta.

El DDEC, mediante carta de 12 de enero de 2010, solicitó a la Junta término adicional para presentar información adicional solicitada por la Junta. En su comunicación expresaron que se encontraban en el proceso de revisar el Plan Maestro previamente conceptualizado para el proyecto de autos. La Junta, mediante resolución de 14 de enero de 2010, notificada en la misma fecha, dejó la consulta en suspenso por un término de noventa (90) días para que la parte proponente suministrara la información que le fuera solicitada.

La Junta, mediante resolución de 6 de mayo de 2010, notificada el 7 de mayo de 2010, reconoció a CSA Architects & Engineers como el representante de la parte proponente y concedió a la parte proponente la prórroga solicitada el 26 de abril de 2010 para someter información adicional.

GOBIERNO DE PUERTO RICO
OFICINA DEL GOBERNADOR
JUNTA DE PLANIFICACIÓN

La parte proponente, Departamento de Desarrollo Económico y Comercio, por conducto de CSA Architects & Engineers, presentó ante la Junta el 21 de junio de 2010, enmienda a la consulta de ubicación.

La parte proponente indicó que mediante la enmienda propuesta se eliminó la construcción de la marina de mega-yates originalmente propuesta y la propuesta remoción o eliminación del Muelle 8 necesaria para efectuarla, lo que resulta en reducciones sustanciales al volumen requerido de dragado. Se redujo el número de unidades del componente residencial del proyecto en aproximadamente un 27% y se incluyó en este componente residencias para alquiler que harán el proyecto más accesible a distintos segmentos de la población. Además, se redujo el número de unidades del componente hotelero por aproximadamente un 30% y el número de hoteles de seis (6) a dos (2). Como resultado de estas reducciones (en conjunto con las reducciones del componente residencial) se reducirán la demanda de infraestructura y generará menor tráfico vehicular. Se añadieron componentes de espacio de oficinas para uso público y privado. Se aumentaron las áreas comerciales para incluir comercios al detal enfocados en proveer servicios a la comunidad inmediata existente y futura y se aumentó la variedad y ámbito de los espacios públicos, aumentado de tal manera las áreas para el uso y disfrute de la ciudadanía.

Mega yates disminuir el dragado

Dos Hoteles
Viviendas
Viviendas Alquiler

La Junta, mediante resolución de 23 de junio de 2010, notificada el 1 de julio de 2010, acogió la enmienda presentada por la parte proponente y dejó la consulta en suspenso para solicitar comentarios a varias agencias estatales, federales y el Municipio de San Juan.

La parte proponente, mediante carta de 20 de julio de 2010, presentó ante la Junta una Lista de Colindantes enmendada que totalizaron 758 titulares. Luego, mediante carta de 21 de julio de 2010, solicitó a la Junta autorización para notificar a 38 titulares mediante la utilización de un método alterno de notificación. La Junta, mediante resolución de 22 de julio de 2010, notificada el 23 de julio de 2010, autorizó a la parte proponente la utilización de un método alterno de notificación.

La Junta celebró vista pública para evaluar la enmienda propuesta, conocer y considerar los planteamientos y prueba de la parte proponente, partes interesadas y público en general. La referida audiencia pública se celebró el 19 de agosto de 2010, en el Salón Nelson Soto, Piso 14, Edificio Norte del Centro Gubernamental Roberto Sánchez Vilella. Ello, previo publicación del Aviso de Vista Pública y la publicación de un método alterno de notificación en el periódico de circulación general El Vocero, edición del 3 de agosto de 2010, según requerido. El panel examinador estuvo compuesto de Lcda. María Cruz Román y la ingeniero Noemí Rosa.

Durante el proceso adjudicativo se recibieron y marcaron como Exhibits los siguientes: copias de la ponencia del Hon. José Ramón Pérez Riera, Secretario del Departamento de Desarrollo y Comercio, agencia proponente (Exhibit 1A y 1B del proponente); copia de la presentación realizada en "power point" por la parte proponente (Exhibit 2A y 2B del proponente); copias de la ponencia de la Compañía de Turismo (Exhibit 3A, 3B y 3C del proponente) presentada por la Lcda. Sofía Esteves, Sub Directora Ejecutiva de la Compañía de Turismo; copias de la ponencia de María de Lourdes Blázquez de CSA Architects and Engineers (Exhibit 4A y 4B); copias de cartas emitidas por diversas agencias (Exhibit 7 de la parte proponente); copias de la ponencia del Sr. José Joaquín Villamil, economista de la parte proponente (Exhibit 8A, 8B y 8C de la parte proponente); copia de ponencia de la ingeniero Yilia Baucage, perito en tránsito de la parte proponente (Exhibit 9A y 9B de la parte proponente); copia de ponencia del arquitecto José J. Terrasa Soler, Director de Planificación y Desarrollo de la Compañía de Turismo, quien estuvo a cargo de la discusión de la propuesta a la luz de la reglamentación aplicable (Exhibit 10A y 10B de la parte proponente); y copia de una carta de la Autoridad de Energía Eléctrica de 16 de junio de 2010 (Exhibit 1 de la AEE).

La parte proponente estuvo representada legalmente por el Lcdo. Fernando Molini Vizcarrondo y la Lcda. Laura Rozas. En el aspecto técnico, la parte proponente estuvo representada por CSA Architects & Engineers. Ambos estuvieron acompañados por peritos en el área ambiental, económica y tráfico, entre otros.

GOBIERNO DE PUERTO RICO
OFICINA DEL GOBERNADOR
JUNTA DE PLANIFICACIÓN

La Sra. María de Lourdes Blázquez de CSA Group & Architects and Engineers, explicó un trasfondo procesal del proyecto, describió el proyecto, sus componentes y las mejoras que se realizarán a la Avenida Fernández Juncos. Discutió los impactos ambientales de la propuesta y sobre los aspectos de la infraestructura; la flora y fauna; aspectos arqueológicos, incluyendo arqueología acuática; tránsito marítimo; aspectos de inundabilidad; dragado; manejo de desperdicios sólidos y sobre los comentarios de las agencias, entre otros.

El Arq. José J. Terrasa Soler, Director de Planificación y Desarrollo de la Compañía de Turismo dio lectura de una ponencia. En su ponencia éste puntualizó que al momento de evaluar la propuesta, la misma se atemperó a las necesidades del mercado e incorporó de forma agresiva elementos recreativos y de uso público nunca antes vistos en un proyecto en Puerto Rico. Explicó además que el mismo es cónsono con lo propuesto por el Municipio de San Juan a través de sus políticas públicas enunciadas en "The Walkable City" y su Reglamento de Ordenación Territorial. El proyecto tiene su génesis en el concepto del Triángulo Dorado que a su vez fue adoptado por el Municipio de San Juan en su Plan Temático de la Isleta de San Juan y el Litoral Costero. A su entender, el proyecto cumple cabalmente con todas las políticas públicas relacionadas a la planificación y protección del ambiente, y con el propósito de re-activar la economía. De igual forma, se ajusta a las necesidades de desarrollo urbano esbozadas por el Municipio de San Juan en su Plan de Ordenación Territorial. El arquitecto Terrasa estuvo a cargo de discutir el proyecto a la luz de los reglamentos aplicables.

En representación de las agencias gubernamentales comparecieron el Ing. Carlos Contreras del Departamento de Transportación y Obras Públicas; la Sra. Glorilyn Olivencia del Instituto de Cultura Puertorriqueña; el Ing. David Schutz y Sr. Santiago Rodríguez de la Autoridad de Energía Eléctrica; el Sr. John Blakeman de la Superintendencia del Capitolio; el Ing. Luis García de la Autoridad de Puertos; el Ing. Carlos Máximo Contreras del Departamento de Transportación y Obras Públicas y ACT y el Ing. Carlos Oquendo Laracuente de la Administración de Terrenos.

La Sra. Glorilyn Olivencia del Instituto de Cultura Puertorriqueña, expresó que el instituto emitió comentarios mediante carta de 10 de agosto de 2010, la cual obraba en el expediente. El ingeniero Contreras Aponte por su parte expresó que tanto la Autoridad de Carreteras y Transportación como el Departamento de Transportación y Obras Publicas no tienen objeción a que se apruebe el desarrollo propuesto. Ambas agencias ya han incorporado el concepto del proyecto como parte de diseño de la Intersección 5, intersección donde se une la Avenida Muñoz Rivera, Baldorioty de Castro, Ponce de León, Fernández Juncos y el Puente Dos Hermanos para atender las necesidades a corto y largo plazo.

Tomamos conocimiento oficial de la Orden Ejecutiva 2009-16, "Orden Ejecutiva del Gobernador del Estado Libre Asociado de Puerto Rico para establecer el Comité Ejecutivo y el Comité de Trabajo del Proyecto del Triángulo Dorado y para derogar la Orden Ejecutiva Núm. OE-2008-13 de 22 de mayo de 2006 y la Orden Ejecutiva Núm. OE-2008-60 de 21 de noviembre de 2008". La misma establece una nueva visión estratégica para el desarrollo económico y turístico de Puerto Rico que incluye la revitalización del área conocida como el Triángulo Dorado, área que conecta el Viejo San Juan y la Isleta de San Juan con el Condado, Isla Grande y otras comunidades aledañas de la Bahía de San Juan. Para lograr la nueva visión estratégica, fue necesario revisar y analizar los planes previamente confeccionados para el frente portuario de la Isleta de San Juan e integrar los nuevos componentes del Proyecto del Triángulo Dorado con el fin de desarrollar un destino urbano y moderno de la clase mundial ajustado a las nuevas realidades económicas locales y mundiales.

Por el Municipio Autónomo de San Juan compareció la Srta. Mirella Rosa, quien expresó que el Municipio había comenzado un Programa de Reparcelación desde el 2008, que los tribunales confirmaron dicho Programa y que se está en negociaciones con agencias que tienen terrenos en el área del Programa. La representante del Municipio expresó que el Municipio no va a objetar el proyecto siempre y cuando se respete el Programa de Reparcelación. En la vista pública, el Municipio, a través de su representante, mostró preocupación por la re-ubicación de los pescadores asociados a La Coal; la actividad de dragado; la reparcelación del área; la altura de los edificios y la administración de las facilidades de la marina.

GOBIERNO DE PUERTO RICO
OFICINA DEL GOBERNADOR
JUNTA DE PLANIFICACIÓN

La parte proponente expresó que La Coal se tratará de mantener en el mismo lugar con nuevas instalaciones (Villa Mercado, cerca donde están actualmente) o relocalizarlos cerca del área de La Marina. Añadió la parte proponente que se han reunido con representantes de La Coal en torno a su posible relocalización y atender sus preocupaciones. Con respecto al Programa de Reparcelación, la parte proponente explicó que el pasado lunes se habían reunido representantes del DDEC con el personal del Municipio (Sr. Bijan Ashrafi) y otros ejecutivos y que éstos llegaron al acuerdo de colaborar con el Programa de Reparcelación. En cuanto al dragado, la parte proponente expresó que como resultado de la enmienda se redujo sustancialmente la cantidad de material de dragado en un 84% y que se utilizará en el proyecto o se depositará en un vertedero. El licenciado Molini Vizcarrondo aclaró que no se va a desarrollar una Marina y no se contempla ningún tipo de usos accesorio para los muelles. Se solicitó que se remitiera copia de los acuerdos llegados entre el Municipio de San Juan y el proponente a la Junta. En cuanto a la altura, la parte proponente explicó que se proponen para algunos bloques una altura de hasta 45.7 metros, equivalentes a 150 pies, para los cuales se solicitó una variación en altura y que dicha altura representa un 28% de incremento en relación a la altura permitida. La variación en altura solicitada surge porque se ha propuesto reducir la altura de los edificios más cercanos al litoral costero.

La representante del Municipio de San Juan, a preguntas de la Oficial Examinadora, indicó a la distancia que se le contestaron las preguntas de forma satisfactoria.

No hay partes interventoras reconocidas por la Junta en el procedimiento adjudicativo.

Luego de celebrada la vista los licenciados Molini Vizcarrondo y Rozas presentaron un proyecto de Determinaciones de Hechos y Conclusiones de Derecho. De otra parte la administradora del Condominio Falansterio, Sra. Katherine del Valle, presentó ante la Junta carta del 1 de septiembre de 2010, sometiendo comentarios adicionales.

Tomando en consideración la evidencia que obra en el expediente administrativo realizamos las siguientes:

DETERMINACIONES DE HECHOS

1. Dentro del predio objeto de desarrollo ubican alrededor de unas cuarenta (40) propiedades en la que predominan usos comerciales, industriales livianos y usos dotacionales. No existen estructuras dedicadas al uso residencial. El Gobierno de Puerto Rico es propietario de la mayoría de las propiedades que ubican dentro del predio, siendo dueño de aproximadamente el 92% del área total de los terrenos. El Gobierno Federal de los Estados Unidos posee aproximadamente 5% del área total de los terrenos y una entidad privada posee aproximadamente 3%. Se propone la adquisición de los terrenos mediante adquisición o cesión. De estas propiedades, unas 35 pertenecen al Gobierno de Puerto Rico: Departamento de Transportación y Obras Públicas (11), Administración de Terrenos (9), Autoridad de los Puertos (12), Departamento de Agricultura (2) y Banco Gubernamental de Fomento (1); dos (2) propiedades pertenecen al Gobierno Federal y tres (3) propiedades son de tenencia privada y pertenecen a Lebrón Developers Corp. Se propone la adquisición de estos terrenos o la cesión. Según se expresó en la vista, no se propone la expropiación de los terrenos de Lebrón Developers Corp.

2. El predio objeto de desarrollo tiene una cabida aproximada de 87 acres es parte del frente portuario que ubica a lo largo del Canal San Antonio y ubica en la Isleta de San Juan, en el Barrio San Juan Antiguo, paralelo a la Avenida Fernández Juncos. El predio se extiende en dirección oeste-este, desde la esquina suroeste del Muelle 7 hasta la Intersección 5. En dirección norte-sur, se extiende desde la Avenida Fernández Juncos hasta el Canal San Antonio.

   Se propone la reparación y rehabilitación de los muelles dentro del proyecto dado a que los mismos están deteriorados como consecuencia de los años en uso.

3. El proyecto estará compuesto por cuatro (4) distritos vecinales y dos (2) paseos o conexiones este-oeste. El mismo se desarrollará por etapas. La primera etapa comprende ciertos proyectos de mejoras inmediatas, que buscan la rehabilitación en áreas claves del frente portuario para crear lugares atractivos para el público, incluyendo áreas abiertas y parques. Se espera acelerar las etapas de planificación, diseño y permisos para que esta etapa pueda ser implantada lo antes posible. Se estima que esta etapa estará finalizada en aproximadamente dos años.

   La segunda etapa comprende el desarrollo de los componentes a largo plazo. Se propone la creación de múltiples bloques urbanos interconectados, que formarán cuatro (4) distritos vecinales con sus características particulares que se denominarán Capitolio Sur, Villa Mercado, Parque San Antonio y La Marina y dos (2) conexiones este-oeste, Paseo del Puerto y Las Alamedas. El diseño de estos distritos y conexiones permitirá que se establezcan conexiones entre el norte y sur de la Isleta, que unirá estructuras y comunidades existentes y las futuras áreas para el corredor y estaciones de tráfico.

   Descripción del Proyecto

   El propuesto desarrollo de usos mixtos combina elementos comerciales, turísticos, residenciales y dotacionales. Los componentes del proyecto se describen a continuación:

   Etapa I: Proyectos de mejoras inmediatas

   - Mejoras a los Muelles 7 y 8: Mejoras peatonales, paisajistas y recreativas.
   - Desarrollo Extremo Este: Parque educativo y rehabilitación de Escuela de Vela existente y desarrollo de usos complementarios a ésta.

   Etapa II: Componentes a largo plazo Distritos vecinales y conexiones

   Capitolio Sur

   (Bloques A1 y A2, según surge del Plan Maestro en un área de 4.15 acres) - Este distrito vecinal se propone como entrada al frente portuario y al proyecto y conexión con el lado norte del Viejo San Juan. El Capitolio Sur estará localizado en el Muelle 8, en la intersección entre la entrada al Capitolio, la Avenida Fernández Juncos y la actividad turística de cruceros que llegan a San Juan.

   Este distrito vecinal incluye un centro cultural para usos públicos y culturales; una plaza pública y parque adyacente al centro cultural para eventos a pequeña escala; muelles al este de los Bloques A-1 y A-2 de servicios limitados; y aproximadamente 270,000 pies cuadrados de espacio para oficinas.

   Villa Mercado

   (Bloques B, C, D, E, F, según surge del Plan Maestro en un área de 23.06 acres). Este distrito vecinal estará ubicado en el área entre los Muelles 9 y 12 y será el corazón de la actividad en el proyecto. Este distrito vecinal servirá de un lugar céntrico de reunión para los residentes y visitantes de San Juan en el Parque del Mercado.

   Este distrito vecinal incluirá áreas de mercado para productos artesanales, agrícolas, entre otros; restaurantes, tiendas al detal y especializadas y tiendas de servicios a la comunidad; componente residencial y de oficina; hotel tipo Destino (*Destination Hotel*) de 500 habitaciones; hotel tipo Boutique

GOBIERNO DE PUERTO RICO
OFICINA DEL GOBERNADOR
JUNTA DE PLANIFICACIÓN

(*Boutique Hotel*) de 160 habitaciones; muelles de servicios y atracaderos y servicio de taxi acuático el cual conectará diferentes puntos en la Bahía de San Juan, incluyendo el Distrito del Centro de Convenciones. El Hotel Destination se caracteriza por su ubicación y amenidades, las cuales lo hacen un destino por sí mismo, en lugar de simplemente un lugar para hospedaje mientras se visitan otros lugares de interés. El hotel tipo boutique (*Boutique Hotel*) de 160 habitaciones, también localizado frente al Canal San Antonio se caracterizará por sus entornos íntimos con una orientación bohemia y artística, con un nivel de servicio superior y suele ser más pequeño que los hoteles convencionales.

Parque San Antonio

(Bloques G, H y I, según surge del Plan Maestro en un área de 12.66 acres). Este distrito vecinal estará ubicado en el área de los Muelles 13 y 14. Se propone como el centro residencial del proyecto. La estrategia propuesta para la ubicación de residencias en el Parque San Antonio es localizar los edificios más altos a lo largo de la Avenida Fernández Juncos y bajar gradualmente la altura hasta alcanzar una escala más pequeña a lo largo del frente portuario. Incluye unidades residenciales, oferta de servicios (gimnasio), atracaderos y parques vecinales, servicio de taxi acuático que conectará diferentes puntos en la Bahía de San Juan, incluyendo el Distrito del Centro de Convenciones.

La Marina

(Bloques K, L, M, N, según surge del Plan Maestro en un área de 19.76 acres) - Este distrito vecinal estará ubicado a lo largo del Muelle Navy/Frontier y se extenderá hasta la entrada de la Isleta de San Juan. Este distrito vecinal incluye:

- unidades residenciales para venta y alquiler, que se dividirán en apartamentos estilo jardín y condominios de mediana altura y estarán ubicados en el frente portuario.

- muelles de servicios limitados para acomodar las actividades de la Escuela de Vela a ser rehabilitada, así como naves de una variedad de tamaños.

Paseo del Puerto:

Comprenderá un área de 10.61 acres. Será un parque lineal o malecón a lo largo del frente portuario con un largo aproximado de 2,840 metros que conectará los distritos vecinales del proyecto y el límite de la Isleta de San Juan. El Paseo del Puerto comenzará en el Muelle 7 y se ensancha en el distrito vecinal Capitolio Sur; luego continúa como un paseo marítimo a lo largo del proyecto hasta el comienzo de La Marina. Entre los atractivos planificados para este paseo se encuentra incluir un carril de bicicletas.

Las Alamedas:

Comprenderá un área de 4.98 acres. Será una calle interna central, principalmente peatonal con jardines, que conectará los distritos vecinales, con un largo aproximado de 1,860 metros y acomodará peatones y vehículos en lugares alternos. Las Alamedas se extenderá desde el Muelle 7 con un puente peatonal, que enlazará el área de cruceros con el Muelle 8 y el resto del proyecto hacia el Este. El puente conectará a los peatones hasta la plaza y el patio del centro cultural propuesto en el distrito vecinal Capitolio Sur. Otro puente peatonal que conectará el Muelle 9 y el hotel tipo destino. Un tercer puente peatonal conducirá el peatón hasta Villa Mercado.

Puentes

GOBIERNO DE PUERTO RICO
OFICINA DEL GOBERNADOR
JUNTA DE PLANIFICACIÓN

Mejoras a la Avenida Fernández Juncos

Comprenderá un área de 12.12 acres. Se mejorará el flujo de tránsito de este a oeste y las conexiones norte a sur y la extensión o conexión de doce (12) vías de acceso de norte a sur en el área del proyecto.

1,269 UVB
177,800 pc. Area Comercial
318,000 pc oficina
4,004 pc Recreación Comercial.
2,000 pc uso cívico
660 hab Hotel
245 pc Embarcadero muelles
4,229 Estacionamiento

En total se proponen 1,269 unidades de vivienda básica (UVB); 177,800 pies cuadrados de área comercial; 110,000 pies cuadrados de área de servicios; 318,000 pies cuadrados para uso de oficina; 4,004 pies cuadrados para recreación comercial; 2,000 pies cuadrados para uso cívico; 660 habitaciones de hotel y hasta 245 embarcaderos o muelles.

Se proponen unos 4,229 espacios de estacionamientos. La parte proponente indica que el cálculo de estacionamiento se hizo a base de los requerimientos del Reglamento de Ordenación Territorial del Municipio de San Juan. Se proveerá el mínimo de espacios de estacionamientos requeridos en la reglamentación según requerido en el Reglamento de Ordenación, con excepción de los requeridos para espacios de oficina. La parte proponente solicitó una variación para que se le permitiera utilizar espacios de estacionamiento compartido para el uso de oficina. También solicitó se le permitiera ubicar algunos espacios de estacionamiento en bloques distintos adonde se encuentran los usos. Se propone un área de estacionamiento adicional paralelo en la calle y a lo largo de la Avenida Fernández Juncos y las vías que discurren de norte a sur y de este a oeste a lo largo del proyecto.

La parte proponente solicitó por escrito y durante la vista pública que se le autorizara realizar cambios en el concepto presentado siempre y cuando se mantenga el pietaje autorizado para los usos propuestos, el número de unidades propuestas y el área total en la consulta sin que medie previa autorización por parte de la Junta de Planificación.

Cambios dentro de los límites

4. Los terrenos objeto de desarrollo están clasificados como Suelo Urbano (SU) y calificados como Comercial Turístico Tres (CT-3), Dotacionales de Equipamiento (DE) y Administración (DA), según los Mapas de Calificación de Suelos del Plan Territorial del Municipio Autónomo de San Juan vigente. La porción de terreno que ubica en el Bloque N está calificada como ZDE-C.1 y C.2.

