

1.0 DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

La Autoridad de Puertos de Puerto Rico (AP) propone un proyecto de desarrollo a lo largo del Canal de San Antonio, conocido como el *San Juan Waterfront Project* (SJWP), que proveería un área del frente marítimo para peatones y para uso mixto (es decir, espacios abiertos, residencias, comercios, turismo) y crearía acceso público a lo largo de la costa de San Juan como parte de la visión general maestra de planificación. La AP es la agencia principal responsable de la redacción de esta Declaración de Impacto Ambiental Preliminar (DIA-P) y el Proponente del *San Juan Waterfront Project* (la Acción Propuesta). Esta DIA-P se ha preparado en conformidad con la Ley No. 416 de 2004, la Ley de política pública ambiental, y el Reglamento de la Junta de Calidad Ambiental (JCA) para el Proceso de Presentación, Evaluación y Procedimientos de Documentos Ambientales (JCA 2002). El propósito de esta DIA-P es proveer una oportunidad para que las agencias del Estado Libre Asociado y el público obtengan, evalúen y analicen todos los datos pertinentes a fin de determinar el potencial de impactos significativos asociados con la Acción Propuesta y asegurarse de que se tomen en consideración los factores ambientales en todas las decisiones.

1.1 Justificación de la Acción Propuesta

Los propósitos generales de la Acción Propuesta son aumentar el acceso público al frente marítimo, mejorar la salud pública y la seguridad en esa área, garantizar la actividad comercial ininterrumpida en el complejo del puerto, permitir un mayor desarrollo comercial portuario que sirva a los visitantes, crear un desarrollo que sea consecuente y compatible con las áreas circundantes, responder a la demanda cada vez mayor de la industria de embarcaciones privadas y mejorar el acceso vehicular hacia el área del frente marítimo y dentro de la misma. El proyecto propuesto procura lograr estas metas mejorando la infraestructura existente y construyendo nuevas instalaciones de infraestructura, proveyendo enlaces al frente marítimo y mejoras peatonales, proporcionando mayores oportunidades de desarrollo así como una nueva capacidad de atracadero para la actividad cada vez mayor de embarcaciones privadas.

La intención de la Acción Propuesta es reparar los muelles actuales que se encuentran deteriorados o clausurados y revitalizar y permitir el acceso público al área subutilizada del frente marítimo a lo largo del Canal de San Antonio mediante el desarrollo de las áreas industriales existentes. El área, visible a los peatones y vehículos que viajan por la Avenida Fernández Juncos y a los pasajeros de embarcaciones y cruceros desde el Canal de San Antonio, tiene un aspecto general de área industrial muy encerrada con muelles y edificios en diversos estados de deterioro y abandono. El área resta al valor estético de los vecindarios cercanos del Viejo San Juan y Puerta de Tierra y no atrae a los turistas ni a los residentes a disfrutar la vista o a usar de alguna otra forma el frente marítimo. Por

consiguiente, los residentes y visitantes de la Isleta de San Juan evitan el área del frente marítimo y optan por pasar el tiempo en el Viejo San Juan al oeste o en la zona del Escambrón/ San Gerónimo al norte y el este, limitando así las oportunidades económicas de los negocios localizados entre estas dos áreas y el progreso económico general de la isleta.

Entre los elementos clave permanentes y beneficiosos que surgirían de la implementación del *San Juan Waterfront Project* están:

- **Acceso público a la zona costera, conforme al Plan de Manejo de la Zona Costera de Puerto Rico:** La Acción Propuesta permitiría el acceso a aproximadamente 54 acres (21.9 hectáreas) de terreno a lo largo del frente marítimo que en la actualidad es inaccesible al público. El acceso público a la costa de Puerto Rico es un requisito de la Ley Federal para el Manejo de la Zona Costera (Ley CZMA, por sus siglas en inglés) y la Acción Propuesta es cónsona con los principios del Programa de Manejo de la Zona Costera de Puerto Rico (PMZCPR). Ya que la mayor parte del área que incluye el del *San Juan Waterfront Project* está o clausurada u ocupada, la misma se ha acordonado o cercado para evitar acceso, ya sea público o privado. La implementación de los trabajos propuestos proveería un paseo peatonal a lo largo del frente marítimo, calles y parques públicos sin restricciones y paseos peatonales (es decir, aceras) asociados, lo que proporcionaría un acceso público permanente a la zona costera que en la actualidad no existe. Además, las instalaciones públicas como bancos, iluminación y sombra, mejoraría aún más la estética del área para beneficio del público.
- **Aumento en la seguridad pública como resultado de las reparaciones de la infraestructura:** El lugar del proyecto está delimitado al norte por la Avenida Fernández Juncos y partes de la Calle del Tren, al oeste por el Muelle 6 y el Paseo Gilberto Concepción de Gracia, al este por el Club Náutico de San Juan y al sur por el Canal de San Antonio. En la actualidad consta de muelles controlados por la AP en diversos estados de uso/ abandono. Hasta ahora, esos muelles a lo largo del Canal de San Antonio han sido la sede de un sinnúmero de instalaciones (edificios) y funciones portuarias; sin embargo, muchos de estos muelles han sido clausurados por razones de seguridad debido a la falta de integridad estructural identificada durante inspecciones recientes. Por ejemplo, las inspecciones detalladas de la infraestructura de los muelles incluidos en el proyecto han revelado que los muros de contención y las plataformas están en un estado de deterioro que presenta un peligro de seguridad pública para peatones, trabajadores y vehículos; el trabajo de reparación, estabilización y modernización propuestas para esta infraestructura corregiría estos problemas y mejoraría la seguridad pública en los muelles.
- **Aumento en la separación de peatones y vehículos a lo largo del frente marítimo, lo que mejoraría la seguridad pública:** Actualmente solo existen aceras interrumpidas y deterioradas que enlazan los terminales de los cruceros y el Muelle 6 al oeste y los

vecindarios y lugares históricos que rodean el lugar del proyecto propuesto. La implementación de las obras propuestas proveería varios caminos alumbrados así como una separación significativa entre el tráfico peatonal y el vehicular a lo largo del lugar del proyecto, lo que aumentaría aún más la seguridad pública en las inmediaciones del área.

- **Actividad comercial ininterrumpida a partir de las reparaciones/ mejoras a la infraestructura y la modernización de las instalaciones:** Los usuarios industriales y comerciales que actualmente operan en los muelles de integridad cuestionable dentro del lugar del proyecto propuesto se reubicarían en nuevas instalaciones en muelles con capacidad estructural conocida dentro del lugar del proyecto o en otro lugar del complejo portuario, garantizando así que dichas operaciones permanezcan en San Juan al mismo tiempo que se minimiza la posible interrupción del servicio debido a las condiciones de deterioro de los muelles:
 - Los pescadores que operan desde la Villa Pesquera La Coal en el Muelle 10 se reubicarán en un nuevo muelle flotante sostenido con pilotes construido dentro del lugar del proyecto en el extremo este del Navy/Frontier Pier
 - Los gondoleros o goleteros que actualmente operan desde los Muelles 9, 10 y 11 se reubicarán en nuevas instalaciones en un área de Guaynabo con frente portuario
 - Las operaciones de carga suelta en los Muelles 13 y 14 se reubicarán dentro del complejo portuario de San Juan
 - Los proveedores de servicio de la bahía (por ej., los pilotos de puerto, remolcadores y servicios de combustible) se reubicarían en un nuevo Muelle de Servicios en la costa oeste de Isla Grande.
- **Compatibilidad y uniformidad en el uso de terrenos:** Contrario a otros muelles dentro del complejo de la Bahía de San Juan ubicados en zonas sumamente industrializadas, el área alrededor del lugar del *San Juan Waterfront Project* se compone principalmente de zonas residenciales y comerciales. Dada la ubicación del lugar del proyecto entre terminales de cruceros usados predominantemente por turistas y el Viejo San Juan al oeste, el desarrollo residencial que se extiende a lo largo del Paseo Gilberto Concepción de Gracia y en el vecindario de Puerta de Tierra inmediatamente al norte, los lugares históricos al norte y al este y las arterias principales inmediatamente adyacentes que corren de este a oeste (el Paseo Gilberto Concepción de Gracia y la Avenida Fernández Juncos corren a lo largo del lugar del proyecto), los muelles ubicados en el lugar del proyecto están rodeados de usos no industriales y sujetos a una exposición pública regular y significativa de turistas, residentes y trabajadores que viajan al área todos los días. En este sentido, el desarrollo del área

