

PONENCIA DEL LCDO. RAFAEL HERNANDEZ COLON
GOBERNADOR DE PUERTO RICO
1973-76; 1985-92



FUNDACION
BIBLIOTECA

SOBRE LA RESOLUCION DEL SENADO 2364
EN TORNO AL FORTIN SAN GERONIMO

RHC

Comisión de Asuntos Federales y del Consumidor
Senado de Puerto Rico
Miércoles, 24 de octubre de 2007
10:00 A.M.
San Juan, Puerto Rico

Agradezco a la Comisión su invitación para discutir el Reglamento #23 de la Junta de Planificación a tenor con la investigación que realiza esta comisión en torno al Fortín San Gerónimo por encomienda del Senado de Puerto Rico bajo la Resolución 2364.

El Reglamento #23 fue el producto final de un grupo de trabajo interagencial dirigido por la Oficina de Asuntos Urbanos que yo establecí en Fortaleza durante mi tercer mandato como Gobernador. Lo que dió lugar a mi interés en el proyecto fue la noticia que recibimos del Coast Guard a los efectos de que su propiedad próxima al Caribe Hilton en la entrada de la Isleta de San Juan iba a ser declarada excedente. Para aquella época PRIDCO era dueña del Caribe Hilton y de otros terrenos aledaños. Yo vi una oportunidad de proveer a la Isleta que alberga nuestro Viejo San Juan, patrimonio de la humanidad, con una gran entrada enmarcada por un desarrollo de gran calidad estética y urbanística que permitiera al público el mayor disfrute del área.

El ejercicio que comenzó en 1990, involucró a la Junta de Planificación, a PRIDCO y a otras agencias que tenían propiedades o inherencia en el área. Eventualmente PRIDCO sacó una solicitud de propuesta para el diseño y la reglamentación. Héctor Arce, arquitecto puertorriqueño y la firma de Koetter & King, de Boston, fueron comisionados para llevar a cabo la tarea.

Koetter & King es una prestigiosa firma de arquitectura y diseño urbanístico que ha hecho trabajos en Boston, en Londres, en

Edimburgo, en Saigón, y en otros lugares del mundo. En un libro publicado por Rizzoli en 1997 sobre los diseños principales de esta firma, figura el trabajo que hicieron para Puerto Rico. En él la firma hace las siguientes observaciones sobre la situación que encontró en la entrada de la Isleta y el proceso que siguió para formular el plan que habría de transformar la misma en la gran entrada al Viejo San Juan:

"La entrada [a la Isleta de San Juan] como existe es una situación extremadamente compleja: marañas de tráfico, accesos confusos, terrenos potencialmente importantes echados a perder por el tráfico, condiciones peligrosas para los peatones. Y sin embargo, en esencia, esta es una localización bastante sencilla. Este es el lugar donde la Isleta del Viejo San Juan se encuentra con los nuevos precintos de San Juan. Uno cruza la laguna a la Isleta mediante unos puentes bajitos y en este punto, uno se introduce a toda la Isleta del Viejo San Juan con toda su historia y atracción. Pero es un enredo, confusión, carreteras cogiendo en todas las direcciones, puentes al desnivel, rampas de salida, ruidos --cada detalle arruinando este lugar para cualquier uso razonable y para cualquier reconocimiento de su importancia simbólica: el lugar donde uno pisa por primera vez la Isleta del Viejo San Juan.

¿Qué hacer? Empezamos de una manera literal analizando la situación del tráfico. Encontramos que no todo el tráfico que atraviesa este lugar se mueve hacia o desde el Viejo San Juan. Llega desde un puente e inmediatamente sale de la Isleta por otro puente. De alguna forma, por las circunstancias,

éste lugar se había convertido en un innecesario eje de intercambio de tráfico para todo San Juan. Ese tráfico podía removerse y el tráfico restante podría ser controlado por una señalización coordinada a nivel de calle. Los peatones podrían sobrevivir de esta manera y todas las rampas y pasos al desnivel podrían ser removidos; este lugar podría convertirse nuevamente en una parte útil de la ciudad. Warren Travers, nuestro ingeniero de tráfico, conceptualizó una bella combinación de avenidas de rodaje, caminos peatonales, y de intenso ajardinamiento, todos a nivel de calle, todos sobre el piso de la ciudad.

Ahora podíamos imaginarnos un lugar verdadero de llegada [a la Isleta]. Un espacio genuinamente público que el pueblo podía ocupar y podía guiar a través de él, caminar a través de él, ir en bicicletas a través de él, halar botes hacia él, nadar hacia él, y más. Esta intensa combinación de distintos tipos de movimiento, entre otras cosas San Juan también es una cultura de automóviles, y muchas actividades está en alguna forma inserta en la conciencia puertorriqueña.