5. Se propone enmienda mediante desarrollo extenso al Plano de Calificación de Suelos del Municipio de San Juan para la recalificación de los terrenos de un Distrito Dotacional de Equipamiento (DE) a un Distrito Comercial Turístico Tres (CT-3) para los Bloques H-2 (parcial), I, K, L y M-2; a un Distrito Comercial Central (C-3) para el Bloque M-1; recalificación de un Distrito Dotacional de Administración (DA) y Comercial Turístico Tres (CT-3) a un Distrito CT-3 para parte del Bloque H-2; y recalificación del acceso interno de Las Alamedas, y la porción de terreno correspondiente en la cual se desarrollará el paseo lineal, conocido como Paseo del Puerto, a un Distrito Dotacional de Espacios Abiertos (DV) según surge de la siguiente tabla:

Zonificación

Bloque	Uso Propuesto	Calificación Existente	Calificación Propuesta
H-2	Residencial	CT-3/DA	CT-3
I-1	Residencial	DE	CT-3
I-2	Residencial	DE	CT-3
K-1	Residencial	DE	CT-3
K-2	Residencial	DE	CT-3
L-1	Residencial	DE	CT-3
L-2	Residencial	DE	CT-3
M-1	Residencial Recreación-Comercial	DE	C-3
M-2	Residencial	DE	CT-3
Paseo	Paseo del Puerto	CT-3 y DE	DV
Las Alamedas	Calle Acceso Interno	CT-3 y DE	DV

GOBIERNO DE PUERTO RICO
OFICINA DEL GOBERNADOR
JUNTA DE PLANIFICACIÓN

6. La porción de terreno que ubica en el Bloque N está calificada como ZDE-C.1 y C.2, conforme al Plan de Usos del Terreno y Reglamento de Zonificación Especial para la entrada a la Isleta de San Juan, Reglamento Núm. 23. Se proponen usos conformes a los usos permitidos en el Distrito ZDE-C.1 y C.2.

   En el Distrito ZDE C.1 y C.2 se propone un uso residencial con un área de ocupación de 2,900 metros cuadrados (60%) en el Distrito C.1 y 7,262 metros cuadrados (60%) en el Distrito C.2. Se propone una densidad de 6,814 metros cuadrados (84%) y unidad básica de vivienda de 84%. Se propone una altura de 33 metros cuadrados en la estructura principal. Se respetará la altura máxima permitida por la Administración Federal de Aviación y la altura permitida en el distrito.

   Se propone además, en el C.1 un espacio abierto y en el C.2 un parque educativo con elementos de recreación activa y pasiva según definido en el Reglamento Núm. 23. La altura de 33 metros cuadrados propuestas no comprende edificación sino elementos verticales de recreación.

7. La parte proponente solicitó por escrito y durante la vista pública variaciones en los parámetros de altura, estacionamientos, orientación de edificios y zona de separación.

   a. La variación en altura solicitada representa un 28% de incremento en relación a la altura permitida. La variación en altura solicitada surge porque se ha propuesto reducir la altura de los edificios más cercanos al litoral costero. La variación en altura se solicita para varios bloques dentro del distrito CT-3. Los bloques para los cuales se solicita parámetros de CT-3, y asimismo variación en el correspondiente parámetro de altura, son los siguientes: bloques A2, B2, D2, E2, F2, G2, H2, I2, K2, L2, M2 y N. Para este distrito el reglamento establece una altura máxima de 33 metros (108.3'). Los usos no residenciales pueden ser mayores si el área bruta de piso y los patios cumplen. Se está solicitando una variación para una altura máxima de 45.7 m (150'). Los bloques donde se solicita esta variación son los que ubican al norte de Las Alamedas de manera que se proveería una altura mayor en estos bloques y permitiría densificar los espacios urbanos sin afectar el entorno costero que es uno de los elementos principales del proyecto. El aumento en altura en estos bloques surge porque se ha propuesto reducir la altura de los edificios más cercados al litoral costero y para poder alcanzar la masa crítica que se necesitar para viabilizar el proyecto.

   b. Esta variación también permite orientar la densidad del producto residencial más cerca de los nodos de tráfico público. Además, el aumento en altura de los edificios al norte de Las Alamedas permite aprovechar aún más las vistas de estas estructuras sin crear sombras sobre la costa.

   c. La variación de altura para el proyecto permite edificios con densidades necesarias que aprovechan los limitados espacios abiertos y estimula la peatonalidad y habitabilidad. Además, al densificarse mediante la altura de los edificios, se utilizan mejores los recursos naturales y la infraestructura disponible al crearse la masa crítica necesaria para darle viabilidad a los servicios de transportación masiva y reducir los costos asociados al mantenimiento y construcción de la infraestructura.

   d. En cuanto a los estacionamientos, el proyecto San Juan Waterfront incluirá un total de 4,229 espacios de estacionamiento. Estos estacionamientos comprenderían una mezcla de áreas de estacionamiento comercial, hotelero, oficina, residencial y cívico. El

GOBIERNO DE PUERTO RICO
OFICINA DEL GOBERNADOR
JUNTA DE PLANIFICACIÓN

plan de estacionamiento también incluye una propuesta de estacionamiento paralelo en la calle a lo largo de la Avenida Fernández Juncos y las vías que discurren de norte a sur y de este a oeste a lo largo del lugar del proyecto.

e. En cuanto a la variación relacionada a estacionamientos, el proyecto proveerá estacionamientos dentro del área del proyecto para cada uso de acuerdo a las cantidades mínimas de espacios requeridos reglamentariamente por uso, salvo por el elemento de uso de oficina donde se solicita una variación según se indica más adelante.

f. En algunas instancias, no todos los espacios de estacionamientos estarán ubicados directamente en el mismo bloque donde se propone el uso. Para los bloques B1, C1, C2, D1, G1, y E1 se proveerá el total de estacionamientos requeridos para los usos que en ellos se proponen utilizando estacionamientos en las calles adyacentes a estos bloques, y estacionamientos multipisos adyacentes a los bloques B2, D2, G2 y E2.

g. Por lo tanto, se solicita una variación para utilizar estacionamientos fuera del límite del bloque y compartir estos estacionamientos en un bloque adyacente.

h. En cuanto a los estacionamientos para oficina, se utilizó como parámetro para determinar los espacios de estacionamientos mínimos para oficinas un estacionamiento por cada 46 metros cuadrados. El proyecto contempla establecer acuerdos entre usos para proveer estacionamientos compartidos fuera de horas pico como ha sido la experiencia en el Distrito del Centro de Convenciones y en el Coliseo de Puerto Rico (ejemplo, estacionamiento de oficina son compartidos con restaurantes/comercio al detal durante noches y fines de semana). Este sistema de compartir estacionamientos permite que durante el horario diurno los estacionamientos sean utilizados por los usuarios de oficina y otros negocios, y durante el horario nocturno esos mismos estacionamientos puedan ser utilizados por los visitantes que acuden al proyecto.

i. Los estacionamientos compartidos y fuera de los bloques no se encuentran a una distancia mayor de 130 metros. Esto es, la distancia para el edificio central y de mayor uso en Villa Mercado se encuentra a 130 metros del estacionamiento compartido, haciendo que el mismo sea accesible, peatonal y fácil de utilizar.

j. También, se solicita una variación como parte del proceso de consulta para los estacionamientos a ser provistos para los muelles y atracaderos. Esto es, debido a que los usuarios de los muelles y atracaderos están directamente relacionados a las residencias y los visitantes de los hoteles y otras amenidades del proyecto, no se prevé la necesidad estacionamientos adicionales para estos usos.

k. La variación en estacionamiento no afectará adversamente el bienestar de los futuros ocupantes y los usos que en ella se proponen. En todo momento habrá la disponibilidad de estacionamiento para los usos requeridos, y eso permitirá la maximización del predio al reducirse el área requerida para estacionamientos. Tampoco afectará el ambiente de la calle, la seguridad y tranquilidad de los vecinos, como tampoco afectará adversamente las propiedades vecinas. La necesidad eventual de las variaciones en estacionamiento es para asegurar la viabilidad del proyecto y dependerá de los planes finales para las parcelas en cuestión.

GOBIERNO DE PUERTO RICO
OFICINA DEL GOBERNADOR
JUNTA DE PLANIFICACIÓN

Taxis Acuatico
Tren liviano

l. Para disminuir la demanda de estacionamientos, el proyecto propone la utilización de taxis acuáticos que conectarán con diferentes sectores de la Bahía de San Juan y el Distrito de Centro de Convenciones. Además, el proyecto está tomando en consideración el tren liviano a ser desarrollado por el Municipio Autónomo de San Juan.

m. En cuanto a la variación para la orientación de los edificios con relación a las vistas al mar, ésta se solicita para los bloques C1, D1, E1 y F1. Frente a estos bloques no discurrirá calle o acceso vehicular pero se ubicará el Paseo del Puerto que será un paseo peatonal público, el cual proveerá acceso y vistas ilimitadas al mar en esta franja del proyecto y, además, múltiples calles finalizarán frente al Paseo del Puerto y tendrán vistas al mar. Se resalta que el litoral costero es uno portuario y no de playa. Los usos anteriores de estos bloques eran industriales y tenían acceso limitado por razones de seguridad. Por lo tanto, el público no tenía acceso al litoral marino y no existían las vistas al mar por consecuencia de barcos, equipo industrial y otros. El proyecto abre el frente costero al público y limita solamente en varios bloques las vistas al mar por razón de orientación de los edificios. Por otro lado, estos edificios dentro de los bloques son parte de un diseño atractivo donde las vistas al mar o la Bahía de San Juan son uno de los aspectos a tomarse en consideración. Los bloques y las estructuras propuestas en los mismos son parte de un plan maestro que buscan crear comunidad y hacerse atractivo a los futuros residentes y visitantes.

n. Referente a la zona de separación, la parte proponente reservará una zona de separación de veinte (20) metros la cual dedicará para el desarrollo de un Paseo Lineal que se conocerá como Paseo del Puerto para uso irrestricto de la ciudadanía general. La parte proponente solicita se le exima del cumplimento de zona de separación de treinta (30) metros continua a la zona de separación de veinte (20) metros. Los Bloques B1, C1, D1, E1 y F1 colindan con el frente marítimo y no cumplen con el requisito de separación de 30 metros adicionales. El presente proyecto no se propone frente a una playa sino en una antigua área industrial que era parte de los muelles de San Juan. Se proveerá acceso irrestricto al litoral costero, esto es, a la zona de separación de 20 metros acceso actualmente inexistente. Se permitirá acceso a la costa mediante accesos y paseos colindantes con la zona marítimo terrestre.

8. Tomamos conocimiento oficial que el Municipio de San Juan (MSJ) tiene aprobado un Plan de Ordenación Territorial el cual fue adoptado por la Junta mediante Resolución Núm. JP-PT-18-1 el 9 de octubre de 2002 y aprobado por el Gobernador el 13 de marzo de 2003.

   Tomamos conocimiento que a la fecha en que se evalúa y se adjudica la presente consulta, el MSJ tiene suscrito con la Junta de Planificación y la Administración de Reglamentos y Permisos (ARPE) un Convenio de Transferencia de Facultades conforme lo establecido en el Artículo 13.012 de la Ley Núm. 81 de 30 de agosto de 1991 según enmendada. Al MSJ se le ha transferido la Quinta Jerarquía.

9. Conforme al Panel 72000C355J, de 18 noviembre de 2009, se estima un 32% del predio objeto de consulta, ubica en áreas susceptibles a inundaciones (Zona AE y VE). La gran mayoría, la cual estima en un 68%, del predio objeto de desarrollo, ubica fuera de zona inundable (Zona X). En la mayoría del terreno inundable se propone la ubicación de un paseo. En la porción restante de terrenos que ubican en zona inundable, la parte proponente aseveró que cumplirá con las disposiciones contenidas en el Reglamento Núm. 13, Reglamento de Áreas Susceptibles a Inundaciones, vigente.

GOBIERNO DE PUERTO RICO
OFICINA DEL GOBERNADOR
JUNTA DE PLANIFICACIÓN

Conforme al Panel 72000C355J, aproximadamente un 14% de los terrenos se encuentran en una Zona AE. El nivel de inundación base para dicha zona varía entre 1.2 metros (3.9 pies) y 2.1 metros (6.9 pies) por encima del nivel de promedio del mar, lo que significa que las inundaciones tienen una probabilidad anual de 1% de igualar o sobrepasar dicho valor. En dicha área clasificada AE se propone el desarrollo de los Bloques C-1, D-1, D-2, E-1 y F-1 de Villa Mercado; G-1, H-1 y L-1 de Parque San Antonio y La Marina frente a la Parcela de USACE (el Bloque J que no será parte del proyecto) siendo estas el Bloque K-1, L-1, M-1, M-2 y N. La zona AE cubre principalmente la porción costera de los mencionados bloques adentrándose un poco en los Bloques C-1, D-1, D-2, L-1, M-1 y M-2. La gran parte de la Zona AE a ser impactada ubicará dentro de la zona de separación de veinte (20) metros, lugar donde se propone la construcción del Paseo del Puerto.

Conforme al Panel 72000C355J, un 18% del predio ubica en una Zona VE, correspondiente a áreas costeras de alto riesgo a inundación con un período de 100 años con velocidad y energía (marejada ciclónica para la cual se ha determinado un nivel de inundación base de 2.4 metros. Esta zona cubre la porción costera de los Bloques A-1, A-2, B-1, B-2 y C-1. Gran parte de la zona VE se encuentra en la zona de veinte (20) metros de separación en la cual se propone la construcción del Paseo del Puerto.

La parte restante del predio objeto de desarrollo, la cual se calcula en un 68%, ubica en Zona X definida como área fuera de las zonas de inundación de 100 años y 500 años.

10. El Reglamento de la Administración Federal de Aviación (Federal Aviation Administration, FAA por sus siglas en inglés) aplica a los bloques objeto de desarrollo por su cercanía al Aeropuerto Fernando L. Ribas Dominicci. La parte proponente indica que dicha reglamentación establece parámetros de altura y requisitos de notificación para objetos que afecten el espacio de navegación aérea. La parte proponente informa que los bloques del proyecto estarán ubicados en áreas donde se permite una altura de 60 pies (48.8 metros) desde el nivel promedio del mar. Como norma general, la altura propuesta para estos bloques está dentro de lo requerido en la reglamentación federal. Sin embargo, existe una franja de terreno localizada al extremo este del Bloque N del proyecto, donde el requisito de altura no debe sobrepasar los 47 pies (14.3 metros). Esta reducción de altura permitida para esta franja surge de su cercanía con el área de despegue de la Pista 9 del aeropuerto. La parte proponente indica que la altura propuesta para los edificios del Bloque N y el M-1 es de 33 metros en áreas que ubicarán en la referida franja. Se cumplirán con los parámetros de altura requeridos y se notificará a la FAA, como parte del cumplimiento necesario para obtener el permiso de construcción.

Estudio de Sombra

11. Como parte del desarrollo la parte proponente encomendó la preparación de un Estudio de Sombras en el 2010 a la compañía *505 Design Inc.* El estudio demostró que, con excepción del hotel y el edificio que se dedicará al uso de las oficinas, los elementos del proyecto cumplirán con los requisitos de la Sección 18.02(a) del Reglamento de Ordenación Territorial del Municipio de San Juan. El análisis de sombras realizado fue proyectado de hora en hora desde las 10:00 a.m a las 4:00 p.m. en marzo 21/junio 21 en el solsticio de primavera/verano y diciembre 21 en el solsticio de invierno, representando exposiciones en el peor escenario del año. La parte proponente indica que el estudio demostró que el proyecto no creará sombras en la zona marítima terrestre durante las horas indicadas, con la excepción del edificio de oficinas que ubicará en el Muelle 8 y el Hotel tipo Destino. El propuesto edificios de oficinas en el Muelle 8, proyecta una sombra mínima dentro de la zona marítimo terrestre en: (1) la mañana de 21 de marzo, entre las 10:00 y las 10:30, (2) en la mañana del 21 de junio, entre las 10:00 y 10:30 y entre las 3:30 a las 4:00 pm y, (3) en la mañana de diciembre 21, entre las 10:00 y

GOBIERNO DE PUERTO RICO
OFICINA DEL GOBERNADOR
JUNTA DE PLANIFICACIÓN

10:30. En ambos casos las sombras que se proyectan durante las horas reglamentadas ocurren por espacios iguales o menores de una hora en los días especificados según dispone la Sección 18.03 del Reglamento de Ordenación Territorial del Municipio de San Juan.

12. La parte proponente reservará una zona de separación de veinte (20) metros, la cual dedicará para el desarrollo de un Paseo Lineal que se conocerá como Paseo del Puerto para uso irrestricto de la ciudadanía general. La parte proponente solicitó se le exima del cumplimento de zona de separación de treinta (30) metros continua a la zona de separación de veinte (20) metros.

13. Conforme al Censo de 2000, la población urbana el Municipio de San Juan asciende a 434,374.

14. El acceso al proyecto será por la Avenida Fernández Juncos.

15. El terreno objeto de desarrollo tiene una topografía predominantemente llana.

16. Conforme a Estudio de Flora y Fauna preparado, la mayor parte del predio se compone de áreas previamente desarrolladas. Por lo tanto, la cantidad y variedad de especies de flora y fauna en estos predios es mínima. No existen hábitats terrestres naturales, hábitats críticos, ni especies sensitivas, amenazadas o en peligro de extinción de flora o fauna presentes en el lugar del proyecto. El diseño paisajista propuesto se hará utilizando árboles y vegetación nativa.

    Se han avistado en los alrededores individuos de las especies de pelicano pardos y la palometa, que son especies protegidas bajo los reglamentos federales y estatales. El proyecto no tendrá impactos en estas especies dado que no existen áreas de anidaje ni reposo dentro de los predios del proyecto.

    Flora y Fauna Marina

    Existen algunos parchos aislados de yerbas marinas en el área del Canal San Antonio. No existe suficiente estructura física para servir a organismos relacionados con arrecifes o de especies marinas de valor comercial. Dentro de la Bahía de San Juan se han avistado individuos del manatí antillano y tortugas marinas (que son especies protegidas), de manera esporádica. No se prevé que el proyecto afecte a estas especies dado que no existen áreas de alimentación o reproducción de estas especies dentro del área del proyecto. Se desarrollarán medidas preventivas para proteger estas especies, en coordinación con el Servicio de Pesca y Vida Silvestre, tales como proveer educación sobre estas especies y guías para operadores de embarcaciones.

17. En cuanto al dragado para mejorar los muelles y como resultado del desarrollo propuesto, se reparará o rehabilitará los muelles sitos dentro del predio objeto de desarrollo, dado que estos están deteriorados como consecuencia de años de uso. Existen secciones de muros de contenciones caídas, corroídas y con huecos. Muchos pilotes están rajados o rotos; la plataforma tiene huecos en muchas áreas; muchos cabezales de pilotes están quebrados y en varias áreas, la línea costera se ha deteriorado hasta el punto de que el terreno detrás de los muros de contención se está erosionado como consecuencia de la acción del oleaje. La rehabilitación o reconstrucción de los muelles permitirá el acceso público peatonal a la totalidad del proyecto.

    Se estima que el volumen de dragado necesario para efectuar estas mejoras será de aproximadamente 36,132 yardas cúbicas. Este material será reutilizado como relleno dentro de las obras del proyecto, si las pruebas de suelo demuestran que es compatible, o se dispondrá fuera del predio en lugares que cuenten con los permisos requeridos. En comparación con la propuesta original del proyecto, la cantidad de dragado se redujo por un 84%, debido a la eliminación de la marina anteriormente propuesta.

El Museo de la Marina

GOBIERNO DE PUERTO RICO
OFICINA DEL GOBERNADOR
JUNTA DE PLANIFICACIÓN

18. Se proponen medidas de control de escorrentía durante la fase de construcción y operación las cuales consisten de charcas de sedimentación y retención, cuentas al contorno, instalación de mallas sintéticas, pacas de heno y otras. Estas medidas de control van dirigidas a evitar el arrastre de sedimentos a cuerpos de agua aledaños y a controlar las descargas creadas como parte del proceso urbanizador.

19. La parte proponente presentó Certificación de Compatibilidad con la Zona Costanera, como parte del *Joint Permit Application* al Cuerpo de Ingenieros de los Estados Unidos, Certificación CZ-2008-0913-17/JPA-876. Durante la vista pública el licenciado Molini Vizcarrondo, en representación de la parte proponente, expresó que dicha solicitud estaba en proceso de evaluación como resultado de la enmienda presentada y objeto de evaluación.

20. Las agencias relacionadas a la infraestructura tuvieron la oportunidad de expresarse en torno al proyecto propuesto de la siguiente forma:

    a. La Autoridad de Acueductos (AAA) - En carta de 8 de abril de 2008, indicó que el suplido de agua es suficiente para servir al proyecto propuesto; la Planta Regional de Tratamiento de Puerto Nuevo es adecuado para aceptar las aguas usadas del proyecto y continúan evaluando varios aspectos entre estos, el de infraestructura sanitaria.

    En carta de 16 de agosto del 2010, la AAA expresó que el proyecto podrá conectarse al sistema existente condicionado a que se realicen ciertas mejoras con cargo al desarrollador.

    La AAA, en carta de 17 de junio de 2010, expresó que endosaba la enmienda del proyecto propuesto y se reafirmó en su endoso. Luego, en carta de 28 de junio de 2010, la AAA expresó que la enmienda propuesta no afecta los comentarios previamente emitidos por la Autoridad por lo que reiteraron su endoso.

    La parte proponente estima que el proyecto propuesto generará una demanda de agua potable máxima diaria de 2.5 millones de galones (mgd). Se efectuarán mejoras que asegurarán la apropiada distribución del agua al área del proyecto. Como resultado del proyecto propuesto se propone reemplazar todas las líneas de agua dentro del predio del proyecto e instalar nuevas líneas en la Avenida Fernández Juncos. Se han identificado varios proyectos de infraestructura de la AAA que mejorarán la distribución de agua en el sitio del proyecto y la Isleta de San Juan, incluyendo una nueva línea a ser instalada por la Autoridad de Acueductos y Alcantarillados desde la Avenida Kennedy hasta la Avenida Ponce de León, y un tanque de agua existente de 5 millones de galones en Santurce.

    La parte proponente estima que el proyecto generará un promedio diario estimado de aguas usadas de 0.97 mgd. La Planta de Tratamiento Regional de Puerto Nuevo, que recibirá las descargas del proyecto, tiene la capacidad para aceptar este volumen estimado. Para asegurar el mejor funcionamiento del sistema, se reemplazará todas las líneas de aguas usadas y de escorrentía dentro de los predios del proyecto y en la Avenida Fernández Juncos, estableciendo líneas separadas. Indica la parte proponente que la Autoridad de Acueductos y Alcantarillados tiene planificado varios trabajos para mejorar el flujo de aguas sanitarias en San Juan, incluyendo la separación de las líneas de aguas usadas y de escorrentía. Como parte de estos esfuerzos, ya se limpió la troncal sanitaria en el área, aumentando su capacidad de 60 a 80%.

GOBIERNO DE PUERTO RICO
OFICINA DEL GOBERNADOR
JUNTA DE PLANIFICACIÓN

b. La Autoridad de Energía Eléctrica (AEE) – La AEE tuvo oportunidad de expresarse en varias comunicaciones. En carta de 24 de septiembre de 2009, expresó que la parte proponente deberá: 1) solicitar una evaluación de campo del proyecto a la Autoridad; explicar el alcance del proyecto, incluyendo el total en KVa a instalarse y un programa de trabajo que indique las fechas propuestas a conectarse al sistema eléctrico de la AEE. Se deberán presentar planos de ubicación y situación del proyecto. El dueño del proyecto será responsable de cumplir con todos los requisitos que establezca la AEE para la conexión del proyecto como resultado de la evaluación de campo. Además, será responsable de cumplir con los requisitos establecidos en el Reglamento de Servidumbres para la AEE en relación a las nuevas servidumbres a establecerse o constituirse como parte del desarrollo propuesto y a las servidumbres existentes cuando existan instalaciones eléctricas en el área del proyecto. En caso de que el proyecto afecte un Sistema de Riego, el dueño del proyecto o su representante tendrá que solicitar el endoso de la División de *Servicios de Riego*, Represas y Embalses de la AEE.