del *San Juan Waterfront Project* procura armonizar, y está en mejor capacidad de lograr, el uso propuesto para los terrenos con los usos actuales.

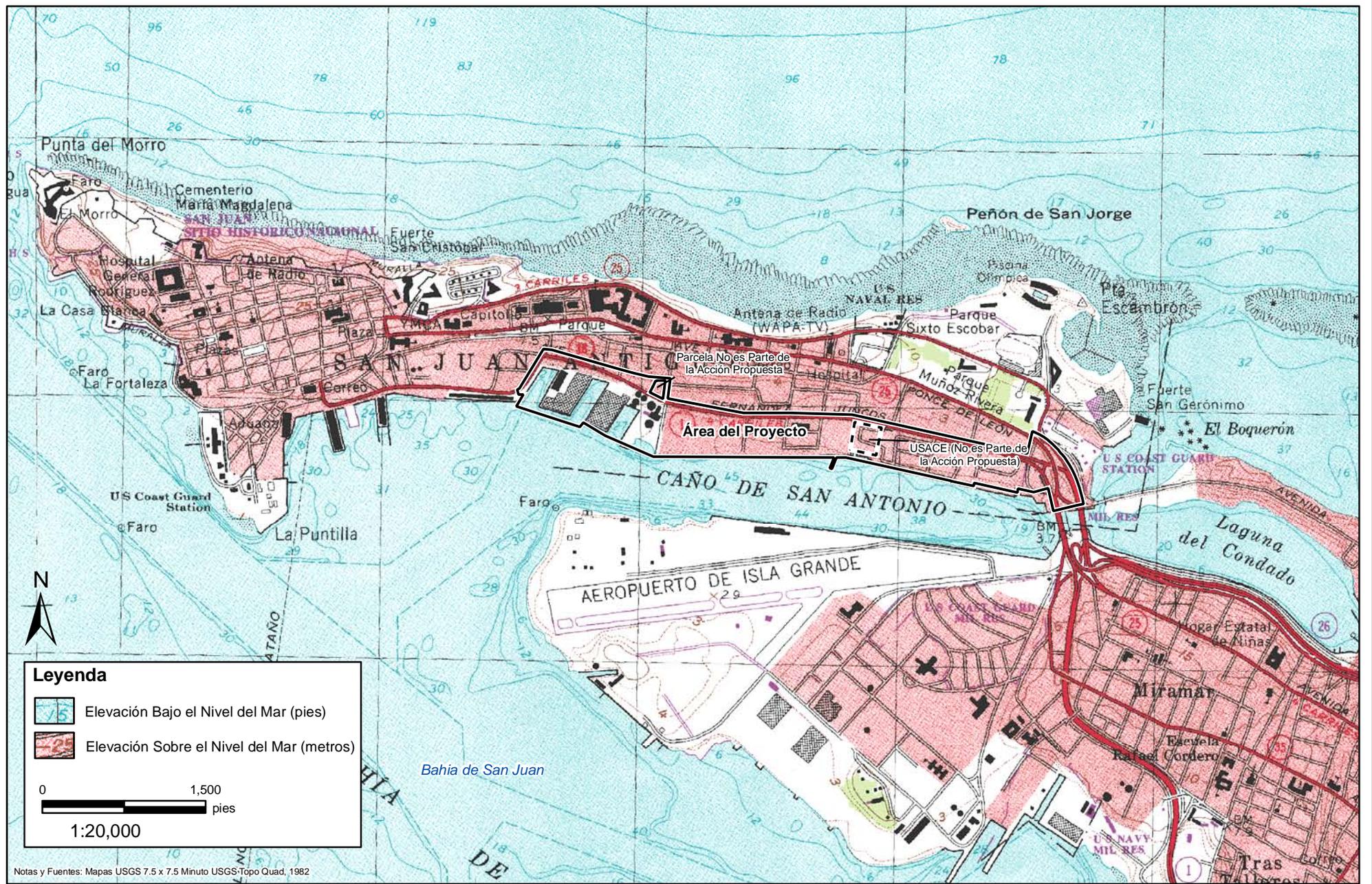
- **Empleo:** La implementación de la Acción Propuesta produciría empleos tanto de corto plazo (por ej., construcción) como de largo plazo (por ej., comercial).

