



CIUDAD DE  
**BAYAMÓN**

# PLAN PARA LA REVITALIZACIÓN DEL DISTRITO CENTRAL DE BAYAMÓN

MEMORIAL, POLÍTICAS PÚBLICAS Y OBJETIVOS



Vol. 1



MUNICIPIO AUTÓNOMO DE BAYAMÓN  
Hon. Ramón Luis Rivera Cruz, Alcalde



**DISTRITO CENTRAL DE BAYAMÓN MEMORIAL, POLÍTICAS PÚBLICAS Y OBJETIVOS**
**Vol. 1**
**PRIMERA PARTE**
**1.0 DESCRIPCION DEL ÁREA DEL DISTRITO CENTRAL Y ÁREAS ADYACENTES..... 1**
**2.0 DESARROLLO HISTÓRICO DE LA ESTRUCTURA URBANA Y LOS SECTORES VECINALES DEL ÁREA DELIMITADA..... 7**

- |  |    |
|--|----|
| 2.1 Primeros Asentamientos.....  | 7  |
| 2.2 Desarrollo Histórico del Centro Urbano de Bayamón y de áreas aledañas..... | 12 |

**3.0 BENEFICIO Y UTILIDAD DE LA REVITALIZACIÓN DEL ÁREA..... 15**

- |  |    |
|--|----|
| 3.1 Desarrollo Físico.....   | 16 |
| 3.2 Perfil, Socio-Económico de la Población en el Área Delimitada.....                           | 22 |
| 3.3 Áreas Adyacentes del Municipio o la Región Inmediata.....                                    | 27 |
| 3.4 Descripción de Iniciativas Anteriores en Relación a la Revitalización del Centro Urbano..... | 29 |

**4.0 DIAGNÓSTICO Y RECOMENDACIÓN..... 31**
**5.0 SECTORES Y VECINDARIOS..... 35**

- |                        |    |
|------------------------|----|
| 5.1 Sector Oeste.....  | 37 |
| 5.2 Sector Centro..... | 39 |
| 5.3 Sector Este.....   | 41 |

**SEGUNDA PARTE**
**1.0 POLÍTICAS PÚBLICAS PARA LA REVITALIZACIÓN DEL DISTRITO CENTRAL DE BAYAMÓN (DCB)..... 45**
**2.0 OBJETIVOS GENERALES PARA EL DESARROLLO DEL PLAN DEL DCB..... 47**

- |  |    |
|--|----|
| 2.1 Objetivos Generales.....   | 47 |
| 2.2 El Espacio Físico y la Revitalización Económica.....                                       | 49 |
| 2.3 Organización para un Centro de Usos Mixtos Exitoso...                                      | 50 |
| 2.4 Principios para Transformar Espacios Públicos en Extraordinarios Lugares Comunitarios..... | 58 |
| 2.5 Desarrollo Sustentable.....  | 61 |
| 2.6 Zona de Incentivos y Beneficios de la Ley 212, del 29 de agosto de 2002.....               | 65 |

**APÉNDICE**

Reglamentos y estandáres aplicables

**LISTA DE REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS**





CIUDAD DE  
**BAYAMÓN**

## RECONOCIMIENTOS

DISTRITO CENTRAL DE BAYAMÓN

MEMORIAL, POLÍTICAS PÚBLICAS Y OBJETIVOS

Vol. 1

### MUNICIPIO AUTÓNOMO DE BAYAMÓN

HON. RAMÓN LUIS RIVERA CRUZ

SRA. EILEEN POUEYMIROU, PPL

SR. ANTONIO DIAZ, PPL

ARQTA. ELYAM RODRÍGUEZ

SR. YOEL VELAZQUEZ, PPL

SRA. SANDRA TORRES

ARQTO. JORGE PALOU

### V ARCHITECTURE

ARQTA. ILIA M. RÍOS, AIA, NCARB, LEED AP

ARQTA. MARIELA CRUZ-AMY

ARQTO. RAFAEL LUGO

SRA. LISA COTTER



PRIMERA PARTE



### DISTRITO CENTRAL DE BAYAMÓN

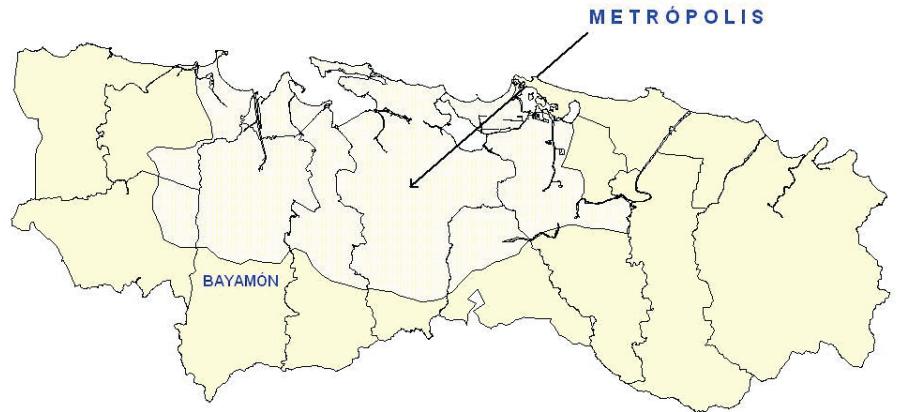
### MEMORIAL, POLÍTICAS PÚBLICAS Y OBJETIVOS

**1.0**

#### 1.0 DESCRIPCIÓN DEL ÁREA DEL DISTRITO CENTRAL Y ÁREAS ADYACENTES

Bayamón está localizado en la zona costera del norte de Puerto Rico. Tiene límites territoriales con, Cataño, Guaynabo, Aguas Buenas, Comerío, Naranjito, Toa Baja y Toa Alta. Su extensión territorial es de 44.4 millas cuadradas y su geografía define tres regiones, la planicie costera, la zona de Colinas moderadas y el área montañosa. La mayoría de la planicie costera está cubierta con desarrollo urbano y al trazar un eje perpendicular con la línea costera, una gran extensión suburbana cubre el área de colinas moderadas. Para el año 2000 la extensión conjunta de las zonas urbana y suburbana de Bayamón alcanzaba los 115 kilómetros cuadrados (dos terceras partes de su extensión territorial). La zona montañosa consiste de una cobertura irregular de desarrollo espontáneo, que al presente busca ser también organizado por las iniciativas del Plan de Ordenamiento Territorial.

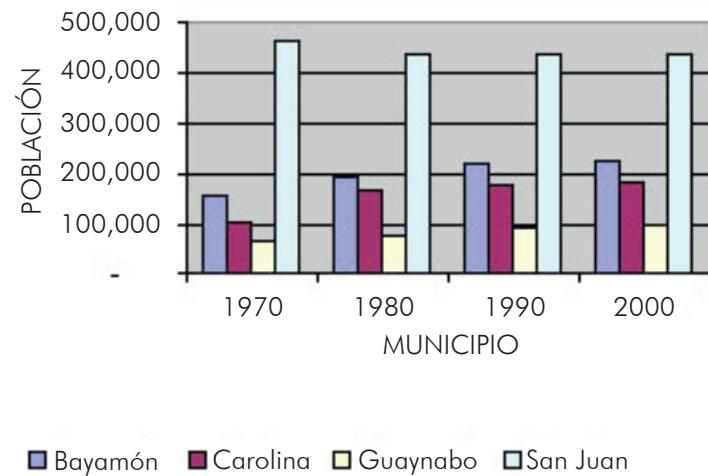
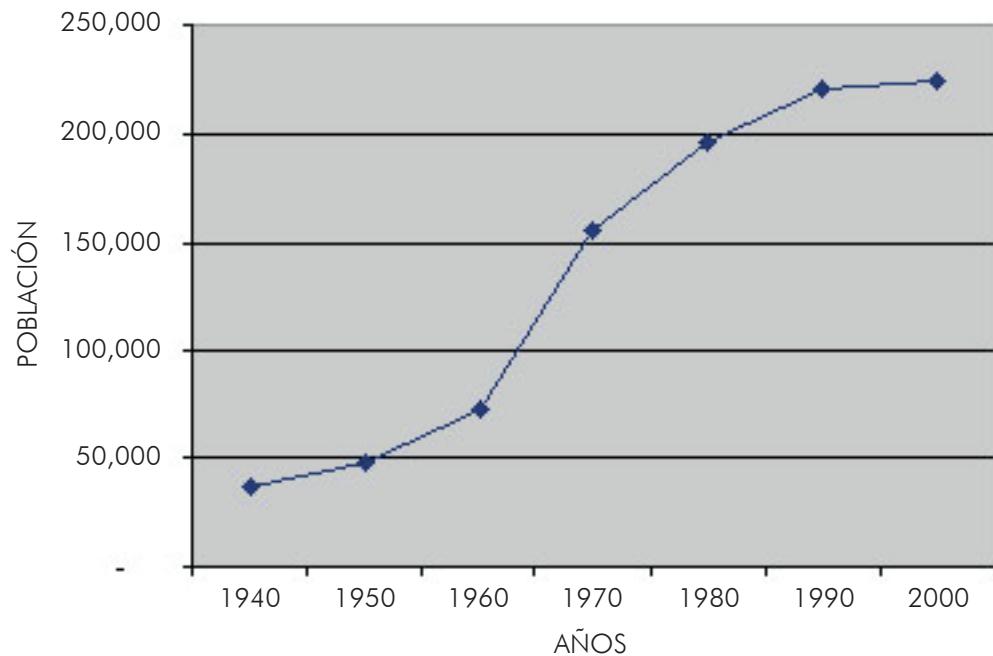
Bayamón es la segunda ciudad con mayor población del Área Metropolitana de San Juan y de Puerto Rico. Su población de acuerdo al Censo del año 2000 era de 224,044 habitantes, lo que compara con la población de 220,262 que tenía en 1990. Estimados publicados por la Junta de Planificación para Julio 1 de 2004 presentan una población de 225,121 habitantes.



Durante las décadas 60, 70 y 80, el territorio de Bayamón recibió una gran cantidad de población que con la transformación de una sociedad agrícola a una industrial, emigró hacia San Juan, principalmente de las áreas centrales de Puerto Rico y se concentró en los municipios de la periferia inmediata a la capital. En esas décadas se generó gran presión de desarrollo para Bayamón y otros municipios aledaños a San Juan. Estos municipios que pronto se convirtieron en dormitorios de San Juan, hoy día han evolucionado y se han transformado en complementos a la vida cotidiana de la Zona Metropolitana que además resulta ser un conjunto de espacios a través del cual grava la población sin reconocer límites geográficos, sin distinción particular ni referencias claras de localidad.

En el contexto de la Región Metropolitana de San Juan, Bayamón provee gran variedad comercial y de servicios, provee vivienda y empleo a un gran número de personas.