En carta de 16 de junio de 2010 (Exhibit 1 de la AEE) la AEE expresó que se reitera en su endoso al proyecto. Expresaron que como resultado de la enmienda propuesta, el proyecto no sufrió modificación en relación a las proporciones de carga a ser servidas a voltajes de sub-transmisión y distribución. Posteriormente, mediante carta del 23 de julio de 2010, indicó que no tiene objeción al proyecto, sujeto a que se efectúe una evaluación de campo de las condiciones del sistema eléctrico para determinar los puntos de conexión, entre otras cosas, previo a la construcción del proyecto. Se estima que será necesario hacer algunas mejoras al sistema de distribución de energía eléctrica para satisfacer la demanda del proyecto.

Luego, en carta de 23 de julio de 2010, expresó que no objetaba el proyecto propuesto y emitió las mismas recomendaciones que realizó mediante su carta de 24 de septiembre de 2009, antes citada.

La parte proponente estima que la demanda de energía eléctrica del proyecto será de 43,882 Kilovoltios-amperes (KVA).

La parte proponente estima que la demanda de gas natural del proyecto será de 232.8 MM Btu/Hr. Para satisfacer esta demanda, se propone la construcción de dos conexiones [tie-ins] desde la Avenida Fernández Juncos a la infraestructura de gas existente en la Avenida Ponce de León. El tamaño de las tuberías de gas propuestas para el proyecto se diseñará de forma que se atiendan la demanda generada por el proyecto y las propiedades reales del gas (presión y gravedad específica) provistas por la compañía de servicio de gas. La instalación de las líneas de gas cumplirá con los códigos y estándares de seguridad aplicables.

c. El Departamento de Transportación y Obras Públicas (DTOP) – El DTOP endosó el proyecto propuesto mediante carta de 17 de diciembre de 2008.

d. La Autoridad de Carreteras y Transportación (ACT) – En carta de 5 de mayo de 2009, la ACT expresó que se encontraba evaluando el documento ambiental y el estudio de tránsito presentado. En su comunicación la ACT hizo un requerimiento de información a la parte proponente. Luego, en carta de 10 de junio de 2009, expresó que no tenía objeción al estudio de tránsito realizado y que se deberán realizar las mejoras sugeridas.

GOBIERNO DE PUERTO RICO
OFICINA DEL GOBERNADOR
JUNTA DE PLANIFICACIÓN

En su carta de 11 de septiembre de 2009, la ACT indicó que revisó los planos y documentos presentados del proyecto y que se deberá cumplir con los comentarios, requisitos y recomendaciones emitidos en su carta de 10 de junio de 2009 y 5 de mayo del 2009.

Como resultado de la enmienda propuesta la ACT, mediante carta del 17 de junio de 2010, expresó que se encontraba evaluando el Estudio de Tránsito Enmendado y realizó un requerimiento de información. Luego en cartas de 10 y 12 de agosto de 2010, expresaron que la División de Estudios de Tránsito de la Autoridad no tiene objeción al Estudio de Tránsito Enmendado del proyecto.

Como resultado del desarrollo se proponen varias mejoras a la Avenida Fernández Juncos y vías relacionadas. Estas se efectuarán para mejorar el flujo de tráfico de este a oeste en las inmediaciones del proyecto, además de mejorar las conexiones norte a sur del área del proyecto. En específico, la Avenida Fernández Juncos se va a ensanchar y se van a proveer carriles de viraje a izquierda, manteniendo la misma en dos direcciones. Los movimientos de este-oeste en las inmediaciones del proyecto serán provistos principalmente por los componentes Las Alamedas y el Paseo del Puerto, ambas paralelas a la Avenida Fernández Juncos. Con el propósito de mejorar el flujo en el corredor de la Avenida Fernández Juncos, se proyecta mejorar las conexiones norte-sur en el área del proyecto, ya sea extendiendo o conectando 12 vías de acceso. El arreglo de estas calles y corredores busca complementar los espacios abiertos y corredores verdes del proyecto.

A la luz de lo anterior, concluimos que se podrá prestar el servicio de energía eléctrica, agua potable, alcantarillado sanitario al proyecto propuesto. De igual forma se realizarán las mejoras necesarias a la infraestructura vial para servir a los futuros residentes, clientes, visitantes del proyecto propuesto. La parte proponente deberá cumplir con todas las recomendaciones emitidas por la Autoridad de Acueductos y Alcantarillados, Autoridad de Energía Eléctrica, la Autoridad de Carreteras y Transportación en la etapa operacional ante la Administración de Reglamentos y Permisos o en su defecto, ante la Oficina General de Permisos.

21. La parte proponente preparó un estudio de tránsito a requerimiento de la ACT. Durante la vista pública la Ing. Yilia Baucage (Steer Davies Gleave), miembro del grupo de trabajo encargado de preparar el estudio de tránsito para el San Juan Waterfront, expresó que se realizó un estudio de tránsito el cual fue evaluado y endosado por la ACT. Esta expresó que el San Juan Waterfront tiene los siguientes conectores: de este-oeste son la Avenida Fernández Juncos, la Calle del Tren y dos conectores internos propuestos para el área del proyecto que se llamarán Las Alamedas y el Paseo del Puerto. El primer conector y el más importante es la Avenida Fernández Juncos, vía existente para la cual se propone un ensanche para proveer dos (2) carriles por dirección y carriles de viraje a la izquierda en sus intersecciones. De igual forma, se propone en esta vía aceras anchas y un estacionamiento paralelo a ambos lados. De otra parte, la Calle del Tren es un corredor exclusivo de transporte colectivo que es actualmente utilizado por la Autoridad Metropolitana de Autobuses y Metrobús. La ingeniero Baucage indicó que el Plan Maestro del San Juan Waterfront es cónsono con las propuestas del Municipio de San Juan en considerar un servicio de tren liviano por la Calle del Tren en el futuro. El proyecto tendrá una calle llamada Las Alamedas la cual cruzará el desarrollo en su área central y se vislumbra como un corredor que servirá mayormente a locales y visitantes del proyecto. Esta se propone como una vía de un carril por dirección con aceras a ambos lados y

GOBIERNO DE PUERTO RICO
OFICINA DEL GOBERNADOR
JUNTA DE PLANIFICACIÓN

estacionamiento paralelo en uno de sus lados. De otra parte, se desarrollará El Paseo del Puerto el cual se ubicará al Sur del desarrollo, cercano al frente marítimo permitiendo el acceso irrestricto al público a la Bahía. Se propone como un corredor con un carril por dirección con aceras y estacionamiento paralelo en su lado norte y con un paseo peatonal ancho al lado Sur.

Además, se propone reestructurar los conectores norte-sur para proveer más opciones de movimientos, mejorar las conexiones con la Isleta y distribuir el tránsito desde y hacia el proyecto. Se extenderá hacia el proyecto (hacia el lado sur) varios conectores existentes en la Isleta. Se consideran como parte del Plan Maestro la extensión hacia el norte las Calles Reverendo Gerardo Dávila, Pelayo y Tadeo Rivera. Los conectores norte-sur, dentro del área del proyecto, tendrán un carril por dirección, aceras a ambos lados y estacionamiento paralelo en uno de sus lados.

Las mejoras al sistema de semáforos de la Avenida Fernández Juncos consistirán de la instalación de cinco nuevos semáforos en sus intersecciones con las Calles Reverendo G. Dávila, Pelayo, Padre Hoff, Tadeo Rivera y San Juan Bautista. Los semáforos se proponen como medida de seguridad considerando el esperado incremento de movimiento y cruce de peatones.

Acceso no motorizado

En cuanto a los accesos no motorizados, en el Plan Maestro del proyecto se considera en su diseño accesibilidad y seguridad para peatones y ciclistas. Esto forma parte del plan de semaforización que incluye la mayoría de las intersecciones de la Avenida Fernández Juncos. En la Avenida Fernández Juncos se proveerá una isleta central ancha que aportará en la comodidad de los peatones al cruzar. En las calles este-oeste dentro del área de desarrollo se propone incluir medidas de atenuación de tráfico tales como pavimentos texturizados para reducir las velocidades incrementando así la seguridad para los peatones. A través de toda la red vial habrá aceras entre 5 a 7 pies de ancho con franjas de siembra de árboles para proveer sombras. Se proveen lugares exclusivamente peatonales tanto en el frente portuario con un ancho de 20 pies como al lado Oeste del desarrollo entre el Muelle 7 y la Villa Mercado (Muelle 10).

Isleta Central Ave. Fdz Juncos

En cuanto al manejo de los proveedores de servicio y vehículos de carga que deban acceder al desarrollo y establecimientos comerciales, el Plan Maestro maneja estos vehículos mediante accesos a través de las calles internas, calles traseras y locales de las propiedades y cuadras evitando así afectar la red vial primaria.

Water taxis

El proyecto considera un ámbito multimodal en la zona que incluya el servicio del Tren Liviano propuesto por el Municipio de San Juan a través de la Calle del Tren; servicios de la AMA y Metrobús a través de la Isleta y servicios de transporte por agua a través de taxis acuáticos en el predio del proyecto llegando al Muelle 8 y en la colindancia entre el Muelle 10 y 11. Se espera que este servicio conecte con el Viejo San Juan en el Muelle 1 y el Muelle 6 y con el Distrito del Centro de Convenciones.

Para el estudio de tránsito se prepararon estimaciones de generación de tránsito para el programa de desarrollo propuesto y se encontró que este genera menor tráfico comparado con las proyecciones para la versión anterior de este proyecto. O sea, la enmienda propuesta para el proyecto bajo estudio generará menos tránsito que el proyecto originalmente propuesto. Se calcula una diferencia de 555 vehículos menos por hora en la mañana y 577 en la tarde.

GOBIERNO DE PUERTO RICO
OFICINA DEL GOBERNADOR
JUNTA DE PLANIFICACIÓN

En el estudio de tránsito enmendado se revisaron las estimaciones de tráfico en la zona a causa de desarrollos propuestos en áreas cercanas incluyendo Condado, Miramar y la Isleta. Se encontró que en comparación con el estudio anterior, hay mas propuestas de desarrollos en la zona lo que se traduce en una generación adicional de 1,800 vehículos más por hora en la mañana y 1,140 en la tarde.

Los resultados del estudio de tránsito demostraron que las condiciones de operación en el año base en la Avenida Fernández Juncos son cercanas a condiciones de flujo libre. Cualquier desarrollo en esta área afectará la operación de este corredor, especialmente si el área inmediatamente al Sur de la Avenida Fernández Juncos se desarrolla. Se encontró que para el año 2011 en el que se proponen las mejoras inmediatas en la zona, se mantienen demoras bajas y niveles de servicio de A y B en la Avenida Fernández Juncos para los accesos propuestos a las parcelas de desarrollo correspondientes. Los resultados al año 2032 demostraron que la alternativa propuesta para el proyecto tendrá un impacto menor en el tránsito que la alternativa de que esta zona se desarrolle a capacidad según su zonificación actual.

Algunas intersecciones demuestran niveles de servicio pobre (entre E y F) a lo largo de la Avenida Fernández Juncos y la Calle Del Tren con el modelo del desarrollo del San Juan Waterfront (estas son 7 de 22 intersecciones en la mañana y 4 de 22 en la tarde). El impacto principal del tránsito adicional en la Isleta se observa en la tarde para la Calle Concepción de Gracia al extremo oeste del desarrollo. Esto es donde hace confluencia todo el tráfico que se origina en el lado suroeste desde el Viejo San Juan. Las zonas de atracción del San Juan Waterfront están localizadas al este de esta intersección lo que indica que las colas están causadas por el volumen alto de viajes futuros desde el Viejo San Juan más que por el San Juan Waterfront.

El impacto principal en la mañana se observa en la Calle 3 con la Avenida Fernández Juncos, específicamente para el tráfico entrando a la Isleta. Esta intersección es parte del re-diseño de Intersección 5 como acceso principal a la Isleta. Un diseño distinto de la Intersección 5 podría reducir las demoras en esta intersección. Con el fin de mejorar las operaciones del tránsito en la zona y asegurar el desarrollo adecuado de las mismas, será necesaria la implantación de medidas de reducción del tránsito para el área. La introducción de un sistema de transporte colectivo será un buen paso hacia este objetivo.

Un elemento innovador del San Juan Waterfront es la incorporación de taxis acuáticos. Este sistema de taxis acuáticas es una alternativa de reducción de tránsito.

El Departamento de Desarrollo Económico y Comercio está en negociaciones con el Departamento de Transportación y Obras Públicas respecto a medidas tales como optimizaciones de sistemas de semáforos, imponer controles a los camiones y vehículos de servicio que entren a la zona, implementar programa educativos de alcance comunitario y Programas de Cambios en los Patrones de Viajes para fomentar el uso del transporte colectivo.

La parte proponente está trabajando en conjunto con el Municipio de San Juan en modificaciones a las políticas públicas que permitan la reducción del tránsito en la Isleta; tales como limitar el acceso a la Isleta para permitir sólo a residentes y taxistas, requiriendo el uso de transporte público a visitantes y empleados (esto es cónsono con los planes del Municipio de San Juan del Programa "The Walkable City". Además, se recomienda organizar el servicio de taxis especialmente durante movimientos masivos de turistas, tales como la llegada de cruceros e incluir sistemas inteligentes de trasporte (como Rótulos de Mensaje Variable) para el manejo de los eventos especiales y durante incidentes inesperados.

Walkable City

GOBIERNO DE PUERTO RICO
OFICINA DEL GOBERNADOR
JUNTA DE PLANIFICACIÓN

22. La Oficina Estatal de Conservación Histórica (SHPO) – En carta de 23 de julio de 2010, expresó que los comentarios que emitió mediante cartas de 12 de febrero de 2009, 4 de mayo de 2009 y 2 de octubre de 2009 continúan vigentes.

    En las referidas comunicaciones SHPO emitió comentarios en torno a los estudios arqueológicos presentados y al inventario de propiedades. Entienden necesario que se realicen investigaciones arqueológicas adicionales para evaluar el efecto del proyecto y evaluar el significado histórico. Recomendaron se considerara el efecto potencial de proyecto durante el proceso de revisión.

23. El Instituto de Cultura Puertorriqueña (ICP)- En carta de 16 de septiembre de 2009, a través del Programa de Patrimonio Histórico Edificado (PPHE) expresó que el área donde se propone el proyecto es una de alta sensibilidad arqueológica. El Programa de Arqueología y Etnohistoria no objetó el proyecto propuesto sujeto a que la parte proponente cumpla con las siguientes recomendaciones:

    a. Cualquier desarrollo dentro del área del proyecto que requiera excavaciones deberá ser precedido de estudios arqueológicos a nivel de Fase IB, II y III, según sea el caso.

    b. La superficie de terreno original deberá ser ubicada y sondeada en búsqueda de evidencia de ocupación por culturas precolombinas.

    c. Los estudios deberán considerar la relevancia arqueológica de los materiales antropogénicos ubicados en el material de relleno que compone las primeras capas del suelo del área del proyecto.

    d. Se deberá estudiar la posibilidad de exponer los remanentes de la Primera, Segunda y Tercera Líneas de Defensa, en el área norte del proyecto.

    e. Los trabajos en el área sur deberán estar precedidos por estudios arqueológicos subacuáticos a nivel Fase II.

    f. Será necesario realizar supervisiones arqueológicas tanto terrestres como subacuáticas, durante los trabajos de excavación para el desarrollo del proyecto.

    g. El proyecto deberá ser radicado en el Consejo para la Protección y Estudio de Sitios y Recursos Arqueológicos Subacuáticos, adscrito al Instituto de Cultura Puertorriqueña.

    En su carta de 7 de julio de 2010, el ICP expresó no tener objeción al proyecto propuesto siempre y cuando se realicen los Estudios Arqueológicos Fase IB y II para los recursos terrestres y Fase II para los recursos subacuáticos antes de la implantación del proyecto.

    Durante la vista pública la parte proponente expresó que ya se había realizado los estudios Fase IA y que posteriormente se prepararán los estudios correspondientes a la Fase IB en la etapa posterior (operacional). La parte proponente indicó además durante la vista pública, que en la fase de construcción se contará con la presencia de un arqueólogo en el lugar de desarrollo en todo momento.

    Entendemos que los estudios Fase 1B y II para los recursos terrestres y Fase II para los recursos sub-acuáticos, pueden ser preparados en la etapa operacional ante la Administración de Reglamentos y Permisos o en su defecto, ante la Oficina General de Permisos (OGPE).

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO
OFICINA DEL GOBERNADOR
JUNTA DE PLANIFICACIÓN

Arqueología Terrestre

La parte proponente realizó un Estudio Arqueológico Fase IA en el predio objeto de desarrollo. Indica que no se identificaron estructuras listadas en los registros de propiedades históricas. Antes de realizar cualquier actividad, se realizará un Estudio Arqueológico de Fase IB para determinar la presencia o ausencia de algún recurso cultural que no sea conocido actualmente, en consulta con el Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico y la Oficina Estatal de Conservación Histórica. De ser necesario, se llevarán a cabo estudios arqueológicos adicionales en coordinación con las agencias pertinentes y tomarán las medidas de mitigación que se acuerden con tales agencias.

Arqueología Acuática

La parte proponente realizó un estudio arqueológico Fase I. Como medida de precaución, se colocarán unas boyas alrededor del área de un objeto con valor cultural identificado fuera del área de impacto del proyecto durante las actividades de construcción. En el estudio se recomienda un monitoreo de las actividades de dragado y relleno cerca de los muelles para evitar impactos a cualquier potencial recurso arqueológico que no se haya identificado.

24. Para medir el impacto potencial al tránsito marítimo por el desarrollo del proyecto, se efectuó un Estudio de Tránsito Marítimo, el cual se enmendó recientemente para atender los cambios al proyecto. En el estudio se concluyó que el desarrollo tendrá un impacto relativamente bajo en los movimientos de barcos dentro de la Bahía de San Juan.

    Como resultado del estudio enmendado realizado, se estima que los niveles promedio aumentarán por un 72.7% y los niveles pico por un 50.7% luego del desarrollo completo del proyecto en 20 a 30 años. Aproximadamente 50% del aumento en tránsito marítimo promedio se deberá a la introducción del servicio de taxi acuático que conectará varios puntos dentro de la Bahía e integrará los usos del proyecto con los del Distrito del Centro de Convenciones. Se anticipa que tales aumentos tendrán un impacto mínimo en la capacidad total de los canales y vías de agua adyacentes y regionales, dado que contribuirán solamente 10% del tiempo disponible para días promedio operacionales y 19% para días pico. Los aumentos estimados no requerirán dragado adicional ni ayudas adicionales a la navegación.

25. El Departamento de Agricultura (DA) - En cartas de 21 de septiembre de 2009 y 8 de octubre de 2009, el DA expresó que no objeta el proyecto propuesto toda vez que la localización del mismo no afecta actividad agrícola alguna. Luego, en cartas de 28 de junio de 2010 y 9 de agosto de 2010, el DA reiteró su endoso al proyecto propuesto.

26. La Compañía de Turismo (CT) - En carta de 20 de julio de 2010, endosó el proyecto propuesto. La CT expresó que el componente de hospedería deberá cumplir con la definición de hotel según dispuesto en el Reglamento de Requisitos Mínimos de Hospederías de la CT.

    Durante la vista pública compareció la Lcda. Sofia Esteves, Sub Directora Ejecutivo, en representación de la Compañía de Turismo de Puerto Rico, y como parte del Grupo de Trabajo de la DDEC. Esta expresó que según la enmienda propuesta, el proyecto tendrá un impacto turístico, comercial, cívico y de entretenimiento de escala regional. El proyecto, más allá de conectar las importantes zonas del Distrito del Centro de Convenciones con el Viejo San Juan, mejorará la calidad de vida urbana, el medioambiente urbano, la transportación marítima y terrestre, así como la infraestructura de la zona. La CT sostiene que el proyecto elevará la oferta turística de San Juan a un nivel

GOBIERNO DE PUERTO RICO
OFICINA DEL GOBERNADOR
JUNTA DE PLANIFICACIÓN

superior; que las habitaciones de hotel propuestas en el proyecto San Juan Waterfront, son necesaria para atender el mercado de visitantes de turismo de convenciones y grupos que genera el Distrito del Centro de Convenciones, así como el turismo de ocio. Que el hotel propuesto de 500 habitaciones se caracteriza por su ubicación y amenidades, las cuales lo hacen un destino por sí mismo, en lugar de un lugar para hospedaje mientras se visitan otros lugares de interés. Que dicho tipo de hotel tiende a generar su propia demanda, al igual que demanda adicional para otros hoteles en el área. El proyecto apela al segmento de turismo náutico por el énfasis en las actividades relacionadas, tales como los muelles y atracaderos que servirán a los hoteles, entre otros, y la rehabilitación de la Escuela de Vela existente. La CT expresó que el proyecto propuesto es uno de los proyectos de usos mixtos más abarcadores e importantes en nuestra historia urbana reciente.

27. La parte proponente encomendó a *Strategic Advisory Group* la preparación de un Estudio de Viabilidad el cual fue preparado en mayo de 2010. En el estudio se evaluaron el mercado de ventas de unidades residenciales; el mercado residencial para la venta y el alquiler de viviendas; el mercado de hoteles y hospedajes; el mercado de ventas al detal, el mercado de espacios de oficinas; los usos cívicos y otros usos. Se evaluó además, el perfil demográfico, económico y factores tales como, pero sin limitarse a, datos poblacionales, edad, analfabetismo, empleo, ingreso, área de la construcción, tráfico aéreo; factores relacionadas a la actividad turística; la oferta y la demanda.

Durante la vista pública y en calidad de perito en el área de economía compareció el Dr. José Joaquín Villamil, de la empresa Estudios Técnicos, Inc., empresa que elaboró el estudio de impacto socio-económico y el de justicia ambiental y colaboró con *Strategic Advisory Group* en el estudio de viabilidad del proyecto San Juan Waterfront. Este indicó que el Estudio de Viabilidad Económica; el Estudio de Impacto Socioeconómico y de Justicia Ambiental forman parte de la Enmienda de la consulta. En su ponencia el señor Villamil explicó cómo se efectuó el análisis para evaluar la viabilidad del proyecto San Juan Waterfront y discutir los impactos socioeconómicos del proyecto.

Explicó que el Plan Maestro del proyecto fue modificado en atención a la nueva visión estratégica del Gobierno y para atender los cambios recientes en la economía del país. A tales efectos, se efectuó un estudio de viabilidad económica para atemperar el proyecto con las necesidades del mercado actual. Es en base a este estudio que se elaboró el actual Plan Maestro del San Juan Waterfront. Este Plan Maestro toma en consideración el hecho de que la economía ha estado pasando por una grave recesión que ha impactado los mercados de bienes raíces así como las perspectivas para el sector turístico. El Plan Maestro contempla, por lo tanto, las perspectivas económicas a corto plazo así como el potencial a largo plazo del proyecto.

El Plan Maestro del proyecto tiene como elementos claves el desarrollo de unas 1,700 unidades de vivienda, dos hoteles con un total de 660 habitaciones y dos tipos de actividades comerciales, aquellas dirigidas a satisfacer las necesidades de la comunidad a desarrollarse que incluyen farmacias, colmados y servicios dirigidos a su población y un componente de restaurantes y tiendas especializadas.

<u>Análisis del componente residencial</u>

El Plan Maestro anterior contemplaba unidades con precios promedio de $750,000. Se entendió que esos precios no eran realistas y que la proporción del mercado de unidades de estos precios es y permanecerá como uno muy bajo, entre 5% y 7%. Al analizar el inventario de unidades sin vender en el mercado se percataron que es precisamente en el renglón de precios altos en que se concentran muchas de éstas. Al llevar a cabo el estudio de mercado de San Juan/Guaynabo, particularmente en su sector norte, que incluye el Condado, Miramar y la Isleta, se hizo claro que la mezcla de unidades de

GOBIERNO DE PUERTO RICO
OFICINA DEL GOBERNADOR
JUNTA DE PLANIFICACIÓN

distintos precios era necesaria. Por esa razón, ahora como parte del proyecto se proponen unidades residenciales con precios menores que podrían fluctuar entre los $300,000 y $500,000 y un precio promedio reducido de $750,000 a $400,000 por unidad. Estos precios no son fijos y estarán sujetos a las condiciones del mercado cuando tales unidades se desarrollen y estén disponibles.