Al mismo tiempo, este lugar necesitaba alguna clase de definición y alguna clase de marco de lectura arquitectónica. Primero, propusimos enmarcar el perímetro irregular del lugar con nuevas construcciones de vivienda, comercio, agencias públicas, y hoteles, para darle definición y actividad local a este lugar. ... Llegamos a entender la importancia, en una situación como ésta, de hacer distinciones claras y sencillas en relación con la constitución del espacio público y que ese espacio, por su

parte, pudiera estar apoyado de muchas maneras por el desarrollo privado siempre y cuando las relaciones básicas de los espacios estuvieran claras".

Para entender mejor lo que acabo de explicarles, veámos la maqueta que prepararon los arquitectos de cómo debería transformarse el área de la entrada a la Isleta.

El trabajo estaba bien encaminado cuando en el 2 de enero de 1992, anuncié mi decisión de no volver a postularme. Terminar el mismo se convirtió en uno de mis objetivos para antes de que concluyera el mandato. Durante ese año le di un intenso seguimiento al proyecto. A finales de diciembre logramos aprobar el Reglamento #23 que instrumenta el plan de uso de terrenos para un espacio en la entrada de la Isleta consistente de 25.5 cuerdas mayormente no edificadas, propiedad entonces de diversas agencias del Estado Libre Asociado.

Estas 25.5 cuerdas constituían la zona de ordenación del proyecto. Las 4.5 cuerdas que se adquirieron de la Guardia Costanera y en las cuales se desarrolla el proyecto de Paseo Caribe, están comprendidas dentro de estas 25.5 cuerdas, las cuales, según el plan, se dividieron originalmente en 5 parcelas.

Permítanme demostrárselo en la maqueta del proyecto que tenemos ante nosotros.

El plan y el reglamento, que están vigentes al día de hoy y tienen fuerza de ley, establecen los parámetros de zonificación para el área y aplican a toda ocupación o uso de terrenos, a toda lotificación o agrupación de solares, a toda obra de construcción, en fin, a toda intervención dentro del área de ordenación. Las

violaciones al mismo están sujetas a aquellas penalidades y acciones judiciales y administrativas dispuestas en las Leyes #75 y #76 del 24 de junio de 1976, según enmendadas.

La red vial que se diseñó conforme al estudio de tránsito del Ing. Warren Travers, habría de organizar el espacio público mediante un manejo eficiente del tránsito vehicular y un cambio de la condición de expreso que allí existe, a uno de condición urbana. El plano de la red vial establece los límites legales de las calles y manzanas dentro del área.

Las avenidas Ponce de León y Fernández Juncos se extenderían hacia el Este, es decir, hacia la laguna del Condado, hasta encontrarse con la vía circular que habría de rodear el espacio ovalado y ajardinado que se encontraría en el centro de la entrada. Desde la Ponce de León se hubiera podido ver la laguna, pues la alineación de la parcela adquirida de la Guardia Costanera así lo permitía. Dos calles perpendiculares a la Ponce de León y a la Fernández Juncos, hubieran conectado éstas dos avenidas definiendo otra de las parcelas.

El acceso vehicular a todas las parcelas se permitía a través de las vías secundarias y nunca directamente desde las avenidas Ponce de León y Fernández Juncos. Algunas de las parcelas se le requerían servidumbres de vía para proveerle su acceso vehicular y de servicios.

Veámos esto en la maqueta.

Los objetivos del plan y del reglamento según se establecen en los mismos, son los siguientes:

- mejorar la calidad del espacio público, reafirmando su importancia como generador del desarrollo urbano, sede de lo cívico y escenario de la vida cotidiana en la ciudad.
- crear un espacio de entrada identificable, público y con alto carácter simbólico, que se integre a los espacios públicos ya existentes que eran y son los parques Luis Muñoz Rivera y el Escambrón.
- recuperar los frentes marítimos de la laguna del Condado y el canal de San Antonio mediante la creación de una nueva entrada vehicular y peatonal al Hotel Caribe Hilton y al Castillo San Gerónimo y la reestructuración de las parcelas frente al canal como vehículo para promover el futuro desarrollo del frente portuario en ese sector.
- reorganizar el lado Norte de la intersección #5 para establecer una trama vial con características urbanas, que permita el movimiento vehicular y peatonal a través del área e incorpore la transportación colectiva.
- establecer un desarrollo residencial y hotelero, de alta densidad, de carácter urbano, y con usos comerciales compatibles en la primera planta.
- propiciar un desarrollo que pueda conjugar los intereses del sector público y privado, que aumente el área

edificable y el valor de la propiedad como medio de viabilizar la construcción de las mejoras de infraestructura pública.