## CRECIMIENTO HISTÓRICO DE LA POBLACIÓN (BAYAMÓN Y REGIÓN METRO)



MUNICIPIO	POBLACIÓN						
	1940	1950	1960	1970	1980	1990	2000
Bayamón	37,190	48,000	72,221	156,192	196,206	220,262	224,044
Carolina	24,046	29,224	40,923	107,643	165,954	177,806	186,076
Guaynabo	18,319	29,120	39,718	67,042	80,742	92,886	100,053
San Juan	237,537	224,767	451,658	463,242	434,849	437,745	434,374

FUENTE: CENSO DE POBLACIÓN Y VIVIENDA DE LOS ESTADOS UNIDOS

## DISTRITO CENTRAL DE BAYAMÓN MEMORIAL, POLÍTICAS PÚBLICAS Y OBJETIVOS 1.0



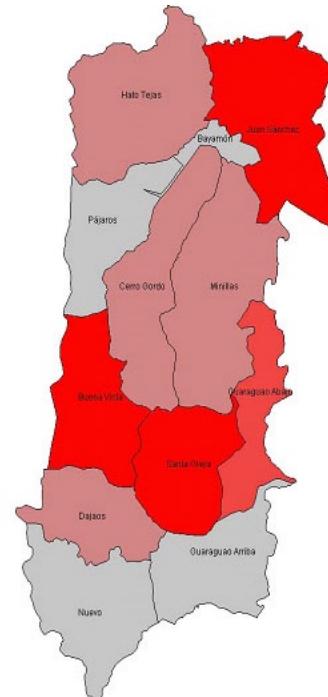
Bayamón puede caracterizarse como un territorio mayormente suburbano, de espacios no diferenciados, donde las décadas recientes de acelerado crecimiento han presentado nuevas posibilidades para el redesarrollo y desarrollo de su área de mayor centralidad, es decir el Centro Urbano Tradicional y su zona de influencia inmediata. Variados componentes conforman lo que se define como el Distrito Central de Bayamón (DCB): un conjunto de principal jerarquía tanto para Bayamón como para su región de influencia y que combina usos de carácter local y regional.

Entre los usos regionales ubicados en el Distrito Central pueden mencionarse: Centros comerciales: Plaza del Sol, Santa Rosa Mall y el Bayamón Shopping Center; Servicios médicos: Hospital San Pablo; Hospital Matilde Brenes, Bayamón Health Center y múltiples servicios relacionados como oficinas médicas, centros radiológicos, centros de cuidado para envejecientes y un hotel; Actividades Culturales: Museos, Escuela de Bellas Artes, Café Teatro Carmen Delia Dipiní y Salones de Actividades en el Parque de las Ciencias; Recursos recreo – deportivos: Complejo deportivo “Onofre Caballeira”, Parque de las Ciencias, Parque Junghanns; Oficinas Gubernamentales: Tribunal, Guardia Nacional, Agencia Municipal para el Manejo de Emergencias, Oficina de Servicios al Conductor; Policía Municipal, Departamento del Trabajo (WIA) – Consorcio, Bayamón Comerío y Aguas Buenas; Oficinas Regionales de AEE, ARPE Municipal, Baya Empresas, Alcaldía de Bayamón; Servicios de Transportación: Estaciones Bayamón Centro y Santa Rosa del Tren Urbano, tres terminales de Carros Públicos (Kuilan, Guardarrama, Terminal Intermodal (próximo al Terminal de la

AMA); Centros Educativos: Universidad Ana G. Méndez; Escuela Agustín Stahl; Colegio Sta. Rosa; Escuela para las Artes de la Televisión, National Collage.

La diversidad de usos presentes en el Distrito Central de Bayamón facilita hoy día a la población de la zona Oeste del Área Metropolitana, bienes y servicios de todo tipo, sin la necesidad de llegar hasta San Juan para satisfacer sus necesidades. Inclusive ubican en Bayamón usos que le son únicos o donde hay nichos de ventajas comparativas respecto a otras actividades en Puerto Rico.

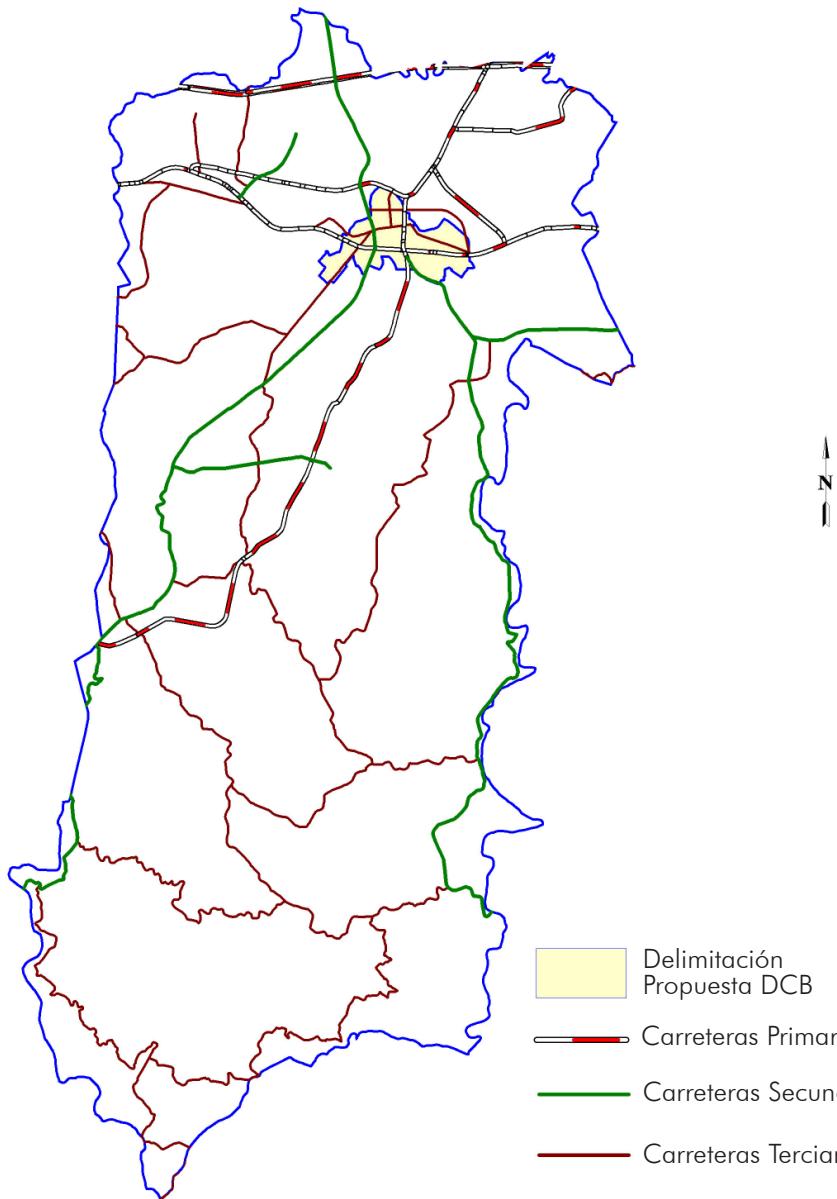
## BAYAMÓN Y SUS BARRIOS



BARRIOS	POBLACIÓN 2000	DENSIDAD metros
Pueblo	5,336	320
Buena Vista	15,878	559
Cerro Gordo	34,161	309
Dajáos	2,691	2637
Guaraguao Abajo	8,494	765
Guaraguao Arriba	1,681	5254
Hato Tejas	46,528	300
Juan Sánchez	25,747	527
Minillas	42,617	347
Nuevo	2,394	4490
Pájaros	32,855	229
Santa Olaya	5,662	1537
Total	224,044	504

FUENTE: CENSO DE POBLACIÓN Y VIVIENDA DE LOS ESTADOS UNIDOS





Por otro lado, el Distrito Central se encuentra servido por vías de la red primaria del Área Metropolitana, y éstas le brindan accesibilidad adecuada, pero también han venido a impactar adversamente su trama urbana y las relaciones entre sus sectores y vecindarios.

Bayamón se encuentra adecuadamente interconectado con el resto de la Zona Metropolitana y con otras regiones a través de vías secundarias y primarias que corren Este a Oeste: PR-2, PR-177, and PR-22; y otras que corren Norte a Sur: PR-167, PR-174 and PR-5. El Centro de Bayamón constituye el terminal Oeste del Sistema del Tren Urbano y otras dos estaciones sirven al área (Sta. Rosa y Jardines).



## 2.1 PRIMEROS ASENTAMIENTOS

El territorio que ocupa el actual Municipio de Bayamón formaba parte de uno de los 18 yucayeques existentes en Puerto Rico al ser descubierta la Isla por Cristóbal Colón. Bayamón, vocablo de origen taíno es el nombre del abón (río en el vernáculo) donde se ubicaba el yucayeque. Aunque se desconoce el número de taínos que habitaban el yucayeque, su población no debió ser muy elevada.

Los primeros asentamientos, entre los años 1509-1750 eran de base agrícola. Sus cultivos eran la caña y los frutos menores.

Los orígenes de Bayamón están vinculados al río con el mismo nombre, que sirvió de vía de comunicación al Puerto de San Juan, de fuente de regadío de los primeros cultivos y de fuerza motriz para mover el trapiche. Uno de sus primeros colonizadores lo fué Gregorio Santa Olaya, dueño y fundador de uno de los primeros trapiches en la localidad.

En el año 1509 existía al extremo noreste lo que se conoció luego como la finca Santa Cruz, muy inmediata al casco actual de Bayamón, un caserío con el nombre de Rivera de Bayamón, donde se encontraban los primeros moradores, en su mayor parte dueños de fincas rústicas, algún pequeño comercio y pocos industriales.



ASENTAMIENTOS: SIGLOS 16 Y 17

Localizados en la cercanía del centro actual de Bayamón se encontraban los cuatro (4) Ingenios principales, cada uno con su asentamiento típico de la Casa Grande, la capilla y casas separadas para blancos y negros.

Algunos eventos sobresalientes de la época fueron:

- 1545 - La fundación de la Hacienda María Rincón.
- 1548 – La fundación de la Hacienda Santa Ana, con el primer trapiche de caballos en P.R.
- 1548 – El Obispo Rodrigo de Bastidas estableció dos iglesias parroquiales en la región, lo que implicaba un cierto número de habitantes en cada ingenio azucarero.

Para fines del siglo XVII, época de crisis y estancamiento, los cuatro ingenios que existían en Bayamón empezaron a desaparecer siendo el Ingenio Santa Cruz el único que mantuvo una producción azucarera relativa.

La segunda fase en el proceso de poblamiento de Bayamón lo constituye el ingenio de la Santa Cruz, el cual fué el núcleo matriz que dió origen al pueblo. En el 1700 según el inventario hecho en el juicio de residenciamiento al Gobernador interino Antonio de Robles, dueño del ingenio, el mismo constaba de lo siguiente: casa de vivienda e iglesia y casas de molienda construidas de madera y tejas.

Para el 1764, los vecinos de Bayamón le señalaron al Obispo Martí la necesidad de edificar una nueva iglesia bajo la invocación de la Santa Cruz.

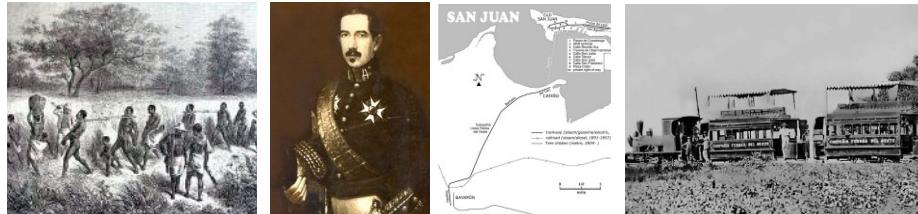


La introducción de esclavos africanos, los presos que se fugaban de la cárcel del Morro y la llegada de españoles y extranjeros a Bayamón contribuyeron al crecimiento paulatino de la población para el 1765, el poblado (incluyendo Guaynabo) casi alcanzaba los mil habitantes quienes se hallaban dispersos entre los hatos y las estancias.

La tercera etapa y la más importante en el proceso fundacional de Bayamón comienza a partir de 1770. Para esta época existía el poblado con el nombre de Rivera de Bayamón, que en lo político pertenecía a San Juan y en lo religioso a la Parroquia de Guaynabo. Don José Maysonet, Provisor y Vicario General del Tribunal Eclesiástico, ordenó en 1771, a solicitud de los vecinos del poblado, el deslinde de las Parroquias de Guaynabo y Bayamón en el traslado del poblado al lugar conocido como Alto del Embarcadero en el Río Bayamón. Dicho traslado se basaba en que los vecinos de la región le habían indicado al Obispo Mariano Martí, seis años antes, en particular la necesidad de una iglesia más grande y de sólida construcción. El 22 de mayo de 1772, se coloca la primera piedra de la nueva iglesia, por lo que la mayor parte de los historiadores coinciden en ésta como la fecha de fundación del pueblo de Bayamón.

Cuando se fundó Bayamón, la población se componía de manzanas rectangulares y calles tiradas a cordel con 175 solares, en su mayor parte sin casa. En la actual plaza había una línea de solares no enumerados y a pesar de que el plano debía regular las construcciones urbanas, los vecinos fabricaron sus casas donde se le antojaba.

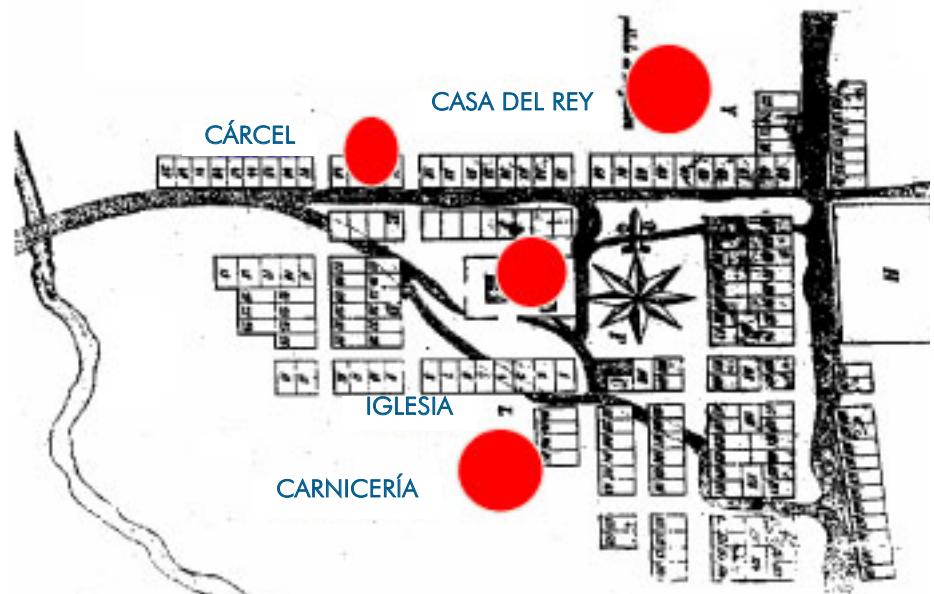
## DISTRITO CENTRAL DE BAYAMÓN MEMORIAL, POLÍTICAS PÚBLICAS Y OBJETIVOS 2.1



### DATOS RELEVANTES

- 1764 - Primera Escuela Pública
- 1770 - Relocalización de la Parroquia Santa Cruz al Alto del Embarcadero
- 1772 - Comienza la construcción de la Iglesia Santa Cruz
- 22 de Mayo de 1772 - Fundación Oficial del Pueblo con la Primera Piedra de la Iglesia
- Camino Real se convierte en Calle Dr. Veve (Este a Oeste)
- Construcción de Camino hasta Cataño (Calle Barbosa)
- Municipio de Cataño como Barrio de Bayamón
- 1845 - Palo Seco como Barrio de Bayamón
- 1875 - Guaynabo como Barrio de Bayamón
- 1881 - Creación de la Línea Valdez para transportación
- Bote de San Juan a Cataño a través del Río Hondo
- Tren de vapor desde Cataño a Bayamón

Durante el régimen del Gobernador General Pezuela, y por decreto expedido por éste, se procedió a la construcción de varios caminos y en particular a la carretera de La Punta de Cataño a Bayamón. La misma fue abierta al público en 1852. Con tal motivo Bayamón se acercaba a San Juan y con él los demás pueblos de la zona Norte de la Isla. En 1882 se construyó la línea ferrea entre Bayamón y Cataño, con servicio de vaporcitos para pasajeros y carga entre Cataño y San Juan, aumentando de esta manera las facilidades de transportación entre Bayamón y la ciudad de la isla, convirtiéndose este pueblo en un gran centro comercial para más de quince poblaciones de la región norte del país. Algunos años después ya contaba Bayamón con un número regular de importantes casas de comercio.



PRIMER PLANO DE BAYAMÓN (1791)



En 1831 el Municipio de Bayamón aparece dividido en los siguientes barrios: Pueblo, Palo Seco, Hato de la Teja, Pájaros, Buena Vista, Pastel, Cerro Gordo, Juan Asensio, Guaraguao, Santa Olaya y Minillas. En 1838, el barrio Juan Asensio pasó a formar parte del municipio de Toa Baja. El barrio Pastel, aunque no aparecía como parte de otro municipio, tampoco aparecía en Bayamón. Probablemente se fundió con otros barrios o cambió su nombre por el de Nuevo o Dajaos, dos nuevos barrios al Sur del municipio, que junto a los barrios Palmas, Juan Sánchez y Cataño, al Norte, aparecen en 1878 como parte de Bayamón. En ese mismo año también aparecen los barrios Sonadora, Pueblo Viejo, Guaynabo, Santa Rosa, Camarones y Guaraguao (Guaynabo), que le fueron anexados luego de desaparecer en 1875 en el municipio de Guaynabo.

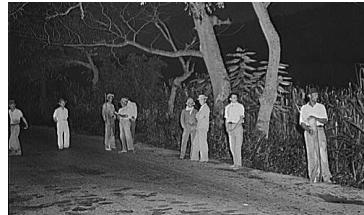
Es en medio de este contexto económico-político que hay que ubicar el desarrollo económico de Bayamón a mediados del siglo XIX. En 1846 Bayamón con una población de 8,125 habitantes tenía una riqueza que ascendía a 823,223 pesos y la de sus productos a 101,913 pesos, ocho años después ya había en Bayamón seis ingenios azucareros, 108 estancias de café y 384 de frutos menores. En 1860 en el Censo de Almas del pueblo de Bayamón se registra una cifra poblacional inferior a 1846 debido a la reducción de su territorio. Para 1860 la población estaba dividida de la siguiente forma: 2,671 blancos; 2,567 mulatos libres; 762 negros libres; y 359 esclavos, de 1870 a 1898 existían en Bayamón las siguientes fábricas e Industrias: Fábrica de hielo, refinería de petróleo, dos fábricas de licores,

cinco hornos de ladrillos, dos hornos de cal, dos fábricas de fósforo, dos fábricas de azúcar, dos fábricas de tabaco, una fábrica de jabón, y una fábrica de alcoholado.

En 1875 cuando desaparece Guaynabo como municipio se le agregan a Bayamón los barrios de Camarones, Pueblo Viejo, Santa Rosa, Guaynabo y Sonadora aumentando así su extensión territorial a 11,800 hectáreas y su población a 16,000 habitantes. Para el año económico de 1878 la riqueza territorial de Bayamón se calculaba en 115,352 pesos.

Un cambio de menor importancia que se nota en la división política de Bayamón en el año 1878 es la subdivisión del barrio original Guaraguao (Bayamón) en Guaraguao Arriba y Guaraguao Abajo subdivisión que perdura hasta el presente.

El Municipio de Bayamón no sufre cambio alguno hasta cuando los barrios Camarones, Guaraguao (Guaynabo), Pueblo Viejo, Santa Rosa y Sonadora, que fueron anexados en 1875, le son retirados para formar parte nuevamente del municipio de Guaynabo, que resurge como municipio mediante la Ley Insular; los barrios de Cataño y Palmas pasan a constituir el nuevo municipio de Cataño siendo éste el último cambio que opera en la organización política de Bayamón, que actualmente está constituido por los siguientes barrios: Pueblo, Hato Tejas, Juan Sánchez, Pájaros, Cerro Gordo, Minillas, Buena Vista, Santa Olaya, Dajaos, Nuevo, Guaraguao Arriba y Guaraguao Abajo.

DISTRITO CENTRAL DE BAYAMÓN MEMORIAL, POLÍTICAS PÚBLICAS Y OBJETIVOS **2.1**

Del 1875 a 1899 según el número de bautismos que se registran en la Parroquia de la Santa Cruz el incremento de la población siguió su curso natural. Durante esta época gran parte de la población vivía en la parte rural. Todavía a finales del año 1899, el 82.7% de la población vivía en el campo y el 17.3% en la zona urbana. También en los registros parroquiales se observa el número de españoles y extranjeros que se radicaron en Bayamón durante las dos últimas décadas del siglo XIX. Durante el último cuarto del siglo pasado en la Parroquia de la Santa Cruz de Bayamón se bautizaron 6,682 mujeres y 6,593 hombres, es decir un total de 13,275 bautizados.

Fue después de 1940, que se desarrolló una gran actividad en la rama de la construcción en el pueblo, aumentando grandemente el número de edificios dedicados en su mayor parte al comercio, industrias, bancos y oficinas. A esto hay que añadir varios edificios auspiciados por la Compañía de Fomento Industrial de Puerto Rico, los cuales se extendieron en gran parte por la zona rural, además hay que agregar las 10 importantes urbanizaciones residenciales construidas al margen de la población, en las cuales se construyeron más de 15,000 casas.

Estas urbanizaciones aumentaron considerablemente el número de residencias en el Municipio. Para el 1959, se habían construido cuatro importantes residenciales públicos donde vivían un gran número de familias de clase obrera con relativa comodidad. Estos son: los residenciales Dr.

Agustín Stahl (1942), Braulio Dueño Colón (1951), Virgilio Dávila (1953) y Dr. José Celso Barbosa (1959). Si consideramos el hecho de que tanto la construcción de edificios para industrias, urbanizaciones, residenciales y caseríos se encontraban en estado de crecimiento, podemos afirmar que con el cierre de la Central Juanita en el 1959, Bayamón comenzó la transición de una comunidad rural a una comunidad urbana.

## DESARROLLO HISTÓRICO DEL CENTRO URBANO DE BAYAMÓN Y DE ÁREAS ALEDAÑAS



**1939**

- Vista Alegre
- Santa Cruz



**1960-1970**

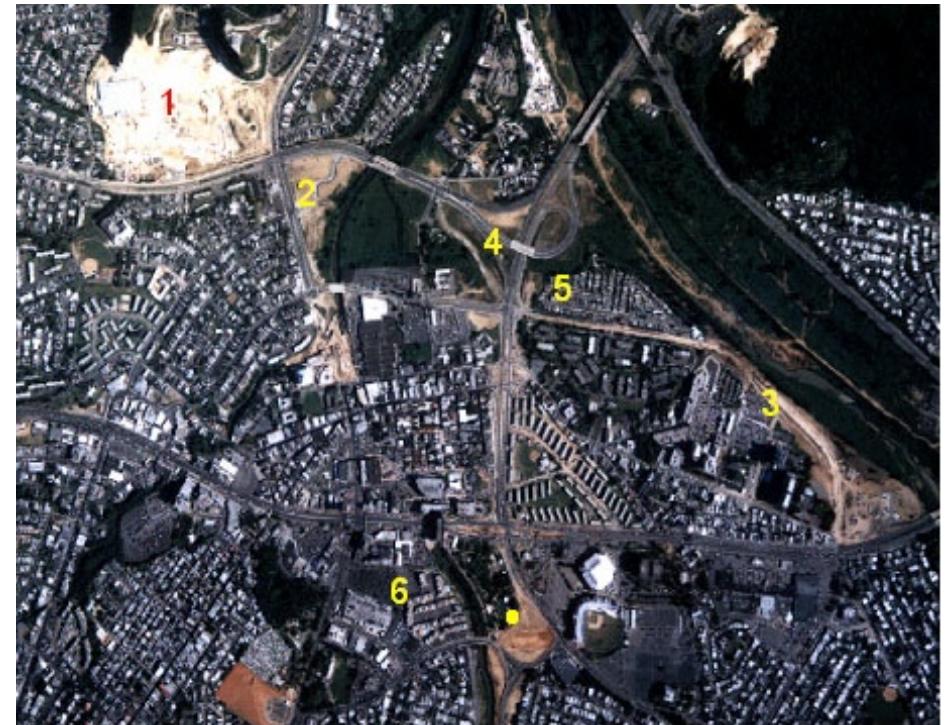
- Residencial Virgilio Dávila
- Urbanización Hermanas Dávila
- Bayamon Shopping Center
- Comunidad Santa Cruz
- Forest Hill
- Santa Rosa

## DESARROLLO HISTÓRICO DEL CENTRO URBANO DE BAYAMÓN Y DE ÁREAS ALEDAÑAS



## 1980-1990

- Estadio Juan Ramón Loubriel
- Alturas de Flamboyán
- Sierra Bayamón
- Alcaldía Nueva
- Canalización Río Bayamón
- Canalización Río Hondo
- Hospital Hermanos Meléndez



## 1990-2000

- Plaza del Sol
- Plazoleta del Cantón
- Periferal Norte
- Expansión Avenida Sierra Bayamón y PR-5
- River Park
- Chalets de Bayamón



## DISTRITO CENTRAL DE BAYAMÓN

## BENEFICIOS DE LA REVITALIZACIÓN

### MEMORIAL, POLÍTICAS PÚBLICAS Y OBJETIVOS

**3.0**

Es el **OBJETIVO PRINCIPAL** de Bayamón el consolidar su Distrito Central como un nodo de actividad sobresaliente y de atracción para el Área Metropolitana. Las estrategias de desarrollo consideran como sus metas principales un mayor desarrollo económico y la densificación del área junto al redesarrollo ordenado de las comunidades existentes. Se visualizan los terminales de tren urbano que sirven al Distrito Central como portales a un centro diverso, activo y dinámico. El Plan de Revitalización habrá de atender las necesidades que demanda el desarrollo acelerado que experimenta Bayamón, sin desenfrenos y con una visión clara sobre su estado en el futuro previsible y el esbozo de acciones concretas hacia su consecución.

Las estrategias para la revitalización a su vez habrán de armonizar los incrementos en flujos de población flotante y visitantes diarios con la protección de la vida residencial y el carácter intrínseco del centro de Bayamón y la historia de su desarrollo. Las estrategias esbozadas en este Plan apuntan al desarrollo de:



### **VISION: DISTRITO CENTRAL DE BAYAMÓN**

**Un Distrito Central de Bayamón, moderno, pero respetuoso de su pasado, activo pero confortable para todo estilo de vida, servicios y amenidades para residentes, y visitantes, accesible, placentero y con una economía vibrante y robusta.**

Este nuevo carácter del Distrito Central de Bayamón lo hemos visto surgir en los años más recientes y con el desarrollo de los objetivos de este Plan de Revitalización, cada residente y cada visitante experimentará personalmente una mejor condición de vida. El compromiso y el reto radican en la atracción y movilización de capitales privados, para que tanto en el corto como en el mediano plazo la semilla del cambio germe y florezca.

## 3.1 DESARROLLO FÍSICO

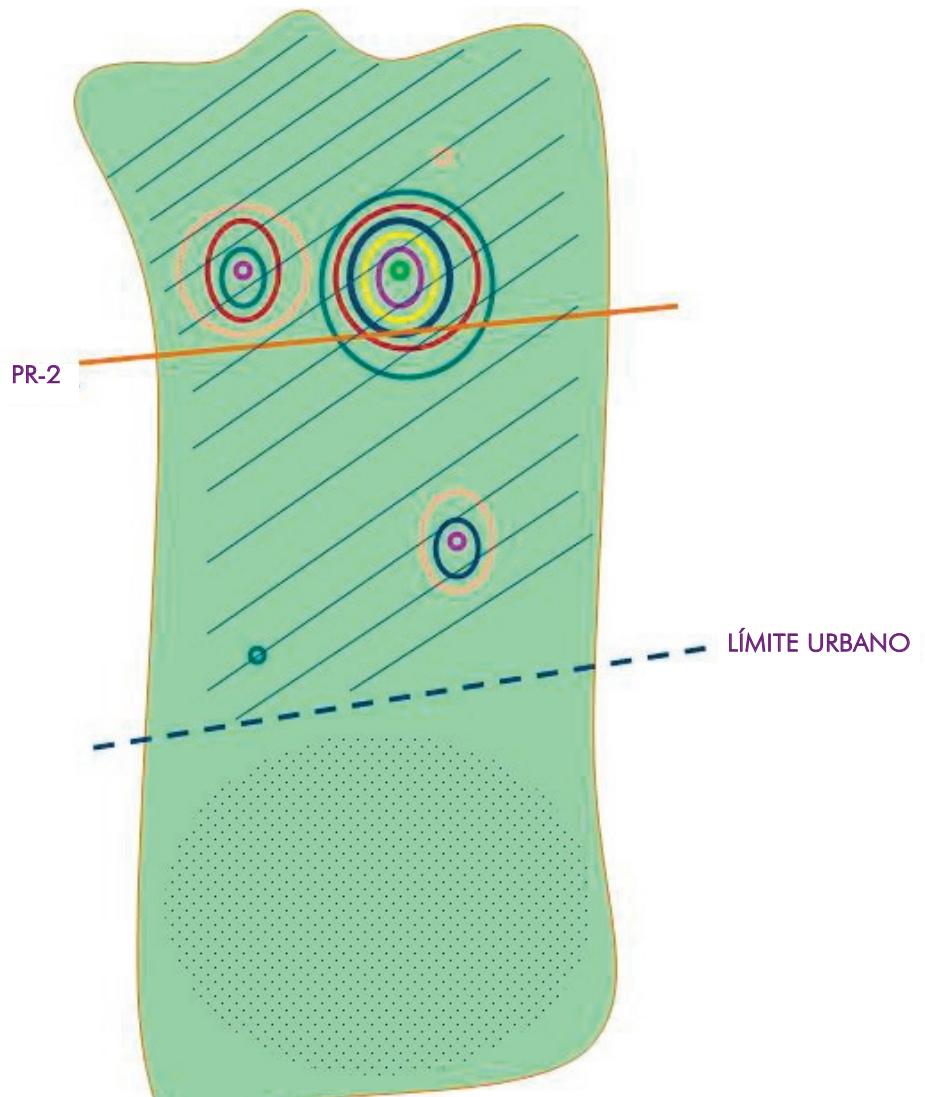
### 3.1.1 JERARQUÍA DEL DISTRITO CENTRAL

El Distrito Central de Bayamón representa una área geográfica con grandes retos para su revitalización. Obras de mejora capital significativa como lo han sido las dos estaciones de tren urbano que le sirven, la construcción de las vías PR-5, PR-29 y la Ave. Periférica Bobby Capó, así como los grandes centros de actividad comercial, medico-hospitalarios y recreo-deportivos requieren el reconocimiento de una escala distinta a la del centro tradicional. Una escala de usos complementarios que han venido a nutrir y enriquecer la vida cotidiana y que sirven de atractivo a una enorme población flotante que gravita a diario por sus calles e interactúa con su población propia.

 Desarrollo Sub-urbano

 Desarrollo Espontáneo

-  Comercio
-  Vivienda
-  Salud
-  Educación
-  Gobierno
-  Recreación
-  Industria



### 3.1.2 LÍMITES Y COLINDANCIAS

El Distrito Central de Bayamón (DCB) se encuentra delimitado como sigue:

- **AL NORTE** por la PR-29 entrando por la PR-5, hasta intersecar con la PR-8855 (Ave. Bobby Capó), pasando por detrás de la parcela donde ubica la Plaza Estrella del Norte (en desarrollo) y bordeando con el límite del área urbanizada de River Park, hasta subir a reencontrarse con la PR-8855 (Ave. Bobby Capó);
- **AL ESTE** su límite lo definen principalmente la porción de la Avenida Bobby Capó o PR-8855, que inicia al Norte a la altura del lote de la Urbanización River Park, continuando por la porción Norte de la Ave. Aguas Buenas hasta intersecar con la Calle Num. 7 de Santa Rosa y los alrededores inmediatos de la propiedad del Santa Rosa Mall (Calles Num. 7 y Num. 5 de la Urb. Santa Rosa )
- **AL OESTE** por la Quebrada Santa Catalina en su colindancia con las urbanizaciones Sierra Bayamón y el Sector Correa, también por los lotes del Hospital Hermanos Meléndez y del Residencial Las Gardenias;
- **AL SUR** el límite lo constituyen la Calle F de la Urbanización Extensión Villa Rica, la Calle 7 de la Urb. Braulio Dueño, la Calle Pedro Mercado bordeando el Parque Junghanns subiendo por la 167 y entrando por la Calle



2 detrás del lote donde ubican el BBV y las tiendas Pitusa, luego subiendo por la Calle Islandia y a poro la Gonzalo Ortega detrás del desarrollo de Chalets de Bayamón, hasta llegar al Parque Central de Bayamón, bordeando el parque en su lado oeste hasta intersecar con la Ave. Ramón Luis Rodríguez, entrando por la PR-174 hasta intersecar con la Ave. Aguas Buenas;

El área demarcada como Distrito Central de Bayamón incluye unas 1,497 parcelas.

El área total del DCB lo conforman 1.88 km. cuadrados que para efectos de referencia, comparan con los 1.37 km. cuadrados que forman la extensión territorial del área denominada Viejo San Juan (la Isleta hasta su límite al Este incluyendo el Capitolio).

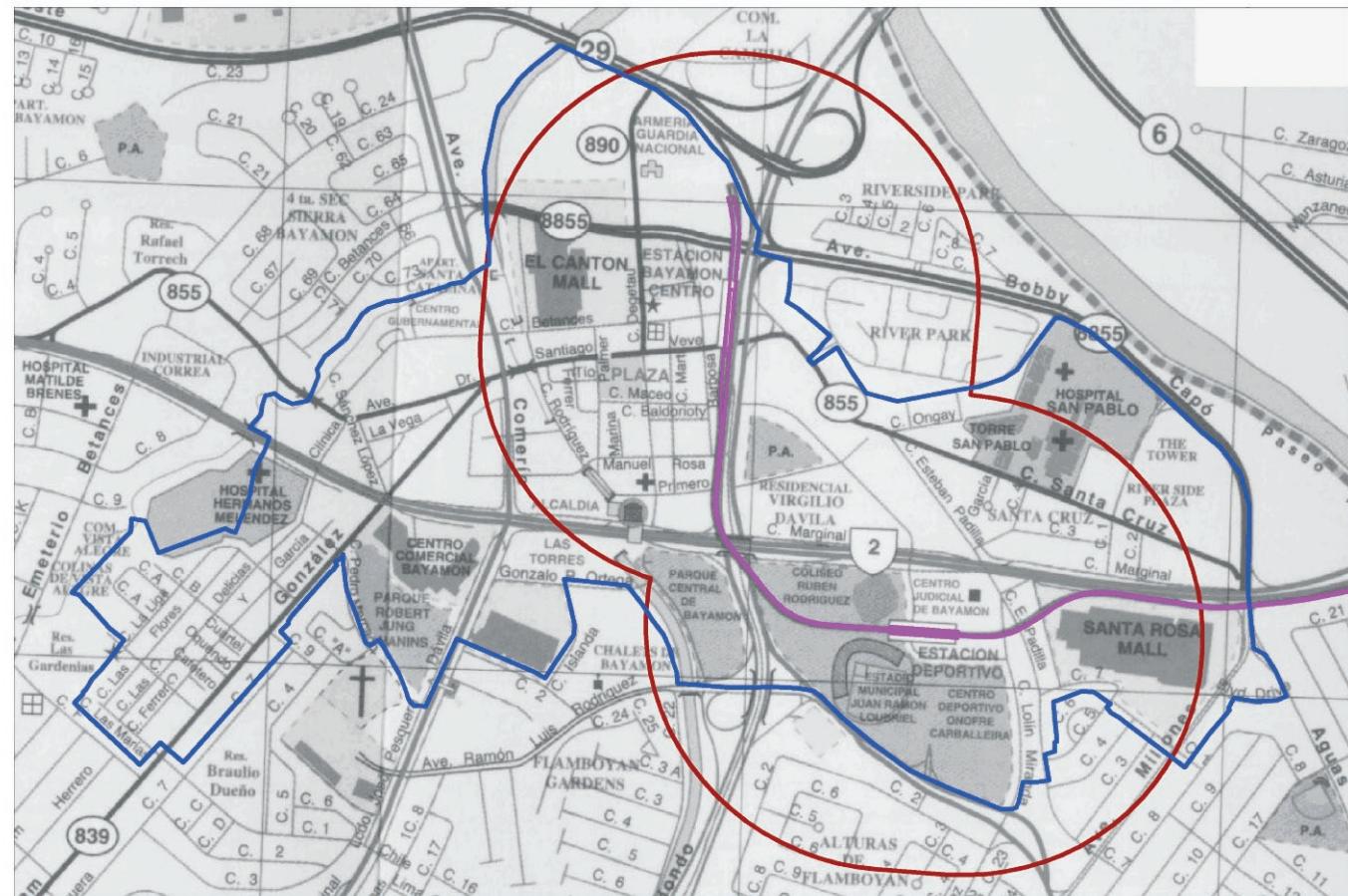




**PLAN DE REVITALIZACION  
DISTRITO CENTRAL  
DE BAYAMON**

**RED VIAL**

- LIMITE DCB
- RUTA DEL TU
- LIMITE 500 MTS



Fuente: Mapa Oficial de Transportación. DTOP. 2005-2006

## DISTRITO CENTRAL DE BAYAMÓN MEMORIAL, POLÍTICAS PÚBLICAS Y OBJETIVOS 3.1

El Distrito Central de Bayamón concentra una población de 15,941 personas, siendo los usos comerciales e institucionales y residenciales (de baja densidad) los primarios. El mismo deterioro que experimenta Puerto Rico en muchos de sus centros urbanos (los que llamamos centros tradicionales), puede también evidenciarse en Bayamón. Sus calles estrechas, edificios antiguos, infraestructuras obsoletas, la dificultad del flujo vehicular, entre otros contrasta con las dotaciones que se encuentran en los terrenos periféricos al Centro y los desarrollos suburbanos más allá de esa periferia inmediata.

Algunas de las personas (residentes, comerciantes, visitantes) han decidido abandonar el área del centro tradicional y otras han decidido lidar con las dificultades que presenta, ya que ninguna otra área en Bayamón es tan céntrica, ni concentra tanta diversidad dentro de un radio relativamente pequeño. Hoy día los retos para la revitalización del Centro de Bayamón deben entenderse incluyendo los usos complementarios que se han establecido en su periferia inmediata a no más de aprox. 1 milla a la redonda.



### ZONIFICACION ACTUAL EN EL DISTRITO CENTRAL DE BAYAMÓN (2009)

Usos del Terreno	Denominación de la zona	Porcentaje de ocupación en relación al total del área del DCB
Residencial	RU2, RU3, RU4, RU5, RUE	20
Redesarrollo (principalmente residencial y comercial)	UMU	22
Institucional	UI	17
Uso Público (principalmente parques y recreación)	P	8
Industrial	IA	0
Zonas naturales protegidas	SREP, SUEP	4

**PLAN DE REVITALIZACION  
DISTRITO CENTRAL  
DE BAYAMON**

**USOS DEL SUELO**

**ZONIFICACION**

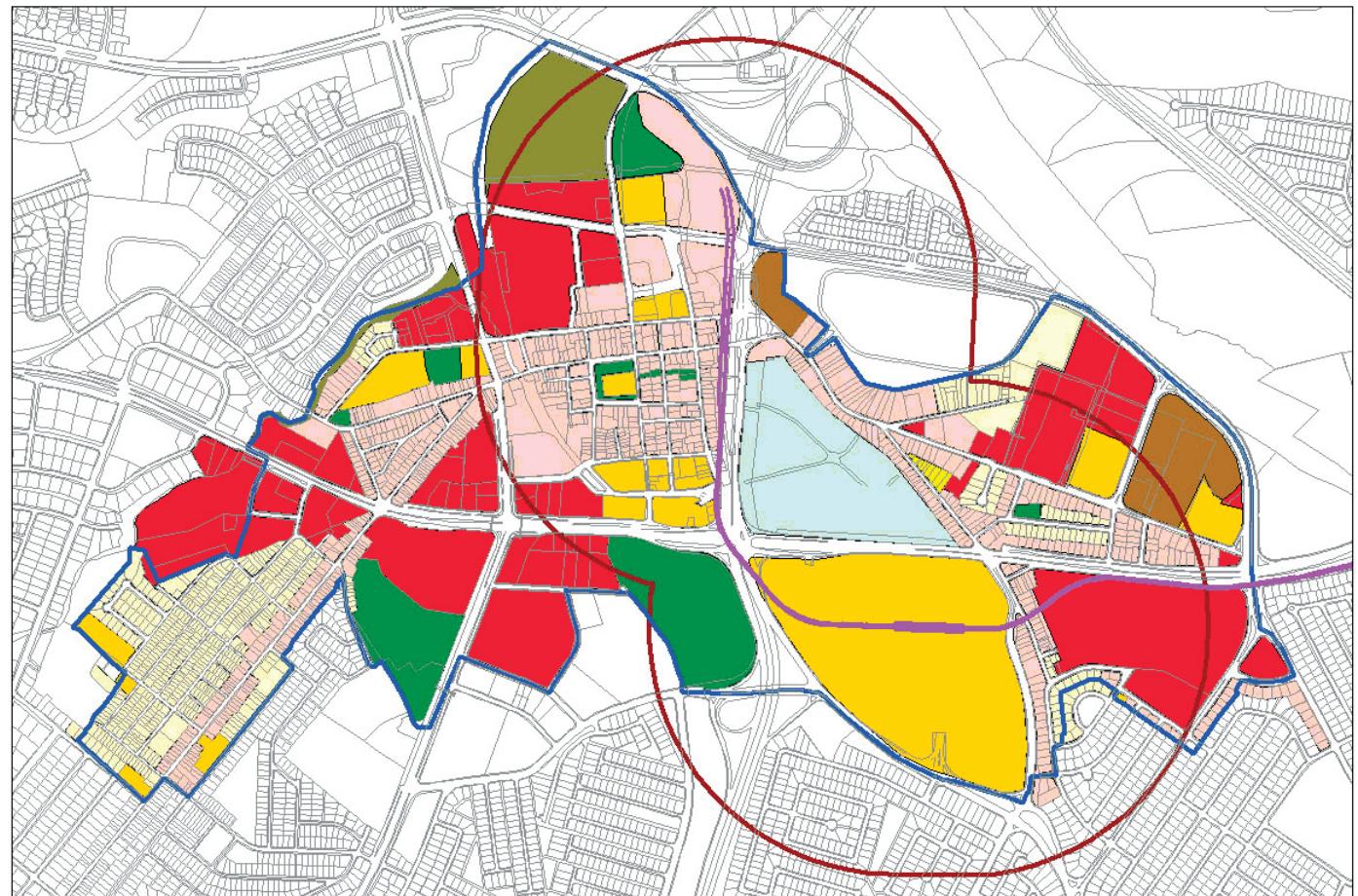
Porciento del Area Total

- CU (28.4%)
- P (7.7%)
- RU-2 (10.7%)
- RU-3 (0.2%)
- RU-4 (6.2%)
- RU-5 (3.1%)
- SUEP (4.2%)
- UI (17.4%)
- UMU (22.2%)

 **LIMITE DCB**

 **RUTA DEL TU**

 **LIMITE 500 MTS**



## DISTRITO CENTRAL DE BAYAMÓN MEMORIAL, POLÍTICAS PÚBLICAS Y OBJETIVOS 3.1

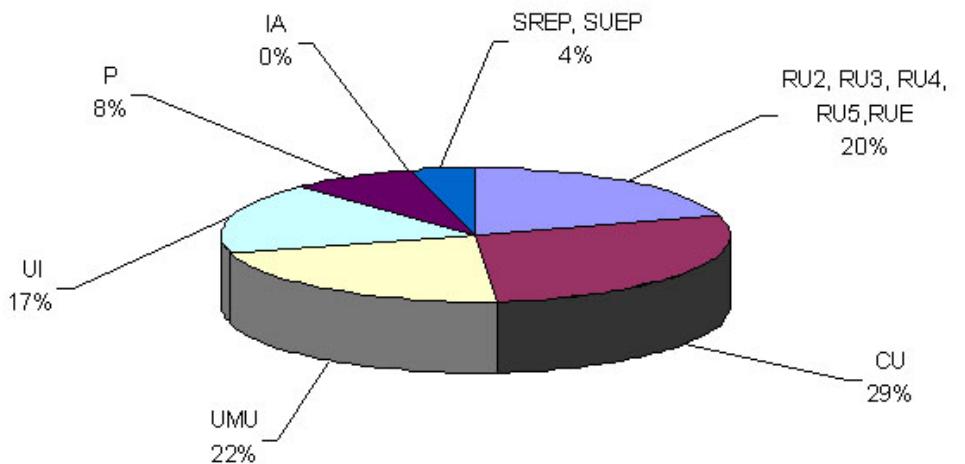


Estas condiciones justifican el reconocimiento de un centro mayor, delimitado a partir de los patrones de uso y de las dotaciones de sus espacios presentes y que orientan la definición de sus usos futuros. No entender la ciudad desde esta perspectiva representaría la subutilización de la inversión de capital de los años recientes y negar las posibilidades de una economía y sociedad cada vez más próspera que tenga aportaciones significativas al contexto insular.

Un nuevo conjunto de reglas orienta el desarrollo de este espacio de nueva centralidad denominado hoy Distrito Central de Bayamón:

- Una forma urbana orientada al uso intenso de sistemas de transportación masiva, una forma más densa, compacta y vertical
- Usos compatibles con las necesidades de las personas que viajan en sistemas de transporte colectivo, esto incluye nuevas viviendas, gran diversidad comercial, elementos de comodidad urbana.
- Paralelamente desestimular usos que presentan conflicto con la satisfacción de las necesidades del peatón (por ejemplo grandes espacios vacíos, no defendibles, que requieren el uso del vehículo individual, que agravan las condiciones climáticas y ambientales que permiten el caminar y vivir la ciudad).
- Proveer para la conectividad de destinos importantes, a distancias quizás no caminables pero para los cuales la accesibilidad resulta necesaria.

**DISTRITO CENTRAL DE BAYAMÓN  
ZONIFICACIÓN 2009**



### 3.2 PERFIL SOCIO-ECONÓMICO DE LA POBLACIÓN EN EL ÁREA DELIMITADA

Las variables demográficas del Distrito Central de Bayamón (DCB) se presentan en la tabla y la pirámide poblacional ilustradas abajo. Datos comparativos de los Censos de 1990 y 2000 indican que durante la década de 2000 hubo una tendencia de aumento en los cohortes de para la población de edad más avanzada y también en la categoría masculina.

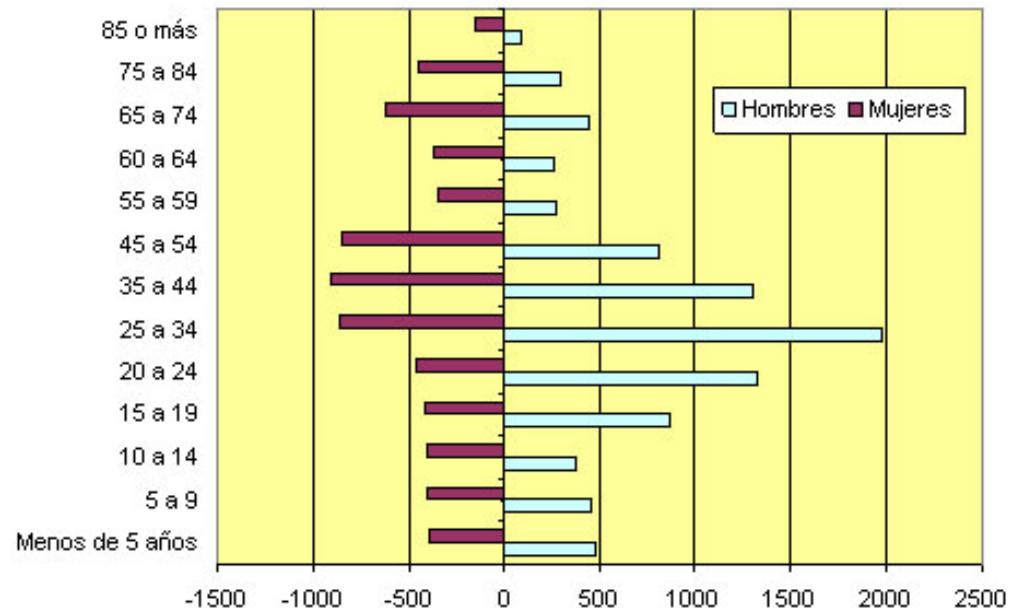
Es importante notar que los datos totales de población para el DCB incluyen los grupos de bloque 301.01.01 que está compuesto por la población en el Vecindario de La Cambija más un gran número de población institucionalizada en la facilidad penal de Bayamón (que comienza operaciones alrededor de 1997) localizada dentro de este grupo de bloque, ésto aunque la institución penal no está localizada dentro de las fronteras del DCB. Esta es la razón que explica que la población masculina en los cohortes de edad entre 15 años y 54 años aparezca tan alta.



		Censo 2000	Censo 1990	
Hombre	Mujer	Edad	Hombre	Mujer
481	398	Menos de 5 años	491	476
461	403	5 a 9	439	459
383	411	10 a 14	439	469
867	416	15 a 19	752	453
1331	463	20 a 24	1323	500
1974	859	25 a 34	1876	1097
1301	906	35 a 44	1007	832
809	847	45 a 54	667	730
283	348	55 a 59	255	319
266	372	60 a 64	275	367
449	624	65 a 74	453	640
306	456	75 a 84	250	348
90	150	85 o más	62	101
<b>9001</b>	<b>6653</b>	<b>Total</b>	<b>8289</b>	<b>6791</b>

  Cohortes de edad que incrementaron en número al 2000

DCB POBLACIÓN POR EDAD Y SEXO, CENSO 2000



DCB UNIDADES DE VIVIENDA, CENSO 2000

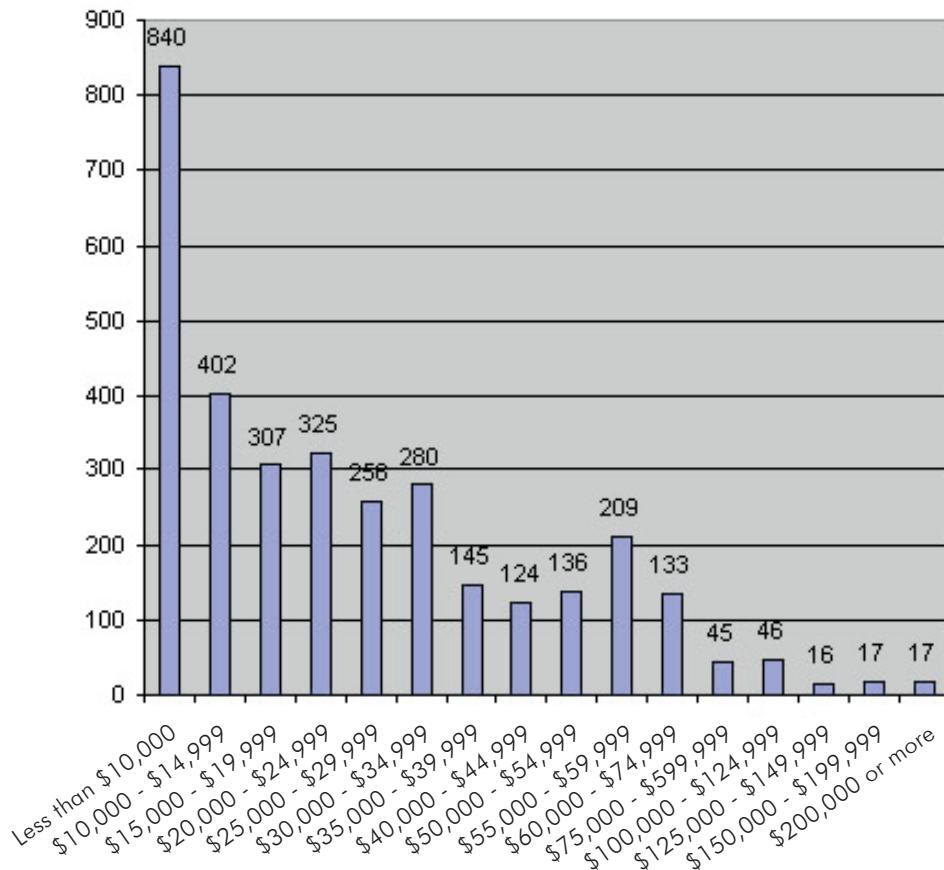


DCB UNIDADES DE VIVIENDA	5241
Vacantes	542
Ocupadas por su dueño	2722
Alquiladas	1977

FUENTE: CENSO DE POBLACIÓN Y VIVIENDA DE LOS ESTADOS UNIDOS

Otras características socio-económicas del Distrito Central de Bayamón (DCB) que ameritan consideración principal se resumen en las gráficas y tablas siguientes:

### DCB INGRESO FAMILIAR 2000

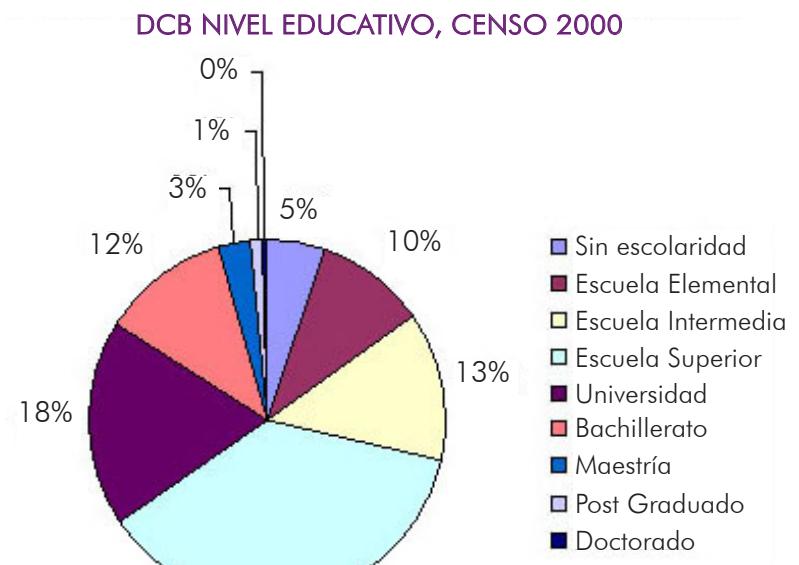
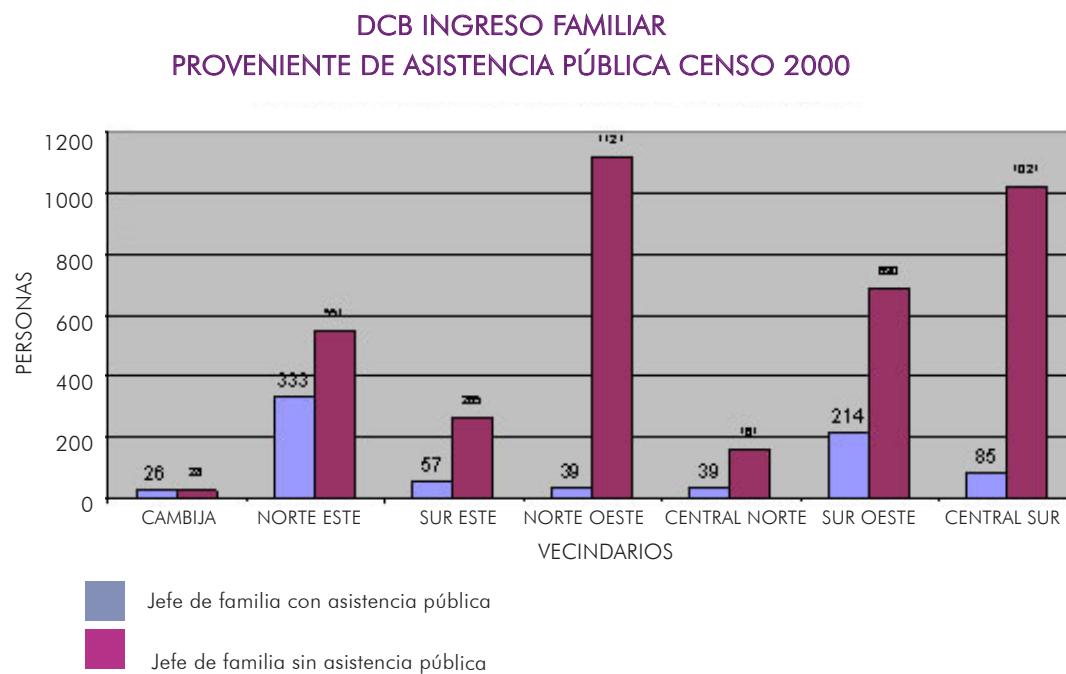


DCB Ingreso Familiar, Censo 2000	Total #	%
Todas las familias	3298	100%
Menos de \$10,000	840	25%
Menos de \$10,000	840	25%
\$10,000 - \$14,999	402	12%
\$20,000 - \$24,999	325	10%
\$25,000 - 29,999	256	8%
\$30,000 - \$34,999	280	8%
\$35,000 - \$39,999	145	4%
\$40,000 - \$44,999	124	4%
\$50,000 - \$54,999	136	4%
\$55,000 - \$59,999	209	6%
\$60,000 - \$74,999	133	4%
\$75,000 - \$99,999	45	1%
\$100,000 - \$124,999	46	1%
\$125,000 - \$149,999	16	0%
\$150,000 - 199,000	17	1%
\$200,000 o más	17	1%

FUENTE: CENSO DE POBLACIÓN Y VIVIENDA DE LOS ESTADOS UNIDOS

## DISTRITO CENTRAL DE BAYAMÓN MEMORIAL, POLÍTICAS PÚBLICAS Y OBJETIVOS 3.2

En esta gráfica se agrupan datos conforme la distribución geográfica de vecindarios del DCB. Para un comparativo con la definición de sectores en este documento, se sugiere agrupar datos como sigue: Sector Central (La Cambija, Central Norte y Central Sur), Sector Este (Norte Este y Sur Este), Sector Oeste (Norte Oeste y Sur Oeste)



En resumen:

- La mayoría de la población del DCB tiene ingresos menores a los \$34,999.
- Un alto número de familias dependientes de asistencia pública se concentra en los vecindarios Norte Este (ubica allí el Residencial Virgilio Dávila) y en el Sur Oeste (ubica allí la comunidad de Vista Alegre.)
- Más de la mitad de la población con escolaridad en el DCB, está por debajo de un nivel académico de estudios universitarios.



### 3.3 ÁREAS ADYACENTES DEL MUNICIPIO O LA REGIÓN INMEDIATA

El Distrito Central de Bayamón, adquiere cada vez más significancia en el conglomerado metropolitano. Es Bayamón el segundo municipio con mayor número de población de todo Puerto Rico y es también uno de los principales municipios en actividad económica para los sectores de Comercio y Servicios. Concentra también núcleos de actividad manufacturera significativos.

Por otro lado, el incremento poblacional de los municipios que ubican al Oeste y al Sur de sus límites geográficos (Toa Baja, Toa Alta, Aguas Buenas, Comerío y Naranjito), han representado una carga adicional para sus dotaciones centrales. Se estima que fluye por las vías principales de Bayamón una población flotante, cada día, de alrededor de 250,000 personas. Estas personas se nutren de su comercio, sus servicios, y sus recursos de capacidad regional como el Parque de las Ciencias, las facilidades recreativas y deportivas como el Paseo Lineal Río Bayamón, El Complejo Deportivo Onofre Carballeira, el Campo de Golf, el Centro de Tennis, el Centro de Volleyball y el Centro de Arco y Flecha, así también de los recursos de transporte como los terminales de Tren Urbano que les conectan con la ciudad capital y otros centros de trabajo y actividad.

El mantenimiento de la ciudad de Bayamón y el desarrollo de infraestructura adecuada representan un imperativo para el Distrito Central de Bayamón frente a las condiciones arriba descritas. Así también el aporte de su nivel



de actividad provee un ordenamiento para el nivel regional sirviendo las necesidades de municipios aledaños sin los recursos para proveer ellos mismos a su población de las dotaciones necesarias para una buena calidad de vida.

La coordinación con los municipios aledaños es siempre un factor principal en todo proceso de Planificación en Bayamón, por ello se consulta con sus oficinas de planificación, se participa de sus procesos de planificación y desarrollo, en fin se toman en cuenta las interrelaciones existentes para armonizar iniciativas y optimizar el logro colectivo.



### 3.4 DESCRIPCIÓN DE INICIATIVAS ANTERIORES EN RELACIÓN A LA REVITALIZACIÓN DEL CENTRO URBANO.

El centro tradicional de Bayamón y sus alrededores inmediatos se desarrollaron por años con grandes problemas de desorden urbano: incremento en el uso del automóvil y la congestión vehicular, la construcción inadecuada, eventos frecuentes de inundación, usos no conformes y conflictivos, el desarrollo de actividades comerciales en espacios diseñados para otros usos, y la falta de atención a los bienes urbanos y el paisajismo. Esta situación se agravó con un flujo intenso de personas que buscaban la satisfacción de sus necesidades básicas cerca de sus áreas de residencia y que a la vez ha resultado en una ciudad que opera en espacios y diseños que no son adecuados para el volumen actual de flujos e intercambios sociales. Progresivamente, la necesidad para espacios más cómodos dirigió mucha actividad residencial y económica lejos del centro, teniendo hoy como resultado en el centro tradicional infraestructura abandonada y vacante y deterioro en las áreas públicas. En un esfuerzo de detener esta tendencia detrimental, la acción gubernamental se había orientado a facilitar el establecimiento de usos institucionales, sin embargo estos sólo están activos en horario diurno y no proporcionan al centro suficiente vida como para hacerlo un espacio económicamente viable. En 1975 la firma de Arquitectura y Planificación de Torres, Beauchamp y Marvel elaboró un Plan que puso énfasis en un diagnóstico de los problemas existentes en el CUT, colocó entre las prioridades la renovación del centro de Bayamón y propuso los objetivos siguientes: crear un centro regional fuerte; promover la recreación y



las actividades socio-culturales; estimular el desarrollo del comercio y el servicio; crear un centro con una sólida imagen e identificación propia; localizar en él las oficinas y servicios gubernamentales, tanto municipales, como de gobierno central; desarrollar una manera nueva de vivir y un fuerte sentimiento de comunidad que serviría como modelo a otros centros en PR.

Después de aprobada la Ley 81, de 1991, conocida como Ley de Municipios Autónomos, el municipio elaboró su primer Plan Territorial, que fue adoptado inicialmente por la Junta de Planificación en 1992. El Plan Territorial propuso la intervención selectiva en varias áreas y los estudios sobre el centro tradicional fueron revisados resultando en la proposición del Plan de Área para el "Ensanche Norte", elaborado por la firma de Sierra, Cardona, Ferrer, así como el Plan de Área para del de Paseo Parque que se implantó y fue completado en 1999 proporcionando al centro un bloque de oficinas moderno que alberga hoy el Campus de Bayamón para la Universidad Metropolitana (UMET).





En los últimos años, el Distrito Central se ha reconocido como uno de las áreas más importantes para redesarrollo en Bayamón y para la aplicación de los principios de un desarrollo inteligente ("smartgrowth") y orientado al flujo de personas ("Transit Oriented Development"). Las estrategias de la revitalización de vecindarios esbozadas en este documento proporcionarán para un desarrollo ordenado para el corto, el mediano y el largo plazo, así como también para la identificación de los recursos necesarios.

La delimitación del Distrito Central de Bayamón, según aquí propuesto, ha considerado un conjunto de variables principalmente físicas que podrían representar limitaciones al desarrollo vis a vis otro conjunto de variables que representan oportunidades:

LIMITACIONES	OPORTUNIDADES
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ El cordón vial que circunda al Distrito Central y que le define sus límites e interrelaciones.</li> <li>■ Áreas en deterioro y bolsillos de pobreza cercanos.</li> <li>■ La reducción y emigración progresiva de actividad económica con sus consecuentes efectos en la calidad de vida</li> <li>■ Una infraestructura antigua y con capacidad limitada.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ La jerarquía del Centro en términos de su diversidad de usos en comparación con otras áreas de Bayamón.</li> <li>■ Los vecindarios contenidos en el Distrito Central y el nivel de atracción que el centro ejerce sobre los vecindarios inmediatos.</li> <li>■ Polos de atracción localizados en el Distrito Central.</li> <li>■ Oportunidades de bienes raíces en las inmediaciones del Distrito Central.</li> </ul>



La condición actual de los usos y espacios existentes en el área delimitada para este Plan señala las **condiciones que será recomendable superar** para la revitalización del área y la re-conceptualización de sus espacios.

#### CONDICIÓN ACTUAL:

- La concentración residencial en las zonas de borde del distrito
- Falta de permanencia en los usos de los espacios centrales
- Grandes espacios vacantes entre estructuras
- Necesidad de una red de espacios públicos interconectados por tramos con fachadas continuas, usos y amenidades accesibles y más elementos de comodidad urbana y forestación.
- Un sistema de transporte colectivo incompleto con deficiencias de conexión efectiva entre las zonas residenciales en la suburbia y los nodos de atracción en el Distrito Central de Bayamón.
- Una mezcla de usos limitada en diversidad y modernidad.
- Horarios de servicio limitados.
- Desorden de los flujos vehiculares y el estacionamiento
- Deterioro rampante de las estructuras privadas.
- Actividad delictiva

# DISTRITO CENTRAL DE BAYAMÓN MEMORIAL, POLÍTICAS PÚBLICAS Y OBJETIVOS 4.0



## INTERVENCIONES FUNDAMENTALES NECESARIAS:

- La renovación de espacios públicos, con mantenimiento adecuado y programas de reforestación
- La construcción de nuevas plazas y amenidades urbanas
- El desarrollo de nuevos proyectos de vivienda a fin de incrementar el número de residentes en los vecindarios del Distrito Central
- Mejorar las dotaciones de infraestructura básica: alcantarillado sanitario y pluvial, sistemas de energía eléctrica y alumbrado
- Vigorizar el comercio existente y atraer nueva actividad comercial complementaria.
- Mejorar las condiciones para la cohabitación de los usos existentes y por venir.
- Incentivar la inversión privada
- Redefinir los flujos de tránsito
- Expandir horarios de servicio
- Consolidar rutas de transporte público que sirven las áreas residenciales en todo Bayamón y conectan con la zona del Distrito Central.
- Continuar expandiendo los sistemas de seguridad apoyados en nuevas tecnologías y en el diseño urbano que desalienta la actividad delictiva.







CIUDAD DE  
**BAYAMÓN**

## SECTORES Y VECINDARIOS

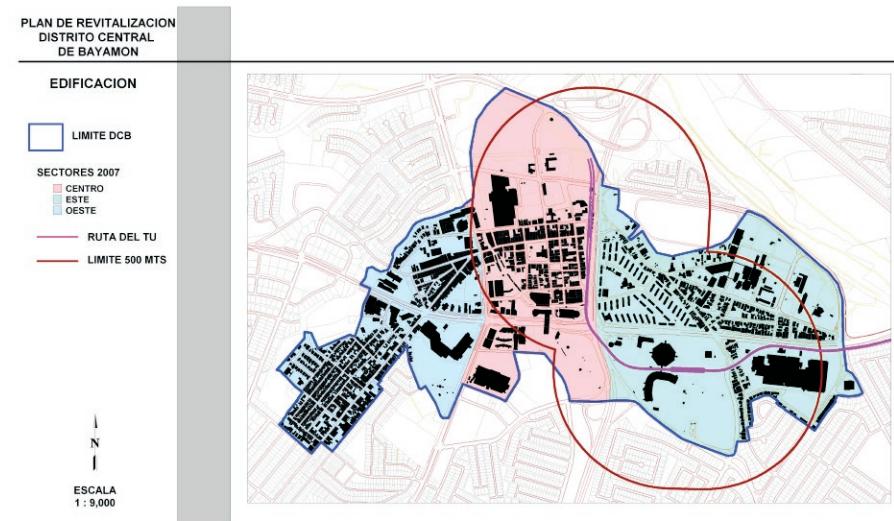
### DISTRITO CENTRAL DE BAYAMÓN MEMORIAL, POLÍTICAS PÚBLICAS Y OBJETIVOS

**5.0**

El DCB se subdivide en tres sectores principales, a saber: el Sector Oeste, el Sector Central y el Sector Este. Estos tres sectores están físicamente segregados por las barreras físicas de las vías principales PR-167 y PR-5. La consolidación del Distrito Central de Bayamón requiere la fusión de estos sectores para integrar usos complementarios, que en el presente se encuentran físicamente aislados y que son necesarios para conformar un conjunto urbano de jerarquía principal en el contexto metropolitano, con opciones diversas y de calidad.

Cada sector del DCB lo componen vecindarios, algunos poblados con bastante actividad que apoya su uso residencial, otros con usos principalmente comerciales, recreativos o institucionales y que demandan mayor ocupación residencial.

En las páginas siguientes se presenta una caracterización de cada Sector del DCB, planteada a partir de las variables generales de sus Fortalezas, sus Debilidades, sus Oportunidades y sus Retos ("SWOT Analysis"). Este análisis brinda el fundamento para las intervenciones públicas contenidas en este Plan, tanto al nivel sectorial como al nivel del vecindario. Así también, son insumo importante en la definición de las Guías de Diseño que se constituirán en el instrumento donde se apoyen las propuestas de nuevos proyectos cónsonos con la visión del conjunto citadino central y principal que se desea promover.

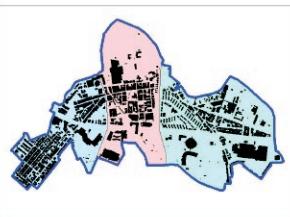




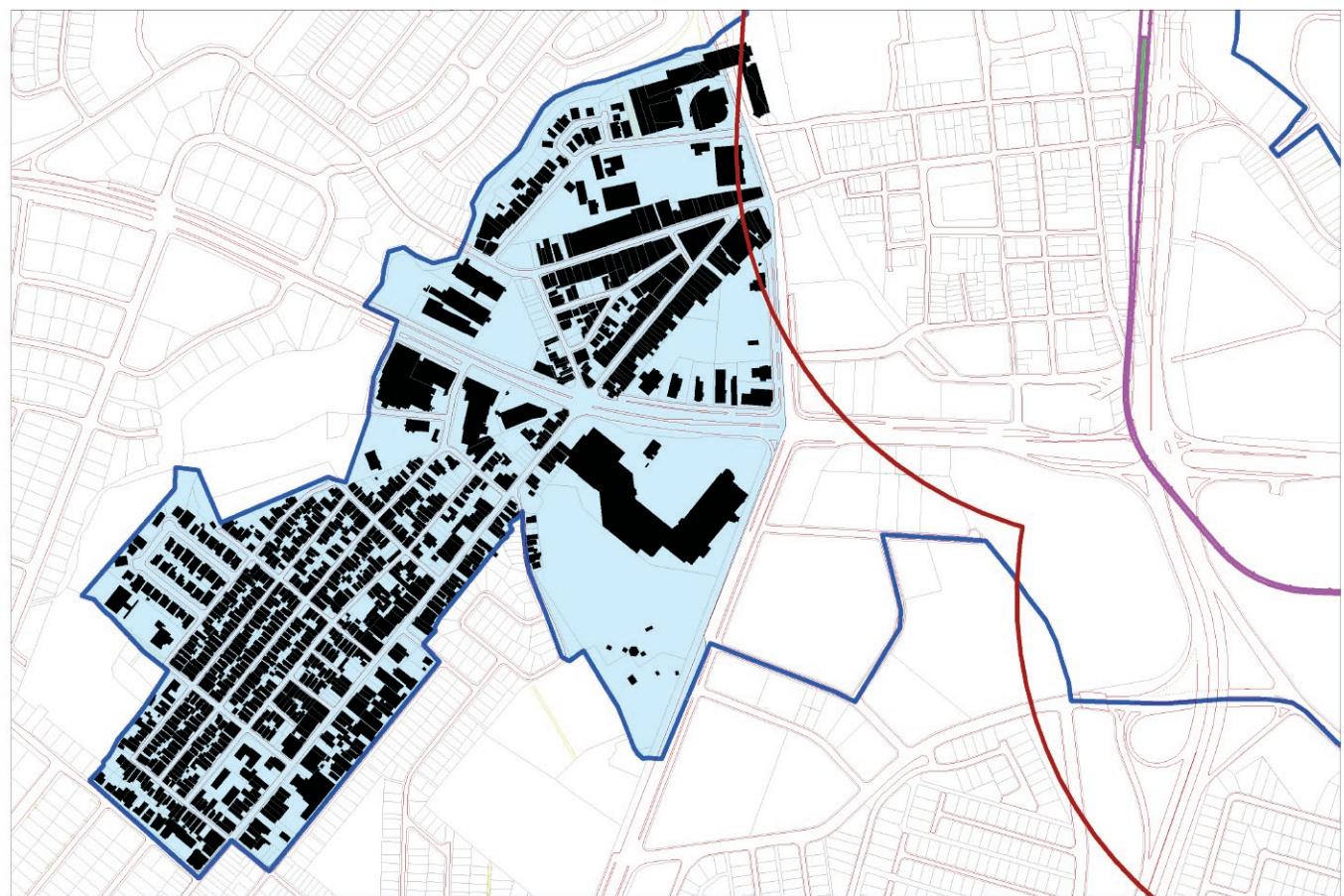
**PLAN DE REVITALIZACION  
DISTRITO CENTRAL  
DE BAYAMON**

**SECTOR OESTE**

- LIMITE DCB
- SECTOR OESTE
- RUTA DEL TU
- LIMITE 500 MTS



N



## 5.1 SECTOR OESTE (INCLUYE A LOS VECINDARIOS VISTA ALEGRE/BRAULIO DUEÑO Y VIEJO CANTÓN)

### FORTALEZAS

- Presencia de Traffic Calming en la PR167 permite que haya conectividad peatonal a los dos lados de la avenida
- Presencia de centros de gobierno
- Presencia de un centro universitario
- Presencia de servicios médicos especializados que sirven a clientela regional
- La existencia de un pulmón verde y área de reserva ambiental en el Parque Junghan
- Proyectos de densificación y de usos mixtos en el área del Viejo Cantón

### DEBILIDADES

- El sector está dividido para el peatón por la PR Núm. 2
- Deterioro de la Avenida Comerío incluyendo actividades comerciales clandestinas
- El tamaño pequeño de lotes y la conglomeración de edificación en Vista Alegre
- Un trazado vial disfuncional en el sector, particularmente en el sector de Vista Alegre
- Dificultad en la coexistencia de usos no compatibles
- Ausencia de dotaciones de infraestructura necesarias para sostener la presión que ejercen usos intensos cercanos
- Ausencia espacios públicos
- Frecuencia de espacios vacantes, abandonados y de edificaciones deterioradas, dalapidadas y desocupadas
- Bajo valor de mercado de las propiedades



- Escasez de usos comerciales y de servicios para las necesidades del vecindario de Vista Alegre/Braulio Dueño
- Dificultad de acceso a servicios de transporte público
- Desvinculación del Parque Junghans del resto del Sector

### OPORTUNIDADES

- Los nuevos proyectos compondrán una mejor integración social al proveer para la coexistencia de usos diversos mediante zonas de transición eficientes entre los espacios privados y el espacio público
- Los nuevos residentes podrán optar por reducir su dependencia del vehículo privado al contar con opciones cercanas para la satisfacción de sus necesidades básicas y con el acceso a sistemas variados de transporte público.
- La presencia del parque Junghans ofrece la oportunidad para brindar al DCB un pulmón verde con espacios maximizados mediante su integración a la trama del DCB a través de la red de rutas peatonales y para vehículos livianos.

### RIESGOS

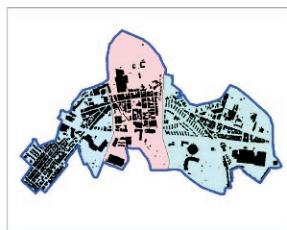
- La morfología de bloques y las características especiales de la comunidad residente en Vista Alegre dificultan las intervenciones físico-espaciales
- Los nuevos proyectos pueden representar cargas insostenibles para la infraestructura existente



**PLAN DE REVITALIZACION  
DISTRITO CENTRAL  
DE BAYAMON**

**SECTOR CENTRO**

- LIMITE DCB
- SECTOR CENTRO
- RUTA DEL TU
- LIMITE 500 MTS



N



## 5.2 SECTOR CENTRO (INCLUYE AL VECINDARIO DEL CENTRO TRADICIONAL)

### FORTALEZAS

- Muchas edificaciones en el centro tradicional proyectan la historia de un pueblo con tres siglos de historia.
- Presencia de centros de gobierno
- Presencia de centros de educación a diferentes niveles
- Concentra actividad comercial
- Contiene centros culturales de diversa índole: Escuela de Bellas Artes, Museos, Teatros
- Presencia de servicios médicos