Se introdujo una variedad mayor de tipos de vivienda, incluyendo multifamiliares, viviendas en hilera y los condominios llamados "mid-rise" que son unidades de seis y siete pisos. Esta variedad de tipos no sólo contribuye a crear variedad en el entorno físico, sino que se provee para satisfacer mercados más amplios que lo que sería posible con menos variedad que es lo que estaba contenido en el Plan anterior.

El señor Villamil indicó que el segmento residencial también incorporará un componente de vivienda de alquiler que hará posible que una población con ingresos moderados pueda acceder a una vivienda en el San Juan Waterfront. Este componente del proyecto reconoce que en Puerto Rico una proporción alta de las familias viven en viviendas de alquiler. El concepto es desarrollar un programa de alquiler planificado y manejado de manera que sea atractivo y eficiente y que atraiga inversión privada. En Puerto Rico en la actualidad este enfoque ha estado ausente. El contar con un componente de vivienda de alquiler hará posible aumentar las tasas de absorción en los primeros años del proyecto y permitirá que familias de ingresos moderados puedan ser parte del proyecto.

Hotelería

En su análisis éste incorporó los distintos aspectos del mercado hotelero, con énfasis en aquellos que pudieran ser parte de un desarrollo de frente portuario. Se analizaron las tendencias tanto en el resto de la Isla como en San Juan y de hoteles de servicio completo, que son en sí un destino, y aquellos que ofrecen servicios limitados. La demanda por hoteles se ha mantenido creciendo en los últimos 15 años a un ritmo de alrededor del 1.6% anual. Las tarifas cobradas han aumentado a un ritmo, 3.7%. Aunque la recesión afectó al sector hotelero en Puerto Rico, este impacto no fue tan marcado como en otros destinos. Hay varios proyectos hoteleros en diversas etapas de desarrollo que tendrían que ser absorbidos por el mercado antes de comenzar la construcción de nuevas facilidades.

A base de su estimado es que el hotel destino contemplado en el Plan se desarrollará en un plazo de 8 a 10 años. Este hotel deberá contar con las instalaciones necesarias para hacerlo competitivo con hoteles cuya ubicación es en la playa. Deberá ser un hotel que se diferencia de sus competidores con ofrecimientos únicos.

A la luz de esos factores, se recomendó hotel tipo destino, en lugar de los varios hoteles "boutique" contemplados en el Plan original. La razón es que un hotel destino genera su propia demanda y tendrá un impacto mayor en la economía, mientras que el otro tipo de hotel depende de demanda generada por otros. Además, un hotel de este tipo proveerá mayor apoyo al Distrito del Centro de Convenciones. Una vez operando el hotel, el proyecto podrá absorber un segundo hotel, más pequeño, que se nutra de la demanda en exceso que no pueda acomodarse en el hotel destino y de las otras actividades del San Juan Waterfront.

GOBIERNO DE PUERTO RICO
OFICINA DEL GOBERNADOR
JUNTA DE PLANIFICACIÓN

Ventas al detal

El proyecto contempla un componente comercial que puede describirse como de apoyo a los desarrollos previstos, concretamente los residenciales. Incluiría colmados, farmacias, un gimnasio y servicios enfocados en los residentes y visitantes. Este componente contribuirá a hacer viable al desarrollo a la vez que sirve a la población del proyecto.

Además de estas facilidades, el proyecto necesita tiendas de tipo "specialty" y restaurantes. Se calcula que se dedicarán 55,000 pies cuadrados a restaurantes y 85,000 pies cuadrados para ventas al detal tipo "specialty". Estos usos se integrarán al proyecto en un número de años, particularmente una vez esté construido el hotel destino, el cual, conjuntamente con otros visitantes, generará demanda para estos usos.

Entre los estudios realizados como parte de la planificación del proyecto se realizó un análisis del cumplimiento del uso comercial del proyecto con los requisitos de la Sección 4.02 del Reglamento de Procedimientos Adjudicativos de la Junta de Planificación. Este estudio reflejó que el pietaje comercial del proyecto debe ser suficiente para satisfacer las necesidades específicas de la población del proyecto, por lo que no se prevé que el mismo afecte el desempeño de otros proyectos en el área. Entiende que el pietaje propuesto está por debajo del estándar mínimo de proyectos de usos mixtos similares, que requieren una mayor cantidad de pies cuadrados comerciales por unidad de vivienda.

Estas actividades son consistentes con el plan para la Isleta recientemente anunciado por el Municipio de San Juan y generarán empleos en el sector.

Impactos Socioeconómicos

El proyecto se ha dividido en dos etapas: una que contempla unas mejoras inmediatas en el lugar para realzar sus usos públicos y recreativos, y otra que abarca el desarrollo del resto de los componentes del proyecto a largo plazo. Los impactos que se presentan en esta sección se han dividido, por lo tanto, en esas dos etapas.

La fase inicial comprende una serie de mejoras dirigidas a proveer al frente portuario con un cambio en su aspecto, creando espacios públicos para atraer a visitantes al área y generar actividad económica inicial. En esta etapa, se contempla una inversión de $25 millones en un plazo de 24 meses. El empleo directo que se generará por esta actividad será de unos 229 empleos y los indirectos e inducidos de otros 215, durante la construcción. El ingreso directo generado durante la construcción será de $4.90 millones y el indirecto e inducido de otros $5.57 millones durante los dos años de construcción. El ingreso a las arcas municipales será de $1.06 millones y al gobierno estatal de $1.59 millones en esos dos años.

Durante la fase operacional se generarán en promedio unos 62 empleos anuales directos y otros 110 indirectos e inducidos. El ingreso personal será en promedio $1.42 millones anuales por empleos directos y otros $1.37 millones por empleos indirectos e inducidos. Para el gobierno estatal los ingresos promediarán $190,000 anuales. El Municipio de San Juan se beneficiaría del IVU y patentes municipales.

El impacto de la segunda fase del proyecto, se distribuirá en un plazo de 22 años (2011-2032). La inversión total en ese período se calculó en $1,500 millones, de los cuales $1,000 millones será inversión privada.

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO
OFICINA DEL GOBERNADOR
JUNTA DE PLANIFICACIÓN

Durante la fase de construcción se generará un promedio de 937 empleos anuales, de los cuales 484 serían directos. En cuanto a ingresos, se generarán en promedio $28 millones anuales, de los cuales $13.12 millones serán de los empleos directos. Los ingresos al fisco municipal durante la fase de construcción serán en promedio $2.83 millones anuales y para el estado, $4.25 millones anuales.

Durante la operación (excluyendo la operación de las facilidades de la primera fase) como es de esperar, el impacto económico irá en aumento en la medida que se vayan desarrollando las actividades. En cuanto a empleos, se proyecta que diez años después de comenzar a operar (2022, bajo el supuesto de que algunas operaciones comiencen al segundo año de comenzar la construcción), el empleo será de unas 4,688 personas, de los cuales 2,243 serán empleos directos. Se proyecta que 22 años después de comenzar a operar, el empleo generado será de 7,085, de los cuales 3,098 serán empleos directos.

En cuanto a los ingresos personales, ocurre lo mismo. Para el décimo año de operaciones se proyectan ingresos de $109 millones y para el año 22 de operaciones unos $190 millones, de los cuales los ingresos por empleos directos serán $90.8 millones.

El señor Villamil concluyó su ponencia expresando que los ingresos al fisco aumentarán a medida que el proyecto se complete, pero promediarán $20 millones anuales en los primeros veintidós años de operación. De éstos, el gobierno estatal recibirá $19 millones y el municipal $1 millón.

28. La Compañía de Comercio y Exportación (CCE) - En carta de 15 de septiembre de 2009, expresó que a pesar de que se estima que el proyecto estará terminado para el 2024, la CCE realizó estimaciones económicas para el 2013. Se encontró que al validar los cómputos resultó que el gasto total de ventas al detalle para el área de mercado alcanzará los $4.0 billones. La oferta o ventas requeridas totalizan unos $3.5 billones para negocios que expenden bienes al detal. Que al combinar las cifras enumeradas se tiene un exceso de demanda que propicia se amplíe el área comercial en unos 617,428 pies cuadrados. Esto ocurre después de descontar el área total de comercio al detalle aprobado o por construirse. Expresó que no tiene objeción a que se autorice el proyecto propuesto.

    Luego, la CEE, mediante carta del 9 de agosto de 2010, expresó que el área comercial propuesta permite se amplíe el área comercial dentro de proyectos de usos mixtos similares. La CEE expresó su endoso a la enmienda del proyecto.

29. El Departamento de Vivienda (DV) – El DV en carta de 1 de julio de 2010, expresó no tener objeción al proyecto propuesto bajo el fundamento de que se cumple con la política pública de promover el desarrollo de viviendas según las demandas del mercado.

30. La Junta Reglamentadora de Telecomunicaciones (JRT) – En carta de 18 de diciembre de 2009, expresó que no tiene objeción al proyecto propuesto y realizó un requerimiento de información.

31. La Autoridad de Desperdicios Sólidos (ADS) - En carta de 14 de septiembre de 2009, señaló que no objetaba el proyecto y emitió sus recomendaciones.

    La ADS solicitó que se cumplieran con las disposiciones de la Ley Núm. 70 del 18 de septiembre de 1992, Ley de Reducción y Reciclaje de Desperdicios Sólidos, se deberán identificar los materiales que son reusables o reciclables. Además la parte proponente deberá cumplir con varias leyes entre estas; Ley Núm. 61 de 10 de mayo de 2002, para Crear

PUERTO RICO
ADMINISTRADOR
JUNTA DE PLANIFICACIÓN

Áreas de Recuperación de Material Reciclable en los Complejos de Viviendas; Reglamento de Lotificación y Urbanización, Reglamento de Planificación Núm. 3, Sección de Manejo de Desperdicios Sólidos.

Luego, mediante carta de 16 de julio de 2010, la ADS se expresó sobre la enmienda propuesta. Expresó que el proyecto según enmendado, no es contrario a su política pública y solicitó que se cumpla con los requisitos reglamentarios aplicables al manejo de desperdicios sólidos y materiales reciclables.

Se estima que, durante la fase de construcción del proyecto, se generarán materiales de desecho y demolición en un volumen aproximado de 30,838.74 toneladas. Estos desperdicios serán manejados por los contratistas generales a cargo de la construcción del proyecto y serán recogidos, almacenados y trasladados conforme a todos los reglamentos federales, estatales y locales. Se propone recuperar o reciclar el material de construcción en la medida posible, dependiendo de la disponibilidad de los centros de acopio de este tipo de material.

Durante la fase de operación, se estima que el proyecto genere aproximadamente 4,148 toneladas de desperdicios sólidos al año. Estos desperdicios incluirán materiales de disposición de residencias, tiendas y oficinas. Se anticipa que el gobierno municipal y las compañías privadas de manejo de desperdicios sólidos estarán a cargo de recoger y trasladar estos materiales. También se anticipa que estos materiales serán transportados a la estación de trasbordo ubicada en el Municipio Autónomo de San Juan y luego se desecharán en el vertedero de Humacao, dependiendo de la fase de desarrollo y la capacidad disponible de los vertederos. Se planifica desarrollar e implementar un plan de reciclaje para el lugar del proyecto y proporcionar áreas de almacenamiento para materiales reciclables en lugares convenientes cerca de las áreas residenciales propuestas.

El manejo de los desperdicios sólidos será mediante compañía privada que tenga autorización de la Junta de Calidad Ambiental para realizar tales operaciones.

Las recomendaciones emitidas por la ADS deben ser incorporadas al diseño del proyecto. La parte proponente y según lo requerido por la ADS deberá implantar los planes de reducción, reuso y reciclaje de acuerdo con las leyes y reglamentos que esa agencia administra en la etapa operacional ante la Administración de Reglamentos y Permisos o en su defecto, ante la Oficina General de Permisos.

32. El Departamento de Recursos Naturales y Ambientales (DRNA) – En carta de 30 de junio de 2009, el DRNA expresó que la acción propuesta estará ubicada sobre un área que originalmente fue un bosque de manglares. Este bosque fue rellenado con el material excedente del dragado de la Bahía de San Juan y los desperdicios sólidos del Municipio de San Juan. Existe una Resolución de la Asamblea Legislativa del 1927 que permitía la venta de los manglares de Puerto Rico debido a problemas de salud derivados de los mismos y el dinero se destinaría a la construcción del Capitolio. Por tal razón, todos los terrenos incluidos e identificados bajo esta Resolución, *no son considerados como Zona Marítima Terrestre* (ZMT). Esto, por los mismos haber quedado desafectados por la Resolución y a su vez haber perdido las características naturales de terrenos sujetos a la influencia del mar. No obstante, el DRNA entendió que se debe realizar un deslinde de la zona marítimo terrestre.

El DRNA no tiene objeción al proyecto desde el punto de vista ecológico. No obstante, previo a la obtención en el Departamento de algún permiso, franquicia, autorización o concesión relacionado con este proyecto se deberá cumplir con los requisitos reglamentarios bajo su jurisdicción.

GOBIERNO DE PUERTO RICO
OFICINA DEL GOBERNADOR
JUNTA DE PLANIFICACIÓN

Conforme a lo requerido por el DRNA, se deberá cumplir con las siguientes recomendaciones:

- Deberá obtener de la Junta de Calidad Ambiental el Permiso General Consolidado, el cual incluye el Permiso para el Control de la Erosión y Prevención de la Sedimentación para minimizar la erosión hacia los cuerpos de agua. Además, se deberá obtener cualquier permiso requerido por esa entidad para realizar el proyecto o actividad.

- El material obtenido del dragado a utilizarse como depósito deberá estar libre de contaminantes y cumplir con las características requeridas para cada lugar de disposición.

- El proyecto ubica en Zona VE y Zona AE de acuerdo a la hoja 0355 de los Mapas sobre Tasas del Seguro de Inundación preparados por la Agencia Federal para el Manejo de Emergencias y adoptados por la Junta de Planificación. A tales efectos, se deberán aplicar las disposiciones de las Secciones 7.03, 8.01 y 8.04 del Reglamento de Planificación Núm. 13, Reglamento sobre Áreas Especiales de Riesgo a Inundación.

- Deberá cumplir con las disposiciones del Reglamento de Planificación Núm. 25, Reglamento de Siembra, Corte y Forestación para Puerto Rico. Se le apercibe que la Ley 133 de 1 de julio de 1975, según enmendada, prohíbe el corte y poda de árboles sin el permiso correspondiente del Departamento.

- Deberá establecer un programa de reforestación utilizando especies nativas que además de ayudar a minimizar la erosión beneficien la vida silvestre. Esta medida es cónsona con la Ley para Fomentar la Siembra de Árboles Cuyas Frutas y/o Semillas Provean Alimento a Especies de Aves Silvestres de Puerto Rico, Ley Núm. 97 de 24 de junio de 1998, la cual establece los siguiente: "*En todo proyecto de reforestación en que se utilicen fondos públicos o privados, o en una combinación de estos, un 15% en las áreas rurales y un 10% en las áreas urbanas del total de árboles a ser sembrados, serán de especies cuyas frutas y/o semillas sirvan de alimento a las aves silvestres que residan temporal o permanentemente en ésta*".

- Deberá cumplir con las disposiciones del Reglamento de Planificación Núm. 3 Reglamento de Lotificación y Urbanización, Sección 14 sobre Manejo de Aguas Pluviales.

- Deberá cumplir con las disposiciones de la Ley Núm. 267 de 15 de septiembre de 1998, Ley del Centro de Excavaciones y Demoliciones de Puerto Rico.

- Deberá cumplir con las disposiciones del Reglamento Núm. 6916, Reglamento para Regir la Extracción, Excavación, Remoción y Dragado de los Componentes de la Corteza Terrestre. Se le apercibe que la Ley Núm. 132 de 25 de junio de 1968, según enmendada y su Reglamento, prohíben la extracción, excavación, remoción y dragado de material de la corteza terrestre sin el permiso correspondientes del Departamento.

- De descubrirse en el predio objeto de desarrollo algún cuerpo de agua superficial o subterráneo, sea perenne o intermitente, deberá informarlo inmediatamente al DRNA y demás agencias concernidas. No informar hallazgos de este tipo así como las medidas de mitigación que se implantarán para proteger estos recursos naturales

conllevará una revocación automática de la presente comunicación de no objeción y podrá ser base para acciones legales por parte del DRNA en los foros disponibles.

Luego, mediante carta de 21 de julio de 2010, expresó haber evaluado la enmienda propuesta. En su comunicación el DRNA indicó que las condiciones del endoso emitido el 30 de junio de 2009 permanecen vigentes.

La parte proponente deberá cumplir con las recomendaciones emitidas por el DRNA en la etapa operacional ante la Administración de Reglamentos y Permisos o en su defecto, ante la Oficina General de Permisos del Municipio de San Juan.

33. La Autoridad de Puertos (AP) – En carta de 26 de marzo de 2010, la agencia se expresó en torno a la transferencia de titularidad de las parcelas de su pertenencia y que serán objeto de desarrollo como resultado del proyecto de autos, entre otras cosas. Luego, mediante carta de 15 de julio de 2010, expresó no tener objeción al proyecto propuesto sujeto a varias condiciones.

34. La Administración de Terreno (AT) - Mediante carta del 8 de julio de 2010, indica que en vista de que el proyecto se ajusta a las políticas públicas de sustentabilidad, desarrollo económico y el fortalecimiento multi-sectorial, endosa favorablemente la enmienda propuesta. Luego, en carta de 20 de julio de 2010, la AT reiteró su endoso al proyecto.

35. Agencia Federal de Pesca y Vida Silvestre (USFW) – En carta de 8 de julio de 2010, expresó la posibilidad de presencia del Manatí (*Trichechus manatus anatus*), tortugas marinas y el pelicano pardo en el área de la Bahía de San Juan. En su carta el FWS solicitó a la parte proponente realizara una evaluación del los posibles efectos del proyecto en las especies y en cumplimiento con lo dispuesto en la Sección 7(a) (2) de la Ley de Especies en Peligros de Extinción.

    La parte proponente expresó durante la vista que no existe en las áreas cercanas al proyecto las condiciones requeridas para el habitáculo del Manatí u otras especies como lo son las tortugas marinas o el Pelicano Pardo. En la etapa operacional, la parte proponente deberá de realizar las evaluaciones necesarias para cumplir con los requisitos de dicha agencia federal, de así ser necesario.

36. Cuerpo de Ingenieros de los Estados Unidos (COE por sus siglas en inglés) – En carta de 27 de julio de 2010 el COE, y en respuesta a carta emitida el 4 de junio de 2010 por el DDEC, expresó que el proyecto tendrá un impacto directo sobre el uso, reparación y mantenimiento de sus instalaciones, incluyendo la rampa de botes. El área identificada por el proyectista para el uso de aproximadamente 3,000 metros cuadrados que se propone como una servidumbre. Antes de tomar una determinación en torno a la solicitud del proponente, el Cuerpo de Ingenieros solicitó un plan comprensivo en el que se evalúen sus preocupaciones y un detalle del diseño de la propuesta servidumbre, tipo de tráfico propuesto con detalles específicos de las medidas de protección. La carta no constituye un endoso de la solicitud.

    Durante la vista pública, la parte proponente indicó que las conversaciones con el COE iban dirigidas a solicitar una servidumbre al uso de 3,000 metros cuadrados de al sur de la parcela perteneciente a dicha agencia federal. Según evidencia que obra en el expediente administrativo, esta será utilizada como parte del paseo propuesto del proyecto a lo largo del Canal San Antonio.

GOBIERNO DE PUERTO RICO
OFICINA DEL GOBERNADOR
JUNTA DE PLANIFICACIÓN

En caso de que el COE y la parte proponente no logren un acuerdo satisfactorio en cuanto al uso de la servidumbre de la parcela sita al sur de la propiedad de dicha agencia federal, la parte proponente deberá modificar el diseño del paseo propuesto.

37. La Guardia Costanera de los Estados Unidos (USCG) – El USCG solicitó mediante e-mail del 22 de abril de 2008, que la parte proponente le notificará sobre la instalación de equipo en la Bahía u operación de dragado; y sobre los futuros movimientos (tráfico marítimo) en el Canal San Antonio. La parte proponente indicó que el proyecto disminuyó en intensidad y que las actividades que impactarán la bahía fueron reducidas. La parte proponente indicó que se cumplirá con lo requerido.

38. El Consorcio del Estuario de la Bahía de San Juan – En carta de 24 de abril de 2008 mostró preocupación por sobre las medidas que se tomaran para reducir la sedimentación que pudiera causar el depósito de material en la Laguna del Condado y las especies que habitan en la Laguna. Sugirió que se discutieran programas de monitoreo diseñados para medir los efectos de la sedimentación.

    La parte proponente expresó que la carta del 24 de abril de 2008 iba dirigida al proyecto originalmente propuesto. Explicó que cantidad de material a ser dragado se redujo considerablemente como resultado de la enmienda propuesta. Que el material será reutilizado como relleno dentro de las obras del proyecto, si las pruebas de suelo demuestran que es compatible, o se dispondrá fuera del predio en lugares que cuenten con los permisos requeridos. Recalcó la parte proponente que se implementarán medidas de control y monitoreo para reducir los impactos sobre el medio ambiente.

39. El Municipio Autónomo de San Juan – El Municipio de San Juan, emitió varias comunicaciones en torno al proyecto propuesto. En carta de 20 de enero de 2009 objetó el proyecto propuesto y indicó que los terrenos objeto de desarrollo forman parte del Programa de Reparcelación iniciado por el Municipio. En carta de 9 de febrero de 2010, el Municipio de San Juan se reiteró en que se deje en suspenso la consulta hasta tanto se culmine el Programa de Reparcelación. En su comunicación indicó que el Tribunal Supremo mediante sentencia emitida ordenó la paralización de toda evaluación y otorgación de permisos por parte de la Junta de Planificación y la Administración de Reglamentos y Permisos. En su carta de 31 de julio de 2009 comentó varios aspectos de la Declaración de Impacto Ambiental Preliminar (DIA-P).

    En su carta del 2 de julio de 2010, el municipio se reiteró en su solicitud de que se deje la consulta en suspenso hasta se lleve a cabo un Programa de Reparcelación del Municipio e indicó que no se cumple con lo ordenado por el Tribunal Supremo. La parte proponente indicó durante la vista pública que se trabajará con el Municipio para armonizar el Proyecto con tal programa.

    No obstante todo lo anterior, la Srta. Mirella Rosa, planificadora del Municipio de San Juan, compareció a la vista y vertió para el récord que el municipio no se opone al proyecto propuesto siempre y cuando se respete el Plan de Reparcelación que surge de la Orden Ejecutiva Número JS-098, Serie 2007-2008.

    La parte proponente, a través de los licenciados Molini Vizcarrondo y Rozas, indicó durante la vista pública que el Municipio de San Juan y el DDEC ya han entablado conversaciones para colaborar con el Municipio en el Programa de Reparcelación.