Todo proyecto que se aprobara tenía que estar encaminado a alcanzar o permitir el logro de estos objetivos. Ahora permítanme ilustrarles en la maqueta, lo que preocupa a esta Comisión que es el acceso al Fortín San Gerónimo.

Las normas y guías generales del plan y del reglamento cubren todo lo relativo a parcelación, servidumbres y puntos de acceso, condiciones de volúmen definiendo las alturas reguladoras y las alineaciones requeridas para establecer los parámetros para ordenar las fachadas de las estructuras a lo largo de las vías o alrededor del espacio público, el muro urbano, es decir, las fachadas designadas o segmentos de éstas que tienen como función definir y enmarcar el espacio público, los usos, estacionamiento y accesos vehiculares, elementos arquitectónicos y tratamiento del espacio público.

Las 5 parcelas originales se subdividieron en 9 parcelas y cada una de éstas 9 parcelas fue objeto de una reglamentación especial dentro del Reglamento #23. Las parcelas comprendidas en los terrenos adquiridos del Coast Guard, es decir, las parcelas en que se desarrolla el proyecto de Paseo Caribe, están clasificadas "ZDE-A-1", que es la parcela cuadrada que queda en la esquina Suroeste de los terrenos y que hubiera dado por el Sur al espacio de la gran entrada y al Tribunal Supremo por el costado Oeste; la "ZDE-A-2", que es una parcela rectangular que da por el Sur a la Ponce de León, es decir, al espacio de la gran entrada y por el Norte, se hubiera accesado a través de una de las vías internas del proyecto; la parcela "ZDE-A-3",

que tiene forma irregular y que por el costado Sur daría a la Ponce de León, es decir, al espacio de la gran entrada y por el Este, da a la laguna del Condado.

Veámos las parcelas en la maqueta.

El espíritu de cualquier servidor público, como yo lo fui, se conturba cuando se toma en cuenta lo que debió ser el proyecto representado en la maqueta que les he mostrado y se contempla lo que ha ocurrido en la entrada de la Isleta de San Juan, 15 años después. Pero más preocupante resulta el considerar que se trata de un plan de uso de terrenos y de un reglamento que tienen fuerza de ley cuyas normas se han violentado impunemente por las agencias públicas llamadas a ponerlo en vigor.

Lo primero que salta a la vista cuando uno llega a la entrada es que nada de lo relativo al plan vial para establecer el espacio público con el área ovalada ajardinada que definiría la entrada y con círculo de rodaje, se ha llevado a cabo. De haberse seguido el plan, esto debió haber sido llevado a cabo primero o simultáneamente con los desarrollos de las parcelas. Los recursos para hacerlo hubieran estado disponibles de las ventas de los terrenos desarrollables que comprendían las 5 parcelas originales que pertenecían todas al gobierno. Tampoco se han seguido las otras disposiciones del plan vial para la zona de ordenación.

Igualmente saltan a la vista las violaciones al Reglamento #23 que entraña la autorización del proyecto de Paseo Caribe por la Junta de Planificación. Resulta evidente que se violentaron las normas

relativas a parcelación, servidumbre y puntos de acceso. Las alineaciones también se alteraron claramente: el edificio que se construye en la Parcela "ZDE-A-3, ocupa en su costado Sureste varios metros del espacio público que contempla el reglamento impidiendo el rodaje vehicular previsto en el mismo y además, impidiendo la vista de la laguna desde la Ponce de León. La altura de los pisos en la mayor parte del edificio, no es la permitida en el reglamento y no se llevó a cabo el retranqueo que el mismo contemplaba para los últimos pisos.

Ahora volvamos a lo que preocupa a esta Comisión: el acceso al Fuerte San Gerónimo. Este acceso está previsto en la normativa reglamentaria que tiene fuerza de ley aplicable a la Parcela "ZDE-A-3" que es donde ubica el edificio en construcción que ha dado lugar a la controversia sobre el acceso al Castillo San Gerónimo. En dicha normativa se establece que esta parcela está sujeta a una servidumbre de vía con rodaje de 7.3 metros mínimo para la nueva calle de entrada al hotel Caribe Hilton, que según vimos, es también la calle de acceso al Fortín San Gerónimo.

Esta servidumbre que dimana del propio reglamento tiene eficacia jurídica pues se trata de una servidumbre legal que, de acuerdo con el artículo 486 del Código Civil, se rige por las leyes y reglamentos especiales que la determinan. Procede que esta Comisión recomiende al Senado de Puerto Rico que exija de la Junta de Planificación y de A.R.P.E. que cumplan con su obligación legal de hacer cumplir esta norma por los medios que dispone la ley.

De esta forma quedará resuelto el problema de acceso al Fuerte San Gerónimo de la forma y manera prevista en el Reglamento #23.