Como se indica anteriormente, las obras propuestas tienen la intención de proveer efectos beneficiosos permanentes y directos en el área del proyecto y los alrededores. Además, con la implementación de la acción propuesta, ocurrirían efectos beneficiosos directos relacionados con la restauración del hábitat béntico de la Laguna del Condado (según las recomendaciones del Programa del Estuario de la Bahía de San Juan [PEBSJ] y la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos (EPA, por sus siglas en inglés).

- **Restauración del hábitat béntico de la Laguna del Condado:** Con relación al beneficio de la restauración del hábitat béntico de la Laguna del Condado, el plan propuesto para el desecho del material dragado durante la implementación de la Acción Propuesta es colocar dicho material en las depresiones artificiales existentes en la Laguna del Condado. En conformidad con la Sección 204 de la Ley para el Desarrollo de Recursos de Agua de 1992, según enmendada, se ha identificado el relleno de las depresiones artificiales de la Laguna del Condado como algo beneficioso para mejorar las condiciones de la calidad del agua en el estuario (USACE 2003; PEBSJ 2000). Las depresiones artificiales son cavidades creadas durante actividades de desarrollo que han contribuido a la degradación de la calidad del agua y del hábitat en la Laguna del Condado. Hay un plan para la restauración de las yerbas marinas en la Laguna del Condado (PEBSJ 2000), pero es necesario rellenar las depresiones artificiales antes de restaurar las yerbas marinas.

1.2 Localización del proyecto y titularidad

El lugar del proyecto de la Acción Propuesta está ubicado al norte del Canal de San Antonio en el área de la Bahía de San Juan del Municipio de San Juan (Figura 1.2-1). El lugar del proyecto de la Acción Propuesta se extiende de oeste a este desde la esquina suroeste del Muelle 7 hasta la Intersección 5 y de norte a sur desde la Avenida Fernández Juncos hasta el Canal de San Antonio. El proyecto está ubicado en un área que originalmente fue un manglar. A finales del siglo 19 y principios del siglo 20, el área de manglar que cubría la costa sur de la Isleta de San Juan fue rellenada con material producido por el dragado de la Bahía de San Juan y con desperdicios sólidos producidos por el Municipio de San Juan. La actual configuración de la costa sur de la Isleta de San Juan no ha experimentado cambios significativos después de que las fuerzas armadas de los Estados Unidos terminaran sus operaciones de dragado y relleno a finales de los años 30. La Acción Propuesta consta de componentes tanto en agua como en tierra firme. Las obras en aguas de los Estados Unidos se llevarían a cabo entre la esquina de los Muelles 6 y 7 hasta el cobertizo para



Elevación de la Acción Propuesta y Alrededores
Proyecto San Juan Waterfront

1.2-2

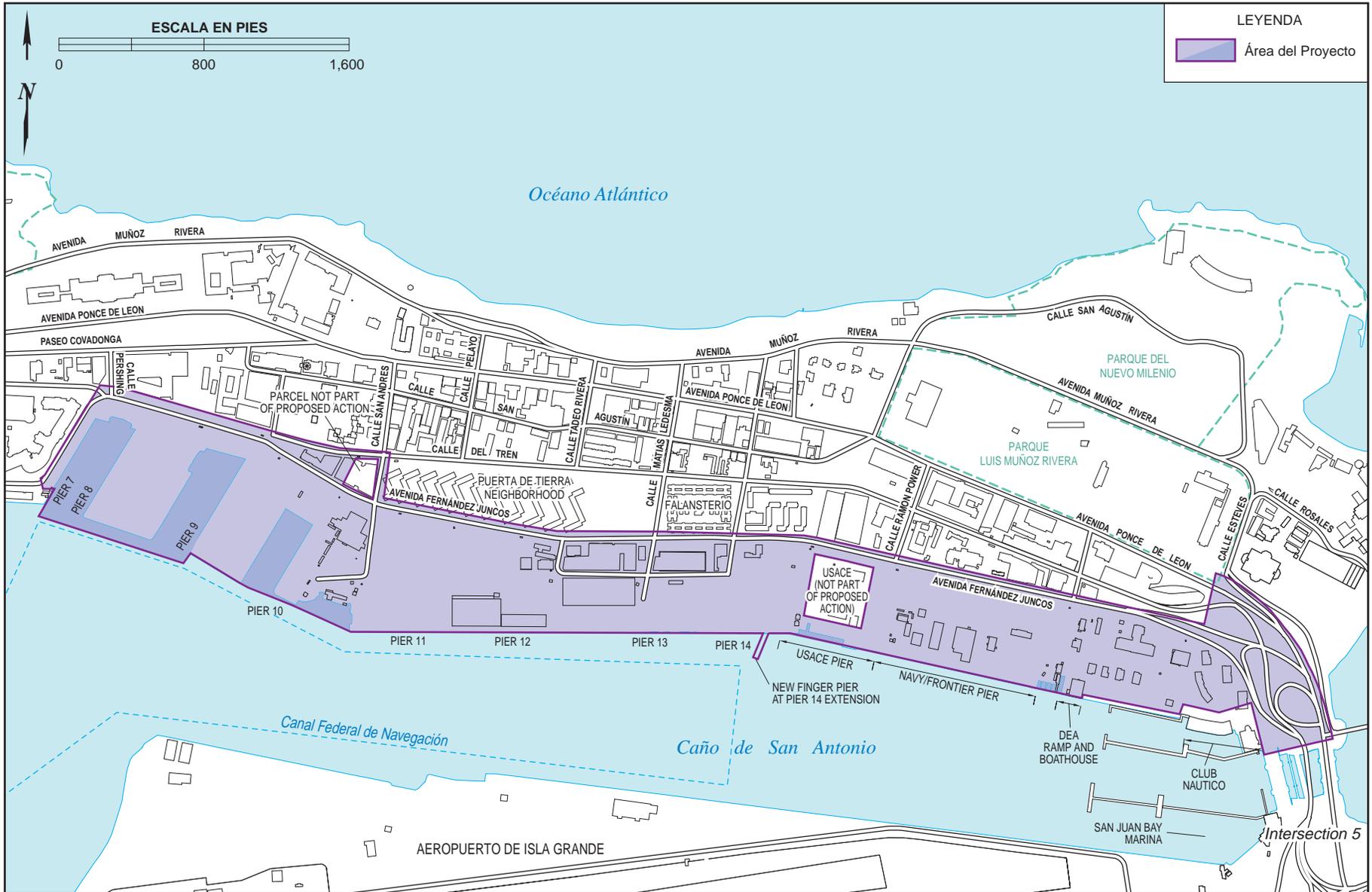
botes de la Agencia de Control de Drogas (DEA, por sus siglas en inglés) al este del Navy/Frontier Pier. Los lindes de la Acción Propuesta son la Avenida Fernández Juncos al norte, la Intersección 5 al este, el Canal de San Antonio al sur y el Muelle 6 al oeste (Figura 1.2-3). La mayor parte del área del proyecto es propiedad del Gobierno de Puerto Rico, que arrienda estas propiedades a entidades públicas y privadas para actividades relacionadas con el puerto y otros propósitos comerciales.