GOBIERNO DE PUERTO RICO
OFICINA DEL GOBERNADOR
JUNTA DE PLANIFICACIÓN

40. La Junta de Calidad Ambiental (JCA)- El proyecto cuenta con un documento ambiental aprobado por la Junta de Calidad Ambiental (JCA)- esto es, una Declaración de Impacto Ambiental Final (DIA-Final) y una Enmienda a la DIA-Final, ambas aprobadas por la JCA. La DIA Final fue sometida a la JCA en el 2008 por la Autoridad de los Puertos para atender el concepto original del proyecto propuesto en aquel momento. Esta DIA-Final fue aprobada por la JCA el 8 de abril de 2010 mediante Resolución R-10-1-4. Dicha determinación se notificó al público mediante aviso en El Vocero el 15 de abril de 2010 y advino final y firme el 16 de mayo de 2010. El DDEC enmendó la DIA-Final para atender los cambios efectuados al concepto original del proyecto.

    La JCA certificó el cumplimiento del trámite ambiental de la Enmienda presentada por la parte proponente con lo dispuesto en el Artículo 4(B)(C) de la Ley Núm. 416 de 22 de septiembre de 2006, según enmendada, mediante Resolución R-10-25-3 (DIA-JCA-08-0035-CDCC) el 18 de agosto de 2010, notificada el 18 de agosto de 2010 (Exhibit 5). Se publicó un Aviso Ambiental en el periódico de circulación general El Vocero edición de 18 de agosto de 2010 (Exhibit 6).

41. Las actividades de dragado y relleno necesarias para rehabilitar todos los muelles existentes podrían tener impactos potenciales a la calidad del agua. La parte proponente sostiene que los impactos potenciales de estas actividades se minimizarán a niveles menos que significativos mediante la implantación de planes y medidas aplicables para el control de sedimentos y las mejores prácticas de manejo para la protección de la calidad de las aguas.

42. Surge del expediente administrativo que la parte proponente implantará el Plan de Control de Erosión y Sedimentación y de Prevención de Contaminación de Aguas Pluviales (SWPPP) para reducir la erosión y la sedimentación asociada con los procesos de construcción, en cumplimiento con la reglamentación aplicable. También se implantará Planes de Prevención y Control de Derrames y de Manejo de Materiales Peligrosos.

43. Se estima una inversión de $1,500 millones para el periodo de 2011-2032 de los cuales $1,000 serán inversión privada.

44. Se estima que el proyecto propuesto generará durante la fase de construcción un promedio de 937 empleos anuales, de los cuales 484 serian directos. En cuanto a ingresos, se generarán en promedio $28 millones anuales, de los cuales $13.12 millones serán de los empleos directos. Los ingresos al fisco municipal durante la fase de construcción serán en promedio $2.83 millones anuales y para el estado, $4.25 millones anuales.

    Durante la fase de operación (excluyendo la operación de las facilidades de la primera fase) como es de esperar, el impacto económico irá en aumento en la medida que se vayan desarrollando las actividades. En cuanto a empleos, se proyecta que diez años después de comenzar a operar (2022, bajo el supuesto de que algunas operaciones comiencen al segundo año de comenzar la construcción), el empleo será de unas 4,688 personas, de los cuales 2,243 serán empleos directos. Se proyecta que 22 años después de comenzar a operar, el empleo generado será de 7,085, de los cuales 3,098 serán empleos directos.

45. La vista pública generó la siguiente participación ciudadana:

    a. *Sra. Kathleen Del Valle* – La señora Del Valle compareció en calidad de administradora del Condominio Falansterio (ubica en la Avenida Fernández Juncos) y alegó que no fueron notificados de la vista pública y que los residentes de dicho condominio son en su mayoría personas mayores de edad.

La Oficial Examinadora preguntó si estuvo presente durante la mañana y escuchó la discusión realizada por la parte proponente sobre el proyecto propuesto. La señora Del Valle contestó en la afirmativa. La señora Del Valle explicó que los residentes de su edificio están preocupados por los efectos que el proyecto pudiera tener en cuanto a las inundaciones en el área y los problemas de residuos de petróleo en tuberías soterradas. La señora Del Valle no se expresó ni a favor ni en contra del proyecto y solicitó una reunión con la parte proponente. La Oficial Examinadora concedió a ésta término para expresarse por escrito.

La parte proponente expresó en la vista pública que los vecinos del Condominio Falansterio fueron notificados de diferentes formas tales como los 10 rótulos instalados en la Avenida Fernández Juncos y los dos avisos de notificación de vista en el periódico El Vocero. Más aún, el Lcdo. Molini expresó para el récord que la mera presencia de la Sra. Del Valle y de aproximadamente seis titulares del Condominio Falansterio son muestra de que fueron notificados y que participaron activamente en el proceso de la consulta. Además, indicó que la parte proponente se reuniría con los residentes de El Falansterio luego de la vista para proveerles los detalles necesarios del proyecto y que facilitaría a la señora Del Valle documentos en torno al proyecto propuesto. El 25 de agosto de 2010, la parte proponente realizó una presentación sobre el proyecto a los vecinos del Falansterio.

En cuanto a los planteamientos levantados durante la vista, el ingeniero Peter Martínez de CSA, expresó que el condominio no se vería afectado y que se realizarán mejoras al Muelle 8, que la Autoridad de Acueductos y Alcantarillados realizó unas mejoras a las tuberías sanitarias y que como resultado del proyecto se instalarán tuberías sanitarias independientes conforme a lo requerido en la reglamentación vigente. Por su parte, el arquitecto José J. Terrasa indicó que se realizarán mejoras a las aceras aledañas, las cuales se van a expandir, y que el Condominio Falansterio no se verá afectado.

La señora Del Valle, administradora del Condominio Falansterio presentó carta de comentarios del condominio ante la Junta el 1 de septiembre de 2010. En la misma la señora Del Valle expresa que los residentes del condominio estaban en su mayoría de acuerdo con el proyecto. La señora Del Valle trajo varias preocupaciones ya previamente esbozadas durante la vista pública y que entendemos ya fueron contestadas por la parte proponente en su momento. Además expresó que la estructura del condominio se encuentra deteriorada, la cual catalogó de histórica, y solicita como el proyecto propuesto ayudará en aspectos de remodelación y arreglos del referido condominio.

b. *Luz M. Dávila Adorno* –La señora Dávila compareció en calidad de representante de la Comunidad de Puerta de Tierra (residentes y comerciantes). Ella mostró preocupación por el problema de estacionamientos existentes en el área; el sistema de energía eléctrica, el cual catalogó como deficiente; la insuficiencia del sistema de agua potable; los hallazgos de túneles con recursos arqueológicos encontrados como resultados de trabajos de excavación realizados como resultado de un desarrollo (Atlantis); y el manejo de aguas usadas. Hizo mención sobre el plan de San Juan Walkable City y si se tenían planos donde se reflejarán las servidumbres. La señora Dávila no se expresó ni a favor ni en contra del proyecto.

GOBIERNO DE PUERTO RICO
OFICINA DEL GOBERNADOR
JUNTA DE PLANIFICACIÓN

El Lcdo. Carlos Amy, representante del DDEC, expresó que el San Juan Walkable City y el proyecto San Juan Waterfront tienen estrategias que coinciden y se armonizan ambas iniciativas. Por su parte el Ing. Gustavo Riekehoff, perito en asunto de energía de la parte proponente, indicó en cuanto a los aspectos de infraestructuras que se realizarán mejoras en el área las cuales pueden alcanzar unos $500 millones y con ello se beneficiará el sector. Añadió que se mejorarán la Sub-estación de Covadonga y la estación que sirve el Área de la Isleta de San Juan e Isla Grande.

La Arqueóloga Raquel Camacho de CSA expresó que se realizó un Estudio Fase IA, que el proyecto llevaría a cabo estudios de los subsuelos previo al desarrollo del proyecto y que se llevó a cabo una monitoria arqueológica durante las actividades de excavación para poder prevenir impactos adversos a recursos arqueológicos.

La Sra. María de Lourdes Blázquez expresó que se cuentan con planos que ilustran las servidumbres y que la parte proponente facilitaría copia de los mismos.

c. *Sr. Jorge L. Gómez González* – Es residente de San Juan y unionado de la Unión de Trabajadores de Muelles. El señor Gómez mostró preocupación por las aguas negras; las mejoras que se realizarán a la infraestructura vial la cual a su entender, pudieran afectar los predios de los residenciales públicos existentes; y posibles expropiaciones futuras. Este indicó que la zona tiene mangles por lo cual existen recursos arqueológicos y se expresó sobre el posible desplazamiento de los residentes como resultado del desarrollo. El señor Gómez endosa el proyecto propuesto.

La licenciada Rozas, en representación de la parte proponente, expresó que no se realizaría desplazamiento alguno como resultado del desarrollo. Que el proyecto propuesto no afectará la infraestructura ni los residenciales públicos existentes. El proyecto representará beneficios en la medida que se crearán espacios verdes y un malecón. Como resultado del proyecto se instalarán tuberías sanitarias nuevas. Además, la parte proponente aclaró en varias ocasiones durante la vista que se instalará tuberías nuevas y separadas para las aguas sanitarias y de escorrentía, no expropiará ningún terreno, efectuará estudios arqueológicos adicionales previos al desarrollo y efectuará monitoria arqueológica durante las actividades de excavación.

d. *Sr. Rafael Torrado* - El señor Torrado solicitó copia del Estudio de Viabilidad Económica. Expresó que varios desarrollos residenciales tienen unidades aún vacantes y mostró interés por la viabilidad de las unidades residenciales. El indagó sobre la altura de los edificios propuestos y preguntó si se preparó un Estudio de Suelos en los Bloque A y B y qué significaba un Hotel *Destination*. El señor Torrado indicó que el había realizado estudios de suelos y que el área está contaminada; preguntó si se contemplaron los gastos para mitigar esta situación. El señor Torrado se mostró a favor del proyecto propuesto por el impacto económico que iba a tener tomando en consideración la situación económica actual.

La parte proponente expresó que se hizo un análisis para los puntos de venta de las unidades. El Sr. Jeff Sachs, perito de la parte proponente, indicó que se han contemplado las posibles situaciones que hay que mitigar y que tales eventualidades se tomaron en consideración al preparar el presupuesto del proyecto.

GOBIERNO DE PUERTO RICO
OFICINA DEL GOBERNADOR
JUNTA DE PLANIFICACIÓN

Esto está considerado en los $500 millones que se dedicaran para mejoras a la infraestructura del sector. En cuanto a la altura de los edificios, la parte proponente indicó que los mismos no serían mayores de 15 pisos (incluyendo los pisos dedicados a estacionamientos) y los edificios más altos serán los más alejados de la costa. En cuanto a los estudios de suelos, la parte proponente expresó que se han realizado estudios de suelos geotécnicos del Muelle 8 y se prepararán estudios de suelos adicionales más detallados en el futuro.

e. *Sr. Samuel Nieves Alemán* – Es Presidente del Consejo Vecinal de Puerta de Tierra y residente de Puerta de Tierra. Este mostró preocupación por el hecho de que la Estación de Policía del Recinto 166 y la Estación de Bomberos pudieran ser relocalizadas como resultado del proyecto. En ese sentido mostró preocupación por el aspecto de seguridad. El señor Nieves se expresó a favor del proyecto, el cual catalogó de precioso.

La parte proponente a través de la Sra. María de Lourdes Blázquez aclaró que el Recinto 166 y la Estación de Bomberos permanecerán en el área del proyecto y que el proyecto no desplazaría ningún complejo residencial.

f. *Sra. Silvia Aponte Pons*- La señora Aponte compareció en representación del Condominio Capitol Hill. La señora Aponte preguntó si se ofrecerían espacios de estacionamientos libre de costo en el proyecto, pues el sector no cuenta con suficientes espacios. Indagó si se contemplaba el desarrollo de un dispensario o centro de emergencia. La señora Aponte indicó que no se oponía al proyecto propuesto por entender que el área requiere de desarrollo y de ser mejorada.

El Lcdo. Carlos Amy, representante del DDEC, expresó que se ubicarían espacios de estacionamientos en las calles, particularmente en la Calle Las Alamedas y la Fernández Juncos. También aclaró que en el Bloque 2 habrá estacionamientos públicos. El proyecto no contempla un dispensario pero sí incluirá usos de servicios.

Tomando en consideración las Determinaciones de Hechos que anteceden formulamos las siguientes:

CONCLUSIONES DE DERECHO

La Junta de Planificación es el organismo facultado por ley para guiar el desarrollo integral del país y hacer las determinaciones sobre usos de terrenos en Puerto Rico, Artículos 4 y 11, inciso 14, Ley Núm. 75 de 24 de junio de 1975, según enmendada. La Junta de Planificación es la entidad gubernamental con facultad para evaluar los proyectos que se presentan mediante consulta de ubicación.

El Artículo 16 de la Ley Orgánica de la Junta de Planificación, 23 L.P.R.A. §62o, dispone además, que dicha agencia "...podrá adoptar los Mapas de Zonificación correspondientes para todas las áreas urbanas, suburbanas o rurales de Puerto Rico, cuando así lo estime conveniente o necesario para los fines de esta ley." No obstante lo anterior, para evitar un esquema rígido de planificación, se incluyó mediante reglamentación un proceso conocido como rezonificación indirecta. Este esquema legal se instituyó originalmente en el Reglamento de Zonificación, Reglamento Número 4, donde se permitía la rezonificación indirecta de predios zonificados utilizando los mecanismos del "desarrollo extenso y la consulta de ubicación." Dicho de otra manera, permite cambiar de forma indirecta la zonificación existente. Sin embargo, el proceso de rezonificación indirecta no permite establecer la zonificación mediante consulta de ubicación allí donde no existe. Véase lo resuelto por el Tribunal Supremo en torno al proceso de rezonificación indirecta en los casos de *T-JAC v. Caguas Centrum*, 148 D.P.R. 70 (1999) y *López Malavé v. Antonio Roig Sucesores*, 2002 J.T.S. 85.

GOBIERNO DE PUERTO RICO
OFICINA DEL GOBERNADOR
JUNTA DE PLANIFICACIÓN

La consulta de ubicación es el procedimiento ante la Junta de Planificación, para que se evalúe, pase juicio y tome la determinación que estime pertinente, sobre propuestos usos de terrenos que no son permitidos ministerialmente por la reglamentación aplicable en áreas calificadas, pero que las disposiciones reglamentarias o legales proveen para que se consideren por la Junta de Planificación. La consulta bajo consideración de esta Junta fue presentada de conformidad con las disposiciones del Reglamento de Procedimientos Adjudicativos de la Junta de Planificación del 11 de enero de 2009.

Una mejora pública constituye toda mejora permanente, nueva construcción, ampliación o reconstrucción (sin incluir reparación) de obra pública autorizada, pagada, supervisada, dirigida, emprendida o controlada por cualquier organismo gubernamental, incluyendo, entre otras, toda adquisición, venta, permuta, cesión, arrendamiento o cambio en el uso de propiedades por cualquier funcionario u organismo y las llevadas a cabo, mediante contratos de obra con entidades privadas. El proyecto de autos es propuesto por una agencia estatal para la construcción de una obra autorizada y emprendida por un organismo gubernamental e incluye la adquisición de propiedades por funcionarios de gobierno y por tanto constituye una mejora pública.

El Artículo 13.005 de la Ley Núm. 81 y la Sección 7.01 del Reglamento Sobre los Planes de Ordenamiento Municipal y la Transferencia y Administración de Facultades (Reglamento de Planificación Núm. 24) vigente, disponen que una vez el Plan Territorial entre en vigor, toda decisión sobre el uso del suelo, se hará en conformidad con el mismo.

El Municipio de San Juan tiene un Plan de Ordenación Territorial, adoptado por la Junta y aprobado por el Gobernador en el 2003. El MSJ tiene suscrito un Convenio de Transferencia de Facultades conforme lo establecido en el Artículo 13.012 de la Ley Núm. 81 de 30 de agosto de 1991, según enmendada. El MSJ se le ha transferido hasta la Quinta Jerarquía desde 29 de mayo de 2009. Conforme dispone la Ley de Municipios Autónomos una vez transferida una jerarquía, se transfiere el proceso completo de evaluación de la misma, *excepto aquellas facultades reservadas por las agencias públicas o por un convenio.* 21 L.P.R.A. §4610. La facultad de evaluar el proyecto de autos recae sobre la Junta de Planificación.

La Ley Número 81 de 30 de agosto de 1991, conocida como Ley de Municipios Autónomos, según enmendada, en su Artículo 13.005, establece que una vez el Plan Territorial entre en vigor, toda decisión sobre el uso del suelo se hará en conformidad con el mismo. Por ello, al evaluar la presente consulta debemos considerar las disposiciones contenidas en el Reglamento de Ordenación Territorial del Municipio de San Juan (ROTMSJ).

El ROTMSJ, en su Sección 7.02 (i), establece que la Junta o el Municipio podrán por iniciativa propia o a solicitud de parte, discutir y considerar cambios en los distritos de ordenación, mediante el mecanismo de consulta de ubicación para usos específicos. Será requisito la celebración de una vista pública. La Junta cumplió con dicho requisito al celebrar vista pública el 19 de agosto de 2010.

De otra parte, el Apéndice I sobre Definiciones, inciso 126 del ROTMSJ se define Desarrollo Extenso de la siguiente manera:

> "*Desarrollo Extenso* - Desarrollos residenciales para veinte (20) o más familias o solares en áreas con una población urbana censal menor de diez mil (10,000) personas; treinta (30) o más familias o solares en áreas con una población urbana censal entre diez mil (10,000) a cuarenta mil (40,000) personas y cuarenta (40) o más familias o solares en áreas con una población urbana censal sobre cuarenta mil (40,000) personas, según los resultados del último Censo Poblacional, o el desarrollo de facilidades comerciales, industriales, institucionales o recreativos que excedan veinte mil (20,000) pies cuadrados de construcción o en terrenos que excedan la cabida máxima permitida para un cambio en la ordenación". (Énfasis nuestro.)

GOBIERNO DE PUERTO RICO
OFICINA DEL GOBERNADOR
JUNTA DE PLANIFICACIÓN

El Reglamento de Zonificación de Puerto Rico permite la rezonificación indirecta de predios zonificados utilizando los mecanismos del "desarrollo extenso y la consulta de ubicación", pero no la zonificación indirecta de predios en el área no zonificada. Dicho de otra manera, permite cambiar de forma indirecta la zonificación existente. No permite establecer la zonificación mediante consulta de ubicación allí donde no existe. Véase sobre lo resuelto por el Tribunal Supremo en torno al proceso de rezonificación indirecta los casos de T-JAC v. Caguas Centrum, 148 D.P.R. 70 (1999) y López Malavé v. Antonio Roig Sucesores,2002 J.T.S. 85.

El Tribunal Supremo resolvió en el caso de T-JAC v. Caguas Centrum, *supra*, que cuando se autoriza un proyecto mediante consulta de ubicación que conlleve un cambio de zonificación debe cumplirse con todos los requisitos legales aplicables al mismo.

En López Malavé v. Antonio Roig Sucesores, *supra*, se amplió la opinión emitida en TJAC v. Caguas Centrum, *supra*, resolviéndose allí que la Sección 4.06 del Reglamento de Zonificación de 1992 proveía un mecanismo de rezonificación indirecta para reclasificar propiedades con un tamaño mayor a los establecidos en la Sección 4.04 de dicho reglamento. Además, resolvió que aquellas solicitudes de cambio de zonificación en las que la propiedad excedía la cabida establecida en el Reglamento de Zonificación debían cumplir con el procedimiento adicional sobre desarrollos extensos. Ello responde a que la Junta tiene la obligación de asegurar que en el caso de proyectos de envergadura que conlleven la rezonificación de solares de gran tamaño, dentro de las áreas zonificadas, exista una justificación adecuada y se observe el mayor rigor. Este tipo de rezonificación fue denominada por el Tribunal Supremo como rezonificación indirecta. Las secciones del Reglamento de Zonificación interpretadas por el Tribunal Supremo corresponden a la derogada versión del 1992. Cabe señalar que en el Reglamento del año 2000 se establece, en la Sección 4.05, que en los casos en que los predios a rezonificarse excedan los tamaños máximos establecidos en la misma se tramitarán mediante el procedimiento dispuesto para "desarrollo extenso" y el proceso de consulta de ubicación. Véase además las Secciones 4.09 y 4.10 del Reglamento de Zonificación.

El proyecto propuesto es por definición un desarrollo extenso toda vez que se propone un proyecto residencial, comercial y turístico en un predio con cabida de 87 acres y por tanto excede los 20,000 pies cuadrados de construcción. El proyecto debe ser evaluado tomando en consideración las disposiciones para Desarrollos Extensos y Otros Desarrollos Extenso según surgen de las Secciones 4.04 inciso a-3 y c-7 del ROTMSJ.

El ROTMSJ, su Sección 4.04(a)(3), establece los siguientes criterios que se han de considerar en casos de Desarrollos Extensos:

1. Conformidad del uso propuesto y su intensidad con el Plan de Usos de Terrenos hasta donde éste haya sido adoptado o estudiado y con el Plan de Ordenación Territorial.

   Conforme al Plan de Usos de Terrenos para la Región Metropolitana de San Juan, con vigencia 31 de marzo de 1982, el predio objeto de desarrollo ubica en una Zona de Redesarrollo. El proyecto propuesto cumple con las Meta General de Diversificación Selectiva de propiciar la diversificación de actividades y usos compatibles y complementarios en aquellas áreas que reúnan los requisitos y promover una mayor vitalidad a sitios estratégicos en espacio y tiempo.

   El proyecto propuesto cumple con los siguientes Objetivos y Estrategias:

   Objetivo 5.00 Revitalizar algunos sectores mediante la mezcla selectiva de usos y actividades.

   Objetivo 19.00 Desarrollar las áreas adyacentes a las áreas centrales en forma planificada.

   Estrategia 19.01 Identificar los sectores aptos o propios para su desarrollo de acuerdo a los siguientes criterios:

   - Donde prevalezcan estructuras deterioradas o dilapidadas y/o vacantes.

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO
OFICINA DEL GOBERNADOR
JUNTA DE PLANIFICACIÓN

- Donde haya bolsillos de terrenos vacantes.
- Donde tengan o se puedan proveer accesos adecuados.

El proyecto propuesto se desarrollará en terrenos urbanos con una localización céntrica que tiene áreas abandonadas, sub-utilizadas o abandonadas para revitalizarlas y convertirlas en un área donde habrá usos mixtos tales como comerciales, turísticos, residenciales, centros cívicos, hoteles y paseos lineales para el libre acceso del público. El mismo se desarrollará en terrenos urbanos que cuentan con la infraestructura necesaria para servir al proyecto propuesto. Los usos propuestos armonizan con los usos existentes en la Isleta de San Juan.

2. Disponibilidad, programación y mejoras propuestas por el proyecto a la infraestructura del sector en que ubica.

   Como resultado del proyecto propuesto se realizarán mejoras a la infraestructura vial del sector tales como ensanche de calles y aceras e incluye mejoras en la Avenida Fernández Juncos y a la infraestructura del sector. Se estima que se invertirá la suma de $500 millones para mejorar la infraestructura del sector. Todas las agencias consultadas relacionadas a los aspectos de infraestructura, Autoridad de Energía Eléctrica, Autoridad de Acueductos y Alcantarillados, Autoridad de Carreteras y Transportación, Departamento de Transportación y Obras Públicas expresaron su endoso al proyecto. La parte proponente deberá realizar las mejoras requeridas y cumplir con las recomendaciones emitidas por estas agencias gubernamentales.

3. La forma en que el proyecto propicia el desarrollo integral del sector y mantiene o mejora las condiciones existentes.

   El proyecto propuesto se está realizando siguiendo unos planes de redesarrollo que se inician con la visión del Triángulo Dorado y contenido en el Plan de Ordenación Territorial del Municipio de San Juan. Cumple con las políticas esbozadas en los Planes Temáticos según discutido, los cuales son cónsonos y están en armonía con los propósitos del plan "The Walkable City". Se propone integrar a la Isleta de San Juan usos residenciales y comerciales que van a la par con los elementos ya existentes, turísticos y dotacionales. En ese sentido los usos propuestos armonizan totalmente con los usos existentes aledaños.

4. La viabilidad, adecuacidad y conveniencia del uso propuesto.

   La Compañía de Comercio y Exportación evaluó un Estudio de Viabilidad preparado por la parte proponente y concluyó que existe un exceso de demanda que propicia se amplíe el área comercial del sector en unos 617,428 pies cuadrados.

   Conforme a lo expresado por la Compañía de Turismo, el proyecto tendrá un impacto turístico, comercial, cívico y de entretenimiento de escala regional. El proyecto, más allá de conectar las importantes zonas del Distrito del Centro de Convenciones con el Viejo San Juan, mejorará la calidad de vida urbana, el medioambiente urbano, la transportación marítima y terrestre, así como la infraestructura de la zona. El proyecto es adecuado en la medida que densificará y revitalizará un área de que se encuentra sub-utilizada. Los usos propuestos armonizan con los usos existentes en el sector.

   Con el proyecto propuesto se crearán miles de empleos según surge del presente documento y ayudará a incentivar la economía del sector. Se estima que en un período de 22 años se genere, luego de comenzar a operar, unos 7,085 empleos de los cuales 3,098 serán empleos directos.

GOBIERNO DE PUERTO RICO
OFICINA DEL GOBERNADOR
JUNTA DE PLANIFICACIÓN

Se calcula una inversión total durante el período de 2011-2032 en unos $1,500 millones de los cuales unos $1,000 millones será inversión privada.

El proyecto cuenta con la certificación de cumplimiento con el Artículo 4(B)(3) de la Ley sobre Política Pública Ambiental y que fuera emitida por la Junta de Calidad Ambiental mediante la Resolución R-10-25-3 (DIA-JCA-08-0035-CDCC) del 10 de agosto de 2010, notificada el 18 de agosto de 2010 (Exhibit 5). Se publicó un Aviso Ambiental en el periódico de circulación general El Vocero edición de 18 de agosto de 2010 (Exhibit 6).

Se preparó un Estudio de Viabilidad Económica en el cual se concluyó que existe el mercado y la necesidad que se proponen. Dicho estudio obra en el expediente administrativo de la Junta de Planificación.

En la Sección 4.04(c)(7) del ROTMSJ se establecen los siguientes criterios adicionales para Otros Desarrollos Extensos que deben ser considerados por la Junta:

a. Otros desarrollos extensos podrán incluir aquellos que propongan diversos tipos de usos por sí solos o en diversas combinaciones. Éstos podrán incluir usos residenciales, turísticos, recreativos, institucionales, comerciales o industriales, de comunicaciones y de servicios.

   Mediante el proyecto de autos se proponen usos combinados de naturaleza residencial, turística, recreativo, comercial y dotacional.

b. El proyecto estará conforme con el Plan de Usos de Terrenos vigente y con el Plan de Ordenación Territorial.

   El proyecto de autos cumple con las siguientes metas generales y objetivos contenidos en el documento Objetivos y Políticas Públicas del Plan de Usos de Terrenos de Puerto Rico, con vigencia de octubre de 1995.

<u>Meta General</u>

Propiciar comunidades, pueblos y ciudades densas, compactas y atractivas que permitan el uso intensivo de los terrenos dentro de los perímetros urbanos, logrando una mayor eficiencia en la instalación y operación de los servicios y facilidades públicas y facilitando el movimiento rápido y seguro de la población al hacer viable los medios de transportación colectiva y mejorando la calidad de vida urbana.

El proyecto cumple además con las siguientes políticas públicas:

1.01 Identificar por medio de los Planes de Usos de Terrenos en diferente escala, Planes de Ordenación Territorial, Mapas de Expansión Urbana y aplicación de instrumentos de implantación como zonificación y nuevas competencias, hacia aquellos lugares donde es deseable encauzar el crecimiento urbano. Teniendo como criterios normativos los siguientes:

- Seleccionar para propósitos urbanos como primera prioridad, terrenos con las siguientes características: terrenos en aéreas edificadas que propicien el desarrollo y la densificación selectiva, bolsillos de terrenos vacantes (que no constituyan espacios abiertos), terrenos que no sean de alta productividad agrícola o inundables y donde exista o se puedan mejorar, operar y mantener a un costo razonable la infraestructura.

1.02 Evitar y desalentar el desparramamiento urbano y el desarrollo de núcleos urbanos aislados teniendo como criterios:

- Requerir que la localización de los proyectos de desarrollo y uso de terreno, se ubiquen en las aéreas identificadas para acomodar el crecimiento poblacional donde existan los servicios para satisfacer las necesidades de la población urbana.

2.00 Intensificar el uso de los terrenos en las áreas.

2.01 Incentivar la maximización de la densidad en el desarrollo de las aéreas residenciales urbanas utilizando los siguientes criterios, entre otros:

- Construcción de viviendas en densidades medias para la utilización más intensa del terreno.

2.02 Intensificar los usos comerciales y de servicios tanto públicos como privados teniendo como criterio:

- Requerir que los proyectos comerciales y de servicios se ubiquen en terrenos identificados y destinados para usos comerciales y de servicios.

- Incentivar la creación de paseos peatonales en las aéreas comerciales ubicados en los centros urbanos tradicionales.

3.02 Fomentar la accesibilidad entre la residencia, aéreas de trabajo, facilidades, servicios públicos, las facilidades comerciales y recreativas.

Cumple con las siguientes políticas públicas del Sector Turismo:

11.00 Promover el desarrollo del turismo como actividad económica esencial para el progreso de desarrollo económico sostenible.

12.03 Planificar el desarrollo de las facilidades turísticas a la par con la provisión de la infraestructura correspondiente.

13.00 Propulsar la imagen de Puerto Rico como destino turístico.

14.00 Promover el desarrollo del Turismo mejorando la calidad de la oferta de las facilidades turísticas.

Estas políticas públicas sobre turismo fueron cumplidas según el endoso de la Compañía de Turismo del 20 de julio de 2010 y la ponencia de la Lcda. Sofia Esteves, Sub Directora Ejecutiva de la Compañía de Turismo.

El proyecto colinda con redes viales de importancia y ubicará en un área en donde existe o se puede proveer toda la infraestructura necesaria para servir al proyecto. Existen líneas de agua potable cercanas al predio y se realizarán mejoras para proveer un mejor suplido de agua potable. Existe la capacidad de disponer de aguas usadas (sanitarias) y la infraestructura necesaria para servir al proyecto del servicio de energía eléctrica. En cuanto a la infraestructura vial la PR-1 ó Avenida Fernández Juncos será objeto de mejoras para mantener niveles de servicio aceptables. Se realizó un estudio de tránsito el cual fue evaluado y endosado por la ACT según surge de las cartas del 10 y 12 de agosto de 2010.

GOBIERNO DE PUERTO RICO
OFICINA DEL GOBERNADOR
JUNTA DE PLANIFICACIÓN

Se propone unas 1,730 unidades de vivienda ó 1,269 unidades de vivienda básica (UVB). Con ello se adelanta la política pública de densificar en densidades medias y altas y proveer unidades de vivienda en suelo urbano el cual cuenta con toda la infraestructura necesaria para servir al proyecto propuesto.

Los usos propuestos son compatibles y se integran a los usos ya existentes en la Isleta de San Juan los cuales incluyen, pero no se limitan a usos comerciales, residenciales, turísticos y de servicios. Con ello se intensifican los usos comerciales y de servicios en áreas destinadas para esos propósitos. El Distrito del Centro del Convenciones y el proyecto San Juan Waterfront integrarán mediante sistemas viales y una red de taxis acuáticos para el beneficio de la ciudadanía general.

La parte proponente desarrollará a lo largo de la costa del Canal San Antonio un Paseo Peatonal para el uso irrestricto de la ciudadanía general.

En cuanto a las políticas públicas del Sector Turismo entendemos que el proyecto propuesto propicie una actividad económica y turística de gran competividad ante la dinámica del mercado internacional utilizando para eso terrenos que por sus características tienen el máximo potencial para el uso turístico sin menoscabar los recursos naturales. La Isleta de San Juan es uno de los lugares más visitados por los turistas debido a sus facilidades portuarias y sus lugares históricos.

Conforme a lo expresado por la Compañía de Turismo, el proyecto elevará la oferta turística de San Juan a un nivel superior; que las habitaciones de hotel propuestas en el proyecto *San Juan Waterfront* son necesarias para atender el mercado de visitantes de turismo de convenciones y grupos que genera el Distrito del Centro de Convenciones, así como el turismo de ocio. Que el hotel propuesto de 500 habitaciones se caracteriza por su ubicación y amenidades, las cuales lo hacen un destino por sí mismo. Que dicho tipo de hotel tiende a generar su propia demanda, al igual que demanda adicional para otros hoteles en el área. Sostienen que el proyecto apela al segmento de turismo náutico por el énfasis en las actividades relacionadas, tales como los muelles y atracaderos que servirán a los hoteles, entre otros, y la rehabilitación de la Escuela de Vela existente. La Compañía de Turismo expresó que el proyecto propuesto es uno de los proyectos de usos mixtos más abarcadores e importantes en nuestra historia urbana reciente. Véase carta del 20 de julio de 2010 y ponencia de la Lcda. Sofía Esteves, Sub Directora Ejecutiva de la Compañía de Turismo.

c. Si la infraestructura necesaria para atender las necesidades del proyecto propuesto y para mitigar sus efectos directos e indirectos está disponible o puede proveerse.

   El proyecto cuenta con la infraestructura vial, servicio de agua potable y alcantarillado sanitario. La infraestructura existente requerirá de ciertas mejoras según requerido por las agencias consultadas. Entendemos se podrá proveer el servicio de energía eléctrica conforme a los comentarios emitidos por las agencias gubernamentales relacionadas a la infraestructura. Se proponen mejoras a la Avenida Fernández Juncos y vías relacionadas para mejorar el flujo de tráfico. A esos efectos se preparó un estudio de tránsito el cual fue evaluado y endosado por la ACT según surge de sus cartas del 17 de junio de 2010 y 10 y 12 de agosto de 2010. El Lcdo. Amy expresó que se calcula una inversión de $500 millones para mejoras de infraestructura.

d. Se celebrará vista pública con notificación a los dueños de las propiedades en un radio de cien (100) metros del área en que se propone el proyecto, medidos tomando los puntos más cercanos entre dicha área y cada una de las referidas propiedades.

La parte proponente presentó ante la Junta el nombre y dirección de 758 titulares cuyas propiedades ubicaban dentro del radio reglamentario de notificación de 100 metros. Surge del expediente administrativo que la Junta envió notificación de vista pública a según requerido en la reglamentación vigente. Se publicó un aviso de vista pública y un segundo aviso para método alterno de notificación de 38 titulares en el periódico de circulación general El Vocero, edición de 3 de agosto de 2010. Obra en el expediente los affidávit de publicación del periódico El Vocero. Además, se colocaron en diversos puntos del predio objeto de desarrollo diez (10) rótulos dando aviso de la fecha, hora y lugar de celebración de la vista pública en ánimo de fomentar la participación ciudadana. Obra en el expediente el affidávit sobre la instalación de los rótulos.

e. Estos proyectos deberán indicar la distribución de sus componentes, las segregaciones necesarias para viabilizar su desarrollo y aquellas obras de urbanización que se propongan. También propondrán los distritos de ordenación que solicitan para las diversas porciones del predio.

La parte proponente propone diversos usos en bloques y especificó los cambios de calificación que solicita para los diferentes bloques objeto de desarrollo. Véase Anejo A, B y C del presente informe. Se propone distribuir los espacios de estacionamiento requeridos en los diferentes bloques que serán objeto de desarrollo.

f. Cuando se proyecte la combinación de usos permitidos por el Reglamento podrán someterse cómputos de estacionamiento compartido debidamente justificados y validados.

La parte proponente presentó el número de estacionamientos que dedicará a cada uno de los usos solicitados. Expresó que se cumplirá con el mínimo de estacionamientos requeridos, excepto para el uso de oficinas para el cual solicitó una variación. Solicitó, además, se le permitiera distribuir los espacios en los bloques objeto de desarrollo dentro del proyecto.

<u>Plan de Usos de Terreno y Reglamento de Zonificación Especial para la Entrada a la Isleta de San Juan</u>

La Junta de Planificación adoptó, mediante Resolución RPE-23-0-92 de 29 de diciembre de 1992, el Plan de Usos de Terreno y Reglamento de Zonificación Especial para la Entrada a la Isleta de San Juan, Reglamento de Planificación Núm. 23 mediante Resolución RPE-23-0-92. Dicho Plan fue aprobado por el Gobernador mediante Orden Ejecutiva 01992-85 promulgada el 31 de diciembre de 1992. En dicho plan se establecen los objetivos de diseño, las transformaciones del sistema vial, la disposición de las amenidades y espacios públicos y las características y controles para las edificaciones y tiene como propósito el estimular el desarrollo urbano en el área sureste de la Isleta de San Juan.

El reglamento aplica a las parcelas propiedad de las agencias del Gobierno del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, un área de alrededor de 25.5 cuerdas de terreno mayormente no edificado; dispone los requisitos de usos y edificación para su desarrollo y define áreas abiertas, servidumbres, puntos de acceso para vehículos y peatones, requisitos de estacionamientos y criterios de diseño arquitectónico, entre otros.

GOBIERNO DE PUERTO RICO
OFICINA DEL GOBERNADOR
JUNTA DE PLANIFICACIÓN

El Bloque N ubica en la Entrada a la Isleta de San Juan y por tanto le son aplicables las disposiciones del Reglamento Núm. 23. Surge de la evidencia que obra en el expediente administrativo que el *Bloque N*, que se pretende desarrollar se identifica como la Parcela ZDE-C.1 y C.2

La Parcela ZDE-C.1 permite usos de vivienda {16,225 metros cuadrado ó 80%}, comercio {2,175 metros cuadrados (10%)}; y usos de servicio/ oficina {2,175 metros cuadrados (10%)}. El área del solar permitida es de 4,731.87 metros cuadrados. El área de ocupación permitida en este Distrito es de: EL. 1.21 a 6.4/2,900 metros cuadrados (60%); EL 6.4 a 17.93/2,700.00 metros cuadrados (55%); EL. 17.93 a 20.42/2,550 metros cuadrados (50%); EL. 20.42 a 22.00/1,950 metros cuadrados (40%); EL. 22.00 A 33.36/450 metros cuadrados (10%) y EL. 33.36+/300 metros cuadrados (6%). El área bruta de construcción permitida alcanza los 23,350 metros cuadrados (493%); se permite una densidad de 55 metros cuadrados x u.v.b y una altura máxima de la estructura de: torre – 42.6 m/estructura principal + 20.42 m.

Bloq. N

Se propone en la Parcela C.1 y C.2 usos residenciales con un área de ocupación en la Parcela C.1 de 2,900 metros cuadrados (60%) y un área de ocupación en la C.2 de 7,262 metros cuadrados (60%). Se propone un área bruta de piso de 6,814 metros cuadrados (84%) y una densidad (U.V.B) de 57. Se propone además, en la Parcela C.2 un parque educativo, según definido en el Reglamento Núm. 23, con elementos de recreación activa y pasiva y un espacio abierto en la Parcela C.1. Se respetarán los parámetros de altura establecidos por la Administración Federal de Aviación.

Se proponen usos conformes a los usos permitidos en el Distrito ZDE-C.1 y C.2.

Se propone, además, en el C.1 un espacio abierto y en el C.2 un parque educativo con elementos de recreación activa y pasiva según definido en el Reglamento. La altura de 33 metros cuadrados propuesta no comprende edificación sino elementos verticales de recreación. Se respetará la altura máxima permitida por la Administración Federal de Aviación.

Cambios de Calificación solicitados

El predio objeto de desarrollo está clasificado como Suelo Urbano y calificado como Comercial Turístico Intermedio (CT-3), Dotacional Administración (DA) y Dotacional Equipamiento (DE) y ZDE-C.1/C.2. La parte proponente solicitó recalificar parte de los terrenos objeto de desarrollo a Distritos Dotacional de Espacios Abiertos (DV), Comercial Turístico Intermedio (CT-3) y Comercial Central (C-3), en especifico solicitó recalificar el Bloque H-2 (parcial), I-1, I-2, K-1, K-2, L-1, L-2 y M-2 a un Distrito CT-3 y el Bloque M-1 a un Distrito C-3, y el acceso interno de Las Alamedas, y la porción de terreno correspondiente en la cual se desarrollará el paseo lineal, conocido como Paseo del Puerto, a un Distrito Dotacional de Espacios Abiertos (DV) según surgen de la siguiente tabla:

Bloque	Uso Propuesto	Calificación Existente	Calificación Propuesta
H-2	Residencial	CT-3/DA	CT-3
I-1	Residencial	DE	CT-3
I-2	Residencial	DE	CT-3
K-1	Residencial	DE	CT-3
K-2	Residencial	DE	CT-3
L-1	Residencial	DE	CT-3
L-2	Residencial	DE	CT-3
M-1	Residencial Recreación-Comercial	DE	C-3
M-2	Residencial	DE	CT-3
Paseo	Paseo del Puerto	CT-3 y DE	DV
Las Alamedas	Calle Acceso Interno	CT-3 y DE	DV

GOBIERNO DE PUERTO RICO
OFICINA DEL GOBERNADOR
JUNTA DE PLANIFICACIÓN

Cambios a un Distrito CT-3

Para una porción del Bloque H-2 (zonificada DA), para el cual se propone un cambio a un Distrito CT-3. El bloque total tiene una cabida de 8,840 metros cuadrados.

El Bloque I-1, para el cual se propone un cambio a un Distrito CT-3 tiene una cabida de 5,083 metros cuadrados.

El Bloque I-2, para el cual se propone un cambio a un Distrito CT-3 tiene una cabida de 8,145 metros cuadrados.

El Bloque K-1, para el cual se propone un cambio a un Distrito CT-3 tiene una cabida de 7,722 metros cuadrados.

El Bloque K-2 para el cual se propone un cambio a un Distrito CT-3 tiene una cabida de 11,059 metros cuadrados.

El Bloque L-1 para el cual se propone un cambio a un Distrito CT-3 tiene una cabida de 6,854 metros cuadrados.

El Bloque L-2 para el cual se propone un cambio a un Distrito CT-3 tiene una cabida de 10,428 metros cuadrados.

El Bloque M-2 para el cual se propone un cambio a un Distrito CT-3 tiene una cabida de 13,884 metros cuadrados.

La Sección 7.02 sobre enmienda a los Planos de Calificación dispone que los casos de propiedades que excedan, en el caso del Distrito CT-3 de 2,000 metros cuadrados se tramiten mediante el procedimiento de Proyectos de Desarrollo Extenso. La cabida de los Bloques H-2, I-1, I-2, K-1, K-2, I-1, I-2 y M-2 exceden el tamaño máximo permitido por lo que se solicita un cambio de calificación indirecto mediante el procedimiento de desarrollos extensos.

Cambios a un Distrito C-3

La cabida del Bloque M-1, para el cual se propone un cambio a un Distrito Comercial Central (C-3) tiene una cabida de 10,619 metros cuadrados.

La Sección 7.02 sobre enmienda a los Planos de Calificación dispone que los casos de propiedades que excedan, en el caso del Distrito C-3 de 2,000 metros cuadrados se tramitará mediante el procedimiento de Proyectos de Desarrollo Extenso. La cabida del Bloque M-1 excede el tamaño máximo permitido por lo que se solicita un cambio de calificación indirecto.

Cambios a un Distrito DV

Se propone el cambio a un Distrito DV para el acceso interno de Las Alamedas, y la porción de terreno correspondiente en la cual se desarrollará el Paseo del Puerto

La Sección 11.04(a) sobre Distritos Dotacionales dispone que este Distrito Dotacional DV identifican las dotaciones de espacio abierto como parques, plazas y áreas verdes. Se proponen usos compatibles con lo dispuesto para un Distrito DV.

Parámetros CT-3

Surge de la Sección 8.03(a) del ROTMSJ que el Distrito CT-3 se establece para promover el desarrollo ordenado y estético y para clasificar áreas comerciales y residenciales en Zonas de Interés Turístico. El Distrito CT-3 comprende terrenos que, por su localización, disponibilidad de infraestructura, pueden desarrollarse o se han desarrollado, a una alta intensidad y se establece para actividades que apoyen, complementen o no socaven la actividad turística.

GOBIERNO DE PUERTO RICO
OFICINA DEL GOBERNADOR
JUNTA DE PLANIFICACIÓN

Se proponen usos residenciales y de recreación comercial para los Bloques que se solicita un cambio de calificación a un Distrito CT-3, siendo estos los bloques H-2, I-1, I-2, K-1, K-2, L-1, L-2 y M-2.

Dispone la Sección 8.03 (d) que en Distritos CT-3 los edificios podrán tener una altura de 33 metros. Se podrá tener una altura mayor en edificios no residenciales siempre que el área bruta de piso y el ancho de los patios cumplan con lo establecido en la Reglamentación.

La parte proponente solicitó por escrito y durante la vista pública variaciones en altura para los Bloques A-2, B-2, D-2, E-2, F-2, G-2, H-2, I-2, K-2, L-2 M-2, bloques de desarrollo con calificaciones de CT-3 o propuestas recalificaciones para un Distrito CT-3. Se propone en los bloques antes mencionados una altura de 45.7 metros. Esto representa un 28% de incremento en relación a la altura permitida.

Estos son los bloques que ubicarán al norte de Las Alamedas y no afectarán el entorno costero que es uno de los elementos principales del proyecto. Esta variación permite orientar la densidad del uso residencial más cerca de los nodos de tránsito público que propone el Municipio de San Juan. El aumento en altura de los edificios al norte de Las Alamedas permitirá aprovechar las vistas desde estas estructuras sin crear sombras sobre la costa y permite densificar el espacio. La parte proponente solicita el aumento en altura en estos bloques debido a que se ha propuesto reducir la altura de los edificios más cercanos al litoral costero.

Conforme a la Sección 8.03 (f) el área de ocupación en un Distrito CT-3 no excederá de 75% en los solares interiores; ni el 85% en los solares de esquina y el área bruta de piso no excederá de 450% del área del solar en solares interiores ni de 510% del área del solar en solares de esquina.

Para el Bloque H-2 se propone un área de ocupación de un 85% y un área bruta de piso de 287% por lo que se cumple con los parámetros establecidos por estos conceptos.

Para el Bloque I-1 se propone un área de ocupación de un 85% y un área bruta de piso de 315% por lo que se cumple con los parámetros establecidos por estos conceptos.

Para el Bloque I-2 se propone un área de ocupación de un 85% y un área bruta de piso de 269% por lo que se cumple con los parámetros establecidos por estos conceptos.

Para el Bloque K-1 se propone un área de ocupación de un 85% y un área bruta de piso de 259% por lo que se cumple con los parámetros establecidos por estos conceptos.

Para el Bloque K-2 se propone un área de ocupación de un 85% y un área bruta de piso de 212% por lo que se cumple con los parámetros establecidos por estos conceptos.

Para el Bloque L-1 se propone un área de ocupación de un 85% y un área bruta de piso de 114% por lo que se cumple con los parámetros establecidos por estos conceptos.

Para el Bloque L-2 se propone un área de ocupación de un 85% y un área bruta de piso de 259% por lo que se cumple con los parámetros establecidos por estos conceptos.

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO
OFICINA DEL GOBERNADOR
JUNTA DE PLANIFICACIÓN

Para el Bloque M-2 se propone un área de ocupación de un 85% y un área bruta de piso de 75% por lo que se cumple con los parámetros establecidos por estos conceptos.

Concluimos que ningún bloque excede un área de ocupación de un 85% ni su área bruta de piso excede de 510% por lo que se cumplen con los parámetros establecidos en el Distrito CT-3 para este concepto.

La parte proponente indicó durante la vista pública que cumplirá con los parámetros de patios establecidos en la reglamentación.

Parámetros C-3

Surge de la Sección 8.03(a) del ROTMSJ que el Distrito C-3 se establece para clasificar áreas comerciales existentes de carácter central. Dispone la Sección 8.03(d) que en un Distrito C-3 los edificios podrán tener hasta seis plantas o una altura equivalente a dos veces el ancho de la vía hacia donde da frente, lo que sea mayor. Se permite una altura mayor siempre que se cumpla con el área bruta de piso y el ancho de todo patio según requerido en la reglamentación. De otra parte, conforme a la Sección 8.03 (f), el área de ocupación en un Distrito C-3 no excederá de 75% en los solares interiores; de 85% en los solares de esquina; de 95% en solares de dos o tres esquinas ni de 100% en solar de toda una manzana. El área bruta de piso no excederá de 450% del área del solar en solares interiores; de 510% del área del solar en solares de esquina; de 570% en solares de dos o tres esquinas ni de 600% en solares de toda una manzana.

La parte proponente solicitó un cambio de calificación para un Distrito C-3 para el Bloque M-1. Se propone usos de recreación comercial y residencial. Se propone un área de ocupación de 9,026 metros cuadrados que representa un 85% del total del solar el cual no constituye un solar interior; un área bruta de piso de 7,646 metros cuadrados que representa un 101% y una altura de 33 metros.

Concluimos que se cumplen con los parámetros de área de ocupación; área bruta de piso y altura dispuestos para el Distrito C-3. La parte proponente indicó que se cumplirá con los parámetros de patio establecidos en la reglamentación.

Planes Especiales Temáticos (PET) del Plan de Ordenación Territorial

El Plan Especial Temático (PET) 1.2 Isleta de San Juan, PET 1.2, reconoce el potencial económico y turístico de los muelles y del área del frente marítimo en la Isleta de San Juan al Sur de la Avenida Fernández Juncos. Mediante el proyecto de autos, se proponen usos cónsonos con el PET, tales como hoteles, lugares de entretenimiento, restaurantes, cafés al aire libre, entre otros y según visualizado en el Plan para el Triángulo Dorado. El PET 1.2 identifica, además, los problemas asociados con las estructuras abandonadas de la Isleta de San Juan, que son necesarios resolver. El proyecto contribuye a resolver los problemas asociados con las estructuras abandonadas, esbozados en el PET 1.2, proponiendo la reutilización de las parcelas en las que están ubicadas dichas estructuras.

El Plan Especial Temático (PET) 4.4 Litoral Costero – El Municipio de San Juan reconoce la necesidad de recuperar y preservar las costas del Litoral Atlántico a fin de garantizar la continuidad del desarrollo del frente marítimo. Uno de los elementos claves propuestos en el PET 4.4 es el establecimiento de un malecón o paseo frente al mar, adyacente al litoral, que devuelva el frente marítimo al uso público. El PET 4.4 cita el Plan del Triángulo Dorado, que reconoce la interacción de la ciudad con el agua como un recurso principal de la zona. De la misma forma, el PET 4.4 propone la unificación del área de El Morro con el Parque del Tercer Milenio y el establecimiento de un paseo peatonal continuo a

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO
OFICINA DEL GOBERNADOR
JUNTA DE PLANIFICACIÓN

lo largo del litoral de la Isleta de San Juan, desde la zona portuaria a lo largo del Canal San Antonio y de ahí hasta la Laguna del Condado. El proyecto propuesto cumple los propósitos del PET 4.4 y con el plan "The Walkable City" donde dispone en su estrategia número 8 la creación de malecones o frentes marítimos de uso público en la medida en que se propone un acceso público a las áreas costeras mediante el establecimiento de un paseo peatonal por el frente marítimo a lo largo del litoral de la Isleta de San Juan para el disfrute de todos los ciudadanos.

Plan "The Walkable City"

El Municipio de San Juan dispuso en julio de 2010 su política pública sobre el desarrollo de la Isleta de San Juan; la misma se conoce como "The Walkable City" o "Ciudad Peatonal." Esta política pública es la continuación de lo ya esbozado y dispuesto por el municipio en su Plan de Ordenación Territorial y los planes especiales temáticos donde se integraron los conceptos del Triángulo Dorado.

Este Plan propone die (10) nuevas estrategias entre las que se incluyen la creación de nuevos espacios abiertos, mejorar el sistema de transportación pública, la creación de malecones, protección de los recursos culturales y repoblar la Isleta de San Juan. El proyecto cumple a cabalidad con las 10 estrategias que se disponen en "The Walkable City." Esto es, el proyecto propone la creación de nuevos espacios públicos mediante parques, accesos y áreas de recreación y uso público, y la integración de los mismos al entorno urbano existente en la Isleta de San Juan según se dispone en la Estrategia Número 2 del "The Walkable City." El proyecto cumple con la Estrategia Número 1 sobre los sistemas de transportación pública al crear las condiciones de densidad necesarias para el éxito de este sistema multimodal y hacer accesible el proyecto al uso de este nuevo sistema. El sistema de transportación pública propuesto por el Municipio de San Juan permite la mejor integración del Distrito del Centro de Convenciones en Miramar a la Isleta de San Juan y al proyecto propuesto.

La Estrategia Número 4 de "The Walkable City" propone crear mejores espacios peatonales para la Isleta. El proyecto armoniza con esta política pública. Los bloques creados en conjunto con varios puentes entre los muelles 6 y 10 permiten un mayor y mejor flujo de peatones. La creación de un malecón integrado a otros espacios públicos y elementos del entorno urbano de la Isleta cumple con los mismos propósitos de la Estrategia Número 4. Se promoverá la reforestación, la creación de áreas verdes, parques y paseos que antes no existen actualmente, creando un ambiente más agradable para los peatones. Estos usos peatonales estimulan los accesos públicos al mar y el frente portuario. Permitir el acceso al mar y al frente portuario es una de las estrategias (Estrategia Número 8) del "The Walkable City" y es el elemento de mayor importancia del proyecto propuesto.

Los usos peatonales y de acceso público cumplen con las estrategias del Municipio de San Juan y sus políticas públicas. Véase también el Plan Especial Temático (PET) 4.4 Litoral Costero. Cabe señalar que el Municipio de San Juan busca a través de sus políticas públicas persigue el redesarrollo y repoblación la Isleta de San Juan, según surge de su Plan de Ordenación Territorial y la Estrategia Número 9 del "The Walkable City." Mediante el proyecto propuesto se repoblará el área objeto de desarrollo. Se propone crear nuevos espacios habitables hoy día inexistentes en el predio en cuestión. Se propone re-utilizar espacios ahora sub-utilizados para la creación de una comunidad de usos mixtos que incluye apartamentos residenciales, comercios dirigidos a servir la comunidad y espacios públicos. El proyecto propuesto cumple con las estrategias y políticas públicas enunciadas por el Municipio de San Juan en "The Walkable City", el Plan de Ordenación Territorial y los Planes Temáticos Especiales

...TO RICO
...NAL GOBERNADOR
JUNTA DE PLANIFICACIÓN

Reglamento de Procedimientos Adjudicativos de la Junta, Sección 4.02

La Sección 4.02, del citado Reglamento, dispone que toda consulta de ubicación para proyectos comerciales deberá estar acompañada de un Estudio de Viabilidad Económica que discuta los impactos económicos de lo propuesto, así como la viabilidad del mismo. Para la presente consulta la parte proponente encomendó la preparación de un Estudio de Viabilidad.

El proyecto propuesto es uno de categoría sub-regional pues se proponen 102,800 pies cuadrados comerciales para ventas al detal. Además, se proponen unos 110,00 pies cuadrados destinados a servicios y oficinas.

El Estudio de Viabilidad fue evaluado por la Compañía de Comercio y Exportación de Puerto Rico mediante carta de 15 de septiembre de 2009 y concluyó que al validar los cómputos resultó que el gasto total de ventas al detalle para el área de mercado alcanzará los $4.0 billones. La oferta o ventas requeridas totalizan unos $3.5 billones para negocios que expenden bienes al detal. Que al combinar las cifras enumeradas se tiene un exceso de demanda que propicia se amplíe el área comercial en unos 617,428 pies cuadrados.

Variaciones

Surge del expediente administrativo que la parte proponente solicitó variaciones en altura, estacionamientos (en términos de la distribución de los mismos), orientación de los edificios y zona de separación.

Variación en Altura Solicitada

Bloque	Uso Propuesto	Calificación Existente	Calificación Propuesta	Altura Propuesta
A-2	Oficinas	CT-3	Ninguna	45.7 (variación en altura)
B-2	Hotel (500h)	CT-3	Ninguna	45.7 (variación en altura)
D-2	Residencial Ventas detal	CT-3	Ninguna	45.7 (variación en altura)
E-2	Ventas al detal, oficinas supermercado	CT-3	Ninguna	45.7 (variación en altura)
F-2	Residencial	CT-3	Ninguna	45.7 (variación en altura)
G-2	Residencial y servicios	CT-3	Ninguna	45.7 (variación en altura)
H-2	Residencial	DA	CT-3	45.7 (variación en altura)
I-2	Residencial	DE	CT-3	45.7 (variación en altura)
K-2	Residencial	DE	CT-3	45.7 (variación en altura)
L-2	Residencial	DE	CT-3	45.7 (variación en altura)
M-2	Residencial	DE	CT-3	45.7 (variación en altura)

Dispone la Sección 8.03 (d) del ROTMSJ que en Distritos CT-3 los edificios podrán tener una altura de 33 metros. Se podrá tener una altura mayor en edificios no residenciales siempre que el área bruta de piso y el ancho de los patios cumplan con lo establecido en la Reglamentación. La parte proponente solicitó variaciones en altura para los Bloques identificados en la tabla antes descrita y cumple con los parámetros de área bruta de piso. Durante la vista pública la parte proponente indicó que se cumplirá con los parámetros de patios establecidos en la reglamentación.

GOBIERNO DE PUERTO RICO
OFICINA DEL GOBERNADOR
JUNTA DE PLANIFICACIÓN

La parte proponente solicita una variación en altura para los bloques identificados en la tabla de epígrafe. Esta representa un 28% de incremento en relación a la altura permitida. La variación en altura se solicita debido a que se propone reducir la altura de los edificios más cercanos al litoral costero, aumentando las vistas de edificios aledaños y reduciendo la intensidad del proyecto en el litoral costero.

Variación en Espacios de Estacionamientos

La parte proponente cumplirá con la provisión mínima de espacios de estacionamientos según indicó durante la vista pública, con excepción de los espacios de estacionamientos requeridos para el uso de oficinas para los cuales solicitó una variación. La parte proponente solicita se le permita proveer y distribuir el mínimo de espacios de estacionamientos en los diferentes bloques de desarrollo (con excepción de los espacios de oficinas para los cuales solicitó una variación. Esos estacionamientos serán compartidos). Es decir, en caso de no poder proveer el mínimo de espacios de estacionamientos en un solar o bloque específico se proveerán dichos espacios de estacionamientos en solares o bloques adyacentes sitos dentro del predio objeto de desarrollo. Nos parece razonable su solicitud. Los bloques para los que se solicita la variación en la distribución parcial de los espacios de estacionamientos son: A-1, A-2, B-2, C-1, C-2, E-1, E-2, D-1, D-2, F-1, F-2, G-1, G-2, H-1, H-2, I-1, I-2, K-1, K-2, L-1, L-2, M-1, M-2 y N.

Para los bloques B1, C1, C2, D1, G1, y E1 se proveerá el total de estacionamientos requeridos para los usos que en ellos se proponen utilizando estacionamientos en las calles adyacentes a estos bloques y estacionamientos multipisos adyacentes a los bloques B2, D2, G2 y E2. Se solicita una variación para utilizar estacionamientos fuera del límite del bloque y compartir estos estacionamientos en un bloque adyacente. También, se solicita una variación como parte del proceso de consulta para los estacionamientos a ser provistos para los muelles y atracaderos. Esto es, debido a que los usuarios de los muelles y atracaderos están directamente relacionados a las residencias y los visitantes de los hoteles y otras amenidades del proyecto, no se prevé la necesidad de estacionamientos adicionales para estos usos.

El proyecto contempla establecer acuerdos entre usos para proveer estacionamientos compartidos fuera de horas pico, como ha sido la experiencia en el Distrito del Centro de Convenciones y en el Coliseo de Puerto Rico. Los estacionamientos de oficinas pueden ser compartidos con restaurantes o comercios al detal durante noches y fines de semana. Este sistema de compartir estacionamientos permite que durante el horario diurno los estacionamientos sean utilizados por los usuarios de oficinas y otros negocios, y durante el horario nocturno esos mismos estacionamientos puedan ser utilizados por los visitantes que acudan al proyecto. Los estacionamientos compartidos y fuera de los bloques no se encuentran a una distancia mayor de 130 metros. Esto es, la distancia para el edificio central y de mayor uso en Villa Mercado se encuentra a 30 metros del estacionamiento compartido, haciendo que el mismo sea accesible, peatonal y fácil de utilizar.

La variación propuesta no afectará adversamente el bienestar de los futuros ocupantes y los usos que en ella se proponen. En todo momento habrá la disponibilidad de estacionamientos para los usos requeridos, y eso permitirá la maximización del predio al reducirse el área requerida para estacionamientos. Tampoco afectará el ambiente de la calle, la seguridad y tranquilidad de los vecinos, como tampoco afectará adversamente las propiedades vecinas. La necesidad eventual de las variaciones en estacionamiento es para asegurar la viabilidad del proyecto y dependerá de los planes finales para las parcelas en cuestión.

GOBIERNO DE PUERTO RICO
OFICINA DEL GOBERNADOR
JUNTA DE PLANIFICACIÓN

Para disminuir la demanda de estacionamientos, el proyecto propone la utilización de taxis acuáticos que conectarán con diferentes sectores de la Bahía de San Juan y el Distrito del Centro de Convenciones. Además, se está tomando en consideración el tren liviano a ser desarrollado por el Municipio Autónomo de San Juan, para el cual donde habrá múltiples estaciones en la Calle del Tren y las mismas estarán ubicadas a una distancia no mayor de 380 metros lineales del edificio central de Villa Mercado.

Variación a la Zona de Separación de 30 metros

La parte proponente reservará una zona de separación de veinte (20) metros la cual dedicará para el desarrollo de un Paseo Lineal que se conocerá como Paseo del Puerto para uso irrestricto de la ciudadanía general. La parte proponente solicita se le exima del cumplimento de zona de separación de treinta (30) metros continua a la zona de separación de veinte (20) metros. Los Bloques B1, C1, D1, E1 y F1 colindan con el frente marítimo y no cumplen con el requisito de separación de 30 metros adicionales. El presente proyecto no se propone frente a una playa sino en una antigua área industrial que era parte de los muelles de San Juan. Se proveerá acceso irrestricto al litoral costero, esto es, a la zona de separación de 20 metros acceso actualmente inexistente. Se permitirá acceso a la costa mediante accesos y paseos colindantes con la zona marítimo terrestre.

La Sección 18.01(c) del ROTMSJ dispone que será requisito mandatorio que todo proyecto que se autorice, colindante con un litoral marítimo o lacustre, provea una o más vías de acceso público que conduzcan a través de el, o bordeando con el proyecto, desde la vía pública que sirve de acceso al mismo hasta llegar a otra vía pública paralela a la costa o a la costa misma, a la playa o al cuerpo lacustre. La dedicación de estas vías al tránsito público se hará mediante escritura pública a favor del Municipio o del Departamento de Transportación y Obras Públicas.

La Sección 18.01(g) del ROTMSJ establece que en todo proyecto para la construcción de edificios, de Lotificación o de urbanizaciones de terrenos, con frente a la costa o playas del municipio, con un fondo de la finca principal de 100 metros se requerirá la dedicación para uso público, de una faja de terrenos de veinte (20) metros de ancho mínimo, paralela y medida desde la zona marítimo terrestre. Además, no se erigirán estructuras permanentes en una faja de terreno de treinta (30) metros de ancho, contigua a la anterior. Esta franja se podrá utilizar para estacionamiento, áreas recreativas, calle y demás usos que no requieran estructuras

La parte proponente indica que el acceso a la costa es en el predio objeto de desarrollo es actualmente inexistente. Se propone el Paseo del Puerto que constituye un malecón o paseo que discurre a lo largo de la costa de un extremo a otro del proyecto y el cual capitaliza sobre la oportunidad singular de crear una orilla continua accesible al público.

Variación de Orientación de Edificios (Vistas al Mar)

La Sección 18.01(o) del ROTMSJ dispone que los edificios se orientaran con el lado más largo de su proyección horizontal, perpendicular a la costa o a un ángulo aproximado, para obstruir los menos posible la visibilidad al mar.

La parte proponente solicita variación para la orientación de los edificios con relación a las vistas al mar en los bloques C1, D1, E1 y F1 ya que frente a éstos no discurre calle o acceso vehicular. Frente a estos bloques se ubicará el Paseo del Puerto en la franja de veinte (20) metros el cual constituirá un paseo peatonal público que discurrirá frente al litoral costero para el cual la ciudadanía tendrá acceso y vistas irrestricto. La orientación de los edificios de este a oeste en los bloques C1, D1, E1 y F1, permite incrementar la actividad urbana como parte del Plan Maestro.

GOBIERNO DE PUERTO RICO
OFICINA DEL GOBERNADOR
JUNTA DE PLANIFICACIÓN

Surge de la Sección 16.01 (d) del POT que se permiten variaciones a los requisitos reglamentarios para los usos que tolera el distrito y para ellos se tomará en consideración los siguientes factores:

1. La magnitud de la variación es necesaria para asegurar la viabilidad del uso permitido y no es viable considerar otras alternativas para resolver el problema presentado.

   Las variaciones solicitadas de altura, zona de separación y orientación de edificios permitirán densificar el espacio urbano sin afectar el entorno costero y permite orientar la densidad del uso residencial a los nodos de tráfico público. En cuanto a la variación en altura solicitada, el aumento en la altura de los edificios permitirá aprovechar las vistas sin crear sombras sobre la costa. Cabe señalar que la variación en altura es permitida en la reglamentación, siempre que se cumpla con el área bruta de piso y los parámetros de patio. La parte proponente cumplirá con estos requisitos reglamentarios.

   La Sección 18.01 (g) del Reglamento de Ordenación Territorial del Municipio de San Juan establece que en todo proyecto para la construcción de edificios, de lotificación o de urbanizaciones de terrenos, con frente a la costa o playas del municipio, con un fondo de la finca principal de 100 metros se requerirá la dedicación para uso público, de una faja de terrenos de veinte (20) metros de ancho mínimo, paralela y medida desde la zona marítimo terrestre. Además, no se erigirán estructuras permanentes en una faja de terreno de treinta (30) metros de ancho, contigua a la anterior. Esta franja se podrá utilizar para estacionamiento, áreas recreativas, calle y demás usos que no requieran estructuras

   Dispone el ROTMSJ en su Sección 18.03 que se pueden solicitar variaciones a los requisitos reglamentarios dispuestos en la Sección 18.02 cuando una parte interesada en un uso considera que la aplicación literal de las disposiciones de la Sección 18.02 sobre Retiro de Edificios o Estructuras del Límite Marítimo Terrestre, pueden causarle un perjuicio. La solicitud de la variación vendrá acompañada de un estudio de sombras donde se demuestre que el área dentro de la zona marítimo terrestre no recibirá sombra por más de una hora en cualquier día del año durante las horas de diez de la mañana a cuatro de la tarde. Véase Sección 18.03 del ROTMSJ. La parte proponente hizo la solicitud de todas las variaciones por escrito y realizó un Estudio de Sombras.

   El Estudio de Sombras realizado fue proyectado de hora en hora desde las 10:00 a.m a las 4:00 p.m. en marzo 21/junio 21 en el solsticio de primavera/verano y diciembre 21 en el solsticio de invierno, representando exposiciones en el peor escenario del año. La parte proponente indica que el estudio demostró que el proyecto no creará sombras en la zona marítima terrestre durante las horas indicadas, con la excepción del edificio de oficinas que ubicará en el Muelle 8 y el Hotel tipo Destino. El propuesto edificios de oficinas en el Muelle 8, proyecta una sombra mínima dentro de la zona marítimo terrestre en: (1) la mañana de 21 de marzo, entre las 10:00 y las 10:30 (2) en la mañana del 21 de junio entre las 10:00 y 10:30 y entre las 3:30 a las 4:00 pm y (3) en la mañana de diciembre 21 entre las 10:00 y 10:30. En ambos casos las sombras que se proyectan durante las horas reglamentadas ocurren por espacios iguales o menores de una hora en los días especificados según dispone la Sección 18.03 del Reglamento.

GOBIERNO DE PUERTO RICO
OFICINA DEL GOBERNADOR
JUNTA DE PLANIFICACIÓN

2. La variación solicitada no afectan adversamente, entre otros, los siguientes factores:

   (a) La disponibilidad de infraestructura.

   Las agencias comentadoras relacionadas a la infraestructura del sector comentaron el proyecto propuesto y todas endosaron el mismo. Se estima que como resultado del proyecto se realizará una inversión de $500 millones para mejorar la infraestructura del sector.

   (b) El contexto en el que ubica.

   El proyecto propuesto se desarrollará en el frente portuario sito en el Canal San Antonio en la Isleta de San Juan. Aunque el proyecto proponen varios elementos y/o usos por su localización y ubicación el proyecto, y según aseverado por la Compañía de Turismo, el proyecto apela al segmento de turismo náutico por el énfasis en las actividades relacionadas, tales como los muelles y atracaderos que servirán a los hoteles, entre otros, y la rehabilitación de la Escuela de Vela existente.

   (c) El ambiente de la calle.

   El sector se caracteriza por tener usos residenciales, comerciales y en áreas inmediatas a los muelles, áreas turísticas y culturales.

   El proyecto propone usos totalmente armoniosos con los usos existentes.

   (d) La seguridad y tranquilidad de los vecinos.

   Los ciudadanos que asistieron a la vista pública, en su mayoría endosaron el proyecto propuesto por entender que el área, actualmente en desuso y abandonada, debe ser objeto de desarrollo. Con el proyecto propuesto se revitalizará un sector un tanto abandonado. Entendemos que el proyecto propuesto contribuirá a mejorar la calidad de vida de los residentes del sector en la medida que se proveerán espacios abiertos, paseos lineales y aéreas verdes para uso público. La ciudadanía general tendrá, aun con la solicitud de las variaciones, acceso irrestricto a la costa mediante un malecón que será establecido para uso público en la franja de 20 metros contigua a la costa. En ese sentido, el proyecto mejorará sustancialmente el ambiente de la calle en la medida en que se proveerán lugares de entretenimiento para uso público y se proveerán espacios para ampliar la oferta de servicios y lugares comerciales.

3. Se logra un desarrollo urbano más compacto.

   Las variaciones solicitadas inciden en el diseño del proyecto y contribuye a lograr los objetivos del plan y a la viabilidad económica del mismo. Con ello sin lugar a duda se logra un desarrollo más compacto y se logra densificar los espacios urbanos propuestos.

4. La densidad o intensidad solicitada no conlleva convertir el distrito en otro.

GOBIERNO DE PUERTO RICO
OFICINA DEL GOBERNADOR
JUNTA DE PLANIFICACIÓN

Los usos propuestos son permitidos en los distritos de calificación solicitados y/o en los distritos para los cuales se solicita un cambio de calificación. Estos usos están en total armonía con el contexto del lugar y los usos aledaños inmediatos y no inmediatos.

5. La variación solicitada es cónsona con: (a) los propósitos de la disposición reglamentaria que se solicita sea modificada, así como con la política pública.

   Según discutido en el presente documento las variaciones solicitadas son cónsonas con las disposiciones reglamentarias las cuales permiten reglamentariamente la solicitud de las mismas en ánimo de no causar un perjuicio al desarrollador. El proyecto propuesto adelanta las políticas públicas de revitalización, densificación; de proveer espacios abiertos para el beneficio de la ciudadanía; provisión de unidades de vivienda de mediana y alta densidad. Además, adelanta las políticas públicas del suelo urbano y el sector turístico, según discutido en el presente documento.

6. La celebración de vista pública en estos casos será discrecional.

   En el presente caso se celebró vista pública para evaluar el desarrollo propuesto mediante el mecanismo de consulta de ubicación. Durante la vista pública la parte proponente justificó las variaciones solicitadas según se describen en el presente documento.

<u>Reglamento de Áreas Especiales de Riesgo a Inundación, Reglamento de Planificación Núm. 13</u>

El Reglamento de Áreas Especiales de Riesgo a Inundación, Reglamento de Planificación Núm. 13, con vigencia de 7 de enero de 2010.

El predio objeto de desarrollo ubica en Zonas Inundables AE y VE. La Zona AE se define como el área especial de riesgo a inundación con período de recurrencia de 100 años, determinada por métodos específicos y para la cual se indican las elevaciones de inundación base. Según el alcance del estudio, puede incluir la determinación del Cauce Mayor. La Zona VE se define como el área costera de alto peligro a inundación con periodo de recurrencia de 100 años con velocidad y energía (marejada ciclónica) para la cual se ha determinado la elevación de la inundación base.

Aproximadamente un 14% de los terrenos ubican en una Zona AE, conforme al Panel 72000C355J de 18 de noviembre de 2009 y reflejan un nivel de inundación base que varía entre 1.2 metros y 2.1 metros. De otra parte, aproximadamente un 18% de los terrenos objeto de desarrollo ubican en Zona VE, con niveles de inundación base de 2.4 metros. Los terrenos afectados por la Zona AE surgen como consecuencia de drenajes deficientes en el sistema pluvial y no por cuerpos de agua. Por su parte, los predios afectados por la Zona VE son como consecuencia de la marejada ciclónica.

Las construcciones en estas zonas están permitidas siempre y cuando se cumplan con ciertas disposiciones reglamentarias. La Zona AE permite nuevas construcciones, mejoras sustanciales u otro tipo de desarrollo siempre que se demuestre, mediante el estudio correspondiente, que el efecto acumulativo del desarrollo propuesto, combinado con otros desarrollos, no aumente la elevación superficial de las aguas de inundación base por más de 0.15 metros en cualquier lugar dentro de la comunidad. El Reglamento Núm. 13 dispone en su Sección 7.04, para Zona AE ésta y otras con las cuales tendrá que cumplir la parte proponente en la fase de construcción del proyecto propuesto. De igual forma, deberá cumplir con las disposiciones contenidas en el Reglamento Núm. 13, en su Sección 8.00 y relacionadas a la Zona VE.

GOBIERNO DE PUERTO RICO
OFICINA DEL GOBERNADOR
JUNTA DE PLANIFICACIÓN

Reglamento de Lotificación y Urbanización, Reglamento Número 3

El proyecto propone el manejo de las aguas de escorrentías siguiendo los parámetros dispuestos en la Sección 14.00 Manejo de Aguas Pluviales.

La Sub-sección 14.04 establece que para cualquier desarrollo se determinará la cantidad de escorrentía que produce el predio en su estado existente. Las descargas de escorrentías de las aguas pluviales del desarrollo no excederán las descargas del predio en su estado existente para todas las intensidades y duraciones de lluvia luego de construido. Podrán utilizarse diversas medidas tales como, pero sin limitarse a, charcas de retención, control del tamaño del tubo de descarga y provisión de capacidad de almacenamiento en los tubos. De otra parte, la Sección 14.05 requiere el control de erosión y sedimentación para evitar impactos sobre cuerpos de agua.

El proyecto de autos propone medidas de control de escorrentía durante su fase de construcción y operación las cuales consisten de charcas de sedimentación y retención, cunetas al contorno, instalación de mallas sintéticas, pacas de heno y otras. Estas medidas de control van dirigidas a evitar el arrastre de sedimentos a cuerpos de agua aledaños y a controlar las descargas creadas como parte del proceso urbanizador.

La Sección 20.00 del Reglamento Núm. 3 requiere de un manejo adecuado de los desperdicios sólidos y área de recuperación de materiales reciclables. Se propone un área que será destinada y separada de los cuerpos de agua para la disposición de los desperdicios sólidos y un área de recuperación donde se tendrán varios contenedores para segregar los diferentes materiales reciclables.

El manejo de los desperdicios sólidos será mediante compañía privada que tenga autorización de la Junta de Calidad Ambiental para realizar tales operaciones.

Plan de Desarrollo Integral (PDI) de abril 1979

El Plan de Desarrollo Integral, en adelante PDI, promulgado en abril de 1979, esboza unos objetivos que guían la acción gubernamental.

El PDI, en su Capítulo IV, Sector Turismo, el Área de Desarrollo de la Producción, establece como Política Pública I, el fortalecer la industria turística haciéndola más eficiente y competitiva.

En Sector I sobre Transportación, el Área de Desarrollo de la Infraestructura se establece como un Objetivo 1.1 el continuar el programa de construcción y mejoras a las carreteras que interconecten los núcleos urbanos, las que dan servicio a las zonas rurales y turísticas, así como las de carácter intraurbano.

En el Sector V, Recreación, Área de Desarrollo del Bienestar Social, se establece como una Política Pública I la de promover la práctica del deporte y la recreación como instrumento para lograr un mejor disfrute de la vida y para enriquecer las experiencias de las personas con sus relaciones con la naturaleza.

El desarrollo propuesto requiere un mejoramiento de la infraestructura existente según se dispone en el PDI y en específico, se mejorará la transportación, comunicaciones, sistema de distribución de energía, abastos de agua potable y disposición de las aguas usadas. Se estima una inversión de $500 millones para mejorar la infraestructura del sector. Con el proyecto propuesto se proveerán dos hoteles que ayudarán a promover y aumentar el ofrecimiento turístico en Puerto Rico. El proyecto propone unos espacios públicos para la práctica de deportes tales como vela, jogging y otros.

GOBIERNO DE PUERTO RICO
OFICINA DEL GOBERNADOR
JUNTA DE PLANIFICACIÓN

El proyecto propuesto impactará el sector en términos de planificación urbana y desde el punto de vista socio-económico. Se estima que la inversión pública para la acción propuesta será de aproximadamente $525 millones. En el Estudio de Viabilidad Económica preparado se estableció que el proyecto generará a la economía de Puerto Rico sobre $1,000 millones en inversión privada y creará miles de empleos e ingresos al gobierno estatal y municipal.

ACUERDO

Esta consulta de ubicación ha sido examinada y analizada por esta Junta a la luz de la información suministrada por el proponente, de las disposiciones de leyes, reglamentos y normas de planificación vigente, y del resultado del estudio desde el punto de vista ambiental. También se ha dado consideración a las proyecciones poblacionales y a la disponibilidad de terrenos apropiados para la construcción de viviendas y otros usos en el área que comprende el proyecto propuesto.

Dicha consulta fue considerada por esta Junta de Planificación, quien acordó que es viable el desarrollo de los terrenos anteriormente descritos para el uso propuesto, condicionado a los siguientes señalamientos y recomendaciones, los cuales habrán de tomarse en consideración al prepararse y someterse la próxima etapa en el trámite del proyecto, etapa que será determinada por la Administración de Reglamentos y Permisos:

1. Se autoriza un proyecto mixto comercial, residencial, turístico y dotacional según se describe en la Determinación de hechos Número 3.

2. Se autoriza la solicitud de la parte proponente de poder realizar cambios en el Plan Maestro del concepto presentado siempre y cuando se mantenga el pietaje autorizado para los usos propuestos, el número de unidades propuestas y el área total en la consulta sin que medie previa autorización por parte de la Junta.

3. Se autorizan cambios de calificación solicitados para la porción necesaria del acceso interno de Las Alamedas, y la porción de terreno correspondiente en la cual se desarrollará el paseo lineal, conocido como Paseo del Puerto, a un Distrito Dotacional de Espacios Abiertos (DV); y cambios de calificación a un Distrito Comercial Turístico Tres (CT-3) para los Bloques H-2 (parcial), I-1, I-2, K-1, K-2, L-1, L-2 y M-2 y un cambio a un Distrito Comercial Central (C-3) para el Bloque M-1.

4. Se autoriza la cantidad de 4,229 estacionamientos para atender las necesidades del proyecto. Se autoriza el uso de estacionamientos compartidos para el componente de la oficina. Se autoriza que para los bloques B1, C1, C2, D1, G1, y E1 se provea el total de estacionamientos requeridos para los usos que en ellos se proponen utilizando estacionamientos en las calles adyacentes a estos bloques, y estacionamientos multipisos adyacentes a los bloques B2, D2, G2 y E2. No se requerirán estacionamientos adicionales para los muelles o atracaderos dado que no tienen un uso independiente de los componentes del proyecto.

5. Se autoriza la variación en altura solicitada para los siguientes bloques para los cuales se solicita parámetros de CT-3 y C-3: bloques A2, B2, D2, E2, F2, G2, H2, I2, K2, L2 y M2. En estos bloques se autoriza una altura máxima de 45.7 m (150').

6. Se autoriza la variación en la orientación de edificios para los bloques C1, D1, E1 y F1.

7. Se autoriza la variación en los requisitos de zona de separación en los Bloques B1, C1, D1, E1 y F1 que colindan con el frente marítimo, donde se proveerá solamente una zona de separación de 20 metros y no se requerirá la zona de separación adicional de 30 metros.

GOBIERNO DE PUERTO RICO
OFICINA DEL GOBERNADOR
JUNTA DE PLANIFICACIÓN

8. La parte deberá cumplir con lo siguiente:

   a. Deberá cumplir con las disposiciones aplicables del Reglamento de la Administración Federal de Aviación en términos de altura de los edificios y realizar cualquier trámite que sea necesario con dicha agencia federal.

   b. Deberá presentar en la fase operacional la Certificación de Compatibilidad con la Zona Costanera, que forma parte del *Joint Permit Application* al Cuerpo de Ingenieros de los Estados Unidos, Certificación CZ-2008-0913-17/JPA-876.

   c. Deberá cumplir con las recomendaciones aplicables emitidas por las agencias estatales y federales.

   d. Deberá cumplir con las recomendaciones aplicables emitidas por el Departamento de Recursos Naturales y Ambiental en su carta de 30 de junio de 2009.

   e. Deberá obtener de la Junta de Calidad Ambiental (JCA) el Permiso General Consolidado, según aplicable, el cual incluye el Permiso para el Control de la Erosión y Prevención de la Sedimentación para minimizar la erosión hacia los cuerpos de agua. Además, se deberá obtener cualquier permiso requerido por esa entidad para realizar el proyecto o actividad, de ser aplicable.

   f. El material obtenido del dragado a utilizarse como depósito deberá estar libre de contaminantes, según la reglamentación aplicable, y cumplir con las características requeridas por la reglamentación para cada lugar de disposición.

   g. Deberá cumplir con las disposiciones aplicables del Reglamento de Planificación Núm. 25, Reglamento de Siembra, Corte y Forestación para Puerto Rico; con las disposiciones del Reglamento de Planificación Núm. 3 Reglamento de Lotificación y Urbanización, Sección 14 sobre Manejo de Aguas Pluviales y disposiciones contenidas en el Reglamento de Áreas Especiales de Riesgo a Inundación, Reglamento de Planificación Núm. 13 con vigencia de 7 de enero de 2010, sobre Zonas AE y VE; con las disposiciones de los Reglamentos de Planificación Número 3 (Reglamento de Lotificación y Urbanización), Reglamento Número 17 (Reglamento de Zonificación de la Zona Costanera y de Accesos a las Playas y Costas de Puerto Rico), Reglamento Número 21 (Reglamento de Nuevas Competencias para Viabilizar el Desarrollo Urbano) y el Reglamento Número 23 (Reglamento de Zonificación Especial para la Entrada a la Isleta de San Juan; así como con el Plan de Ordenación Territorial del Municipio de San Juan.

   h. Deberá establecer un programa de reforestación utilizando especies nativas que además de ayudar a minimizar la erosión beneficien la vida silvestre. Esta medida es cónsona con la Ley para Fomentar la Siembra de Árboles Cuyas Frutas y/o Semillas Provean Alimento a Especies de Aves Silvestres de Puerto Rico, Ley Núm. 97 de 24 de junio de 1998.

   i. Deberá cumplir con las disposiciones aplicables de la Ley Núm. 267 de 15 de septiembre de 1998, Ley del Centro de Excavaciones y Demoliciones de Puerto Rico.

j. Deberá cumplir con las disposiciones aplicables del Reglamento Núm. 6916, Reglamento para Regir la Extracción, Excavación, Remoción y Dragado de los Componentes de la Corteza Terrestre.

k. La parte proponente deberá realizar una evaluación de los posibles efectos del proyecto en las especies amenazadas o en peligro de extinción, si alguna, en cumplimiento con lo dispuesto en la Sección 7(a)(2) de la Ley de Especies en Peligros de Extinción, según solicitado por la Agencia Federal de Pesca y Vida Silvestre, de tal evaluación ser aplicable según determinado por la agencia federal aplicable que vaya a proveer los permisos para las etapas posteriores del proyecto.

l. En la eventualidad de que el COE y la parte proponente no logren un acuerdo satisfactorio en cuanto al uso de la servidumbre de la parcela sita al sur de la propiedad de dicha agencia federal, la parte proponente deberá modificar el diseño del paseo propuesto.

m. Deberá notificar a la Guardia Costanera de los Estados Unidos sobre cualquier instalación de equipo en la Bahía u operación de dragado y sobre los futuros movimientos (tráfico marítimo) en el Canal San Antonio.

n. Deberá cumplir con los parámetros de densidad poblacional según surge del Reglamento de Ordenación Territorial del Municipio de San Juan y el Plan de Usos de Terrenos y Reglamento Especial para la Entrada a la Isleta de San Juan para los desarrollos residenciales propuestos.

o. Deberá cumplir con las disposiciones aplicables del Reglamento para el Control de la Contaminación por Ruido en lo relacionado al nivel de sonido máximo permitido.

p. El almacenaje, manejo y disposición de los desperdicios sólidos a generarse durante la construcción y operación se realizarán conforme a lo dispuesto en el Reglamento para el Manejo de los Desperdicios Sólidos No Peligrosos vigente. Se deberá consultar con la Autoridad de Desperdicios Sólidos en relación a las alternativas existentes para el manejo y reciclaje de aquellos materiales reciclables que se puedan generar durante la demolición, construcción u operación del proyecto.

q. Durante la fase de construcción, deberán tomar las medidas necesarias para evitar residuos de sustancias orgánicas e inorgánicas tales como: aceites, combustibles u otras sustancias químicas, que puedan ser arrastradas por la escorrentía y ganen acceso a cualquier cuerpo de agua o al sistema pluvial.

r. De tener alguna descarga de escorrentía a cualquier cuerpo de agua, deberán cumplir con la reglamentación federal aplicable a aguas de escorrentía y, de ser aplicable, solicitar el permiso NPDES de la Agencia Federal para la Protección Ambiental de acuerdo al Código Federal de Reglamentación Núm. 40, Sección 122.26.

s. Si durante el desarrollo de las diferentes fases del proyecto se encuentran depósitos arqueológicos, los mismos deberán ser informados inmediatamente al Instituto de Cultura Puertorriqueña y a la Oficina de Preservación Histórica Estatal (SHIPO por sus siglas en inglés).

GOBIERNO DE PUERTO RICO
OFICINA DEL GOBERNADOR
JUNTA DE PLANIFICACIÓN

t. En caso de generarse desperdicios peligrosos durante la construcción y operación del proyecto, deberán manejarlos y disponerlos conforme a lo establecido en el Reglamento para el Control de los Desperdicios Sólidos Peligrosos vigente.

u. Como parte del Permiso General Consolidado aplicable que se solicite a la JCA, deberá obtenerse un Permiso de Fuente de Emisión (PFE) en el caso de generadores de electricidad con capacidad de por lo menos diez (10) caballos de fuerza, los cuales cumplirán con los requisitos de operación que establezca la JCA.

v. Se deberán mantener los camiones de carga que se utilicen para transportar material, desechos de relleno o de construcción, cubiertos con toldos, mientras estén en movimiento para evitar generación de emisiones de particulado.

w. Se deberá cumplir cabalmente con todas las medidas de mitigación aplicables contenidas en el Documento Ambiental.

x. La parte proponente se compromete a colaborar con el Municipio de San Juan para el Programa de Reparcelación que surge de la Orden Ejecutiva Número JS-098, Serie 2007-2008. La parte proponente y el Municipio de San Juan deberán cumplir con las disposiciones de la Sección 7.00 del Reglamento de las Nuevas Competencias para Viabilizar el Desarrollo Urbano, Reglamento Número 21, el cual rige el Programa de Reparcelación.

Los señalamientos anteriores se han hecho a base de la información disponible en estos momentos. No obstante, la Administración de Reglamentos y Permisos podrá hacer requerimientos adicionales que sean necesarios en el futuro, bien sea por situaciones que se desconocen ahora o imprevistas que pudieran surgir durante el desarrollo del proyecto en sus distintas etapas.

Tomando en consideración las Determinaciones de Hechos y Conclusiones de Derecho que anteceden y en virtud de las disposiciones de las leyes, reglamentos y normas de planificación vigentes, esta Junta de Planificación de Puerto Rico **ACUERDA APROBAR** la Consulta Número 2008-79-0620-JGU, para la ubicación de un desarrollo mixto comercial, residencial, turístico y dotacional, el cual se conocerá como *San Juan Waterfront*, en un predio con cabida de 87 acres que es parte del frente portuario y ubica a lo largo del Canal San Antonio en la Isleta de San Juan en el Barrio San Juan Antiguo paralelo a la Avenida Fernández Juncos.

DISPONIENDOSE que: (1) la acción tomada por esta Junta sobre la consulta no implica la aprobación de la etapa subsiguiente correspondiente, la cual deberá someterse a la consideración de la Administración de Reglamentos y Permisos dentro del período de vigencia de esta resolución; (2) esta aprobación tendrá una vigencia de dos (2) años a partir de la fecha de notificación de esta resolución; (3) de no someterse la etapa subsiguiente en la Administración de Reglamentos y Permisos dentro del término de vigencia establecido la consulta quedará AUTOMATICAMENTE ARCHIVADA para todos los efectos legales.

Se apercibe, que cualquier parte afectada por esta Resolución podrá radicar una **Moción o Solicitud de Reconsideración** en la Secretaría de esta Junta dentro de un término de veinte (20) días, contados a partir del archivo en autos de la notificación de esta Resolución. Disponiéndose que si la fecha del archivo en autos de copia de la notificación de la Resolución es distinta a la del depósito en el correo de dicha notificación, el término se calculará a partir de la fecha del depósito en el correo. El solicitante deberá enviar copia de tal escrito a todas las partes que hayan intervenido en los procedimientos y a la Administración de Reglamentos y Permisos. Los interventores tendrán diez (10) días naturales contados a partir de la notificación para expresarse sobre la Solicitud de Reconsideración. Si no lo hicieren dentro del término establecido, se entenderá que renuncian a su derecho de réplica.

La Junta dentro de los quince (15) días de haberse presentado dicha Solicitud de Reconsideración deberá considerarla. Si la rechazare de plano o no actuare dentro de los quince (15) días, el término para instar el recurso de Revisión Judicial comenzará a correr nuevamente desde que se notifique dicha denegatoria o desde que expiren esos quince (15) días, según sea el caso. Si la Junta acoge la Solicitud de Reconsideración deberá resolver la misma dentro de los noventa (90) días siguientes a la presentación de dicha solicitud. El término de treinta (30) días para solicitar Revisión Judicial comenzará a contarse desde la fecha en que se archiva en autos una copia de la notificación de la Resolución de la Junta resolviendo definitivamente la Solicitud de Reconsideración. Disponiéndose que si la fecha del archivo en autos de copia de la notificación de la Resolución es distinta a la del depósito en el correo de dicha notificación, el término se calculará a partir de la fecha del depósito en el correo.

Si la Junta dejare de tomar alguna acción con relación a la Solicitud de Reconsideración dentro de los noventa (90) días de haber sido radicada perderá jurisdicción sobre la misma y el término de treinta (30) días para solicitar la Revisión Judicial ante el Tribunal de Apelaciones empezará a contarse a partir de la expiración de dicho término de noventa (90) días, salvo que la Junta, por justa causa y dentro de esos noventa (90) días prorrogue el término para resolver por un período que no excederá de treinta (30) días adicionales.

De no optarse por el procedimiento de Solicitud de Reconsideración antes expuesto, la parte afectada podrá, dentro del término de treinta (30) días, contados a partir de la fecha del archivo en autos de esta Resolución, de así interesarlo, presentar Recurso de Revisión Judicial ante el Tribunal de Apelaciones, lo anterior, en virtud de lo dispuesto en la Sección 3.15 de la Ley Núm. 170 del 12 de agosto de 1988, según enmendada. Disponiéndose que si la fecha del archivo en autos de copia de la notificación de la Resolución es distinta a la del depósito en el correo de dicha notificación, el término se calculará a partir de la fecha del depósito en el correo.

Notifíquese: A las partes cuyos nombres se mencionan a continuación, a sus respectivas direcciones de récord: la parte proponente a través de sus representantes legales **Fernando Molini Vizcarrondo**, 89 De Diego Avenue, Suite 105, San Juan PR 00927 y **Lcda. Laura Rozas**:, 4105 Brookview DR., Atlanta, Georgia 30339; **Departamento de Desarrollo Económico y Comercio** a través de su Secretario, José R. Pérez Riera, PO Box 362350, San Juan PR 00936-2350; **Municipio de San Juan**; **CSA Architects & Engineers, LLP**, CSA Plaza Suite 500, 1064 Avenida Ponce De León, San Juan PR 00907-3740; **Autoridad de Puertos**; **Departamento de Transportación y Obras Públicas**; **Administración de Terrenos**; **Departamento de Agricultura**; **Banco Gubernamental de Fomento**, PO Box 41269, Minillas Station, San Juan PR 00940; **Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos**, 400 Avenida Fernández Juncos, San Juan PR 00901-3223; **Administración de Drogas y Alimentos de los Estados Unidos**, 466 Avenida Fernández Juncos, San Juan PR 00901-3233; **Lebrón Developers Corp.**, PMB 128 Calle Calaf #400, San Juan PR 00918; y al **Municipio de San Juan**; y la **Autoridad del Distrito del Centro de Convenciones**, PO Box 41269, San Juan PR 00907.

Notifíquese además, copia de cortesía a todas las personas cuyos nombres y direcciones obran en el expediente administrativo. **Advirtiéndose** que, conforme a Cordero Badillo v. Junta de Planificación, 2009 TSPR 160, esto no las convierte en "partes" del procedimiento adjudicativo.

LESLIE J. HERNÁNDEZ CRESPO
Presidenta Interina

CERTIFICO: Que he notificado copia fiel y exacta de la presente resolución, bajo mi firma y el sello oficial de esta Junta, a todas las partes mencionadas en el notifíquese, habiendo archivado el original en autos.

En San Juan, Puerto Rico, hoy 09 SEP 2010

Lorida Soto Nogueras
Secretaria

GOBIERNO DE PUERTO RICO
OFICINA DEL GOBERNADOR
JUNTA DE PLANIFICACIÓN