Las parcelas que siguen requieren transacciones de terreno:

- Propiedades del Estado Libre Asociado pertenecientes a la Administración de Terrenos de Puerto Rico, el Departamento de Agricultura y el Departamento de Transportación y Obras Públicas requieren transacciones de terrenos. Refiérase a las secciones 1.3.3 y 3.13 para detalles de los lugares de relocalización propuestos.
- La propiedad federal ocupada por la Administración Federal de Drogas y Alimentos (FDA) y el Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos (USACE, por sus siglas en inglés). (Aunque el lugar del proyecto circunda la propiedad de USACE, no se afectaría el edificio de oficinas; sin embargo, se reconstruiría la rampa para botes existente, el muro de contención se reconstruiría con dragado y relleno y se establecería una servidumbre de paso a lo largo de la costa, donde se propone construir el Paseo del Puerto.) Esta parcela seguiría siendo propiedad del Cuerpo de Ingenieros;
- Propiedades actualmente usadas para propósitos comerciales. Las parcelas privadas serían adquiridas mediante procedimientos de expropiación por medio de las leyes del Estado Libre Asociado para propósitos de desarrollar la Acción Propuesta (Figura 1.2-4). Se compensaría a los dueños actuales según el valor justo del terreno, las estructuras existentes y los usos actualmente permitidos y aprobados para el futuro según establecido por procedimientos de tasación; y
- A fin de acomodar el desarrollo propuesto, la AP ha hecho el compromiso de colaborar con la reubicación de las operaciones marítimas que actualmente operan en parcelas que son propiedad de esta agencia (por ej., gondoleros/goleteros, operaciones de carga suelta, Seaborne Airlines y la Villa Pesquera de La Coal) en lugares alternos, ya sea dentro del lugar del proyecto o en otros lugares dentro de la Bahía o el Puerto de San Juan. Para más detalles sobre las reubicaciones, refiérase a la Sección 1.3 más adelante.

1.2.1 Terrenos ganados al mar

Aproximadamente 401,075 metros cuadrados del proyecto, equivalente a 102.0446 cuerdas fueron ganadas de las aguas del Canal San Antonio. Dicha extensión de terrenos ganados al mar representa aproximadamente el 86% de los terrenos firmes dentro del límite del proyecto. Refiérase a la Figura 1.2-5A. Los reclamos fueron



Lugar de la Acción Propuesta
San Juan Waterfront Project

1.2-3



Plan de Adquisición de Propiedades Privadas
 Proyecto San Juan Waterfront

1.2-4

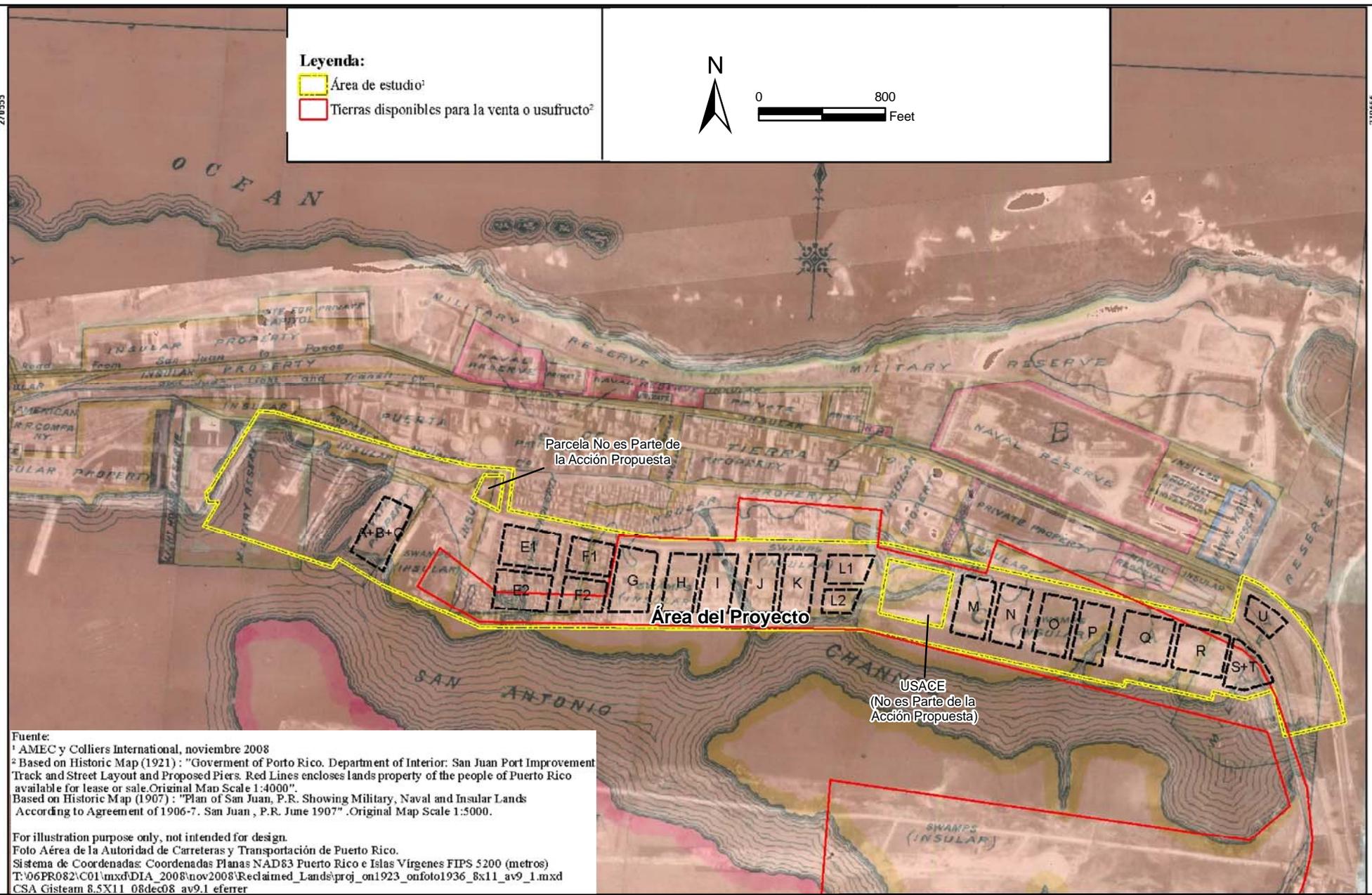


270555

270555

Leyenda:

- Área de estudio¹
- Tierras disponibles para la venta o usufructo²



Fuente:
¹ AMEC y Colliers International, noviembre 2008
² Based on Historic Map (1921) : "Government of Porto Rico. Department of Interior: San Juan Port Improvement Track and Street Layout and Proposed Piers. Red Lines encloses lands property of the people of Puerto Rico available for lease or sale. Original Map Scale 1:4000"
 Based on Historic Map (1907) : "Plan of San Juan, P.R. Showing Military, Naval and Insular Lands According to Agreement of 1906-7. San Juan , P.R. June 1907". Original Map Scale 1:5000.

For illustration purpose only, not intended for design.
 Foto Aérea de la Autoridad de Carreteras y Transportación de Puerto Rico.
 Sistema de Coordenadas: Coordenadas Planas NAD83 Puerto Rico e Islas Virgenes FIPS 5200 (metros)
 T:\06PR082\C01\mxd\DIA_2008\nov2008\Reclaimed_Lands\proj_on1923_onfoto1936_8x11_av9_1.mxd
 CSA Gisteam 8.5X11 08dec08 av9.1 efferer

Límites de la Resolución 53 sobre mapa 1906-7 y sobre foto aérea (1936) y límites del proyecto

Proyecto San Juan Waterfront

1.2-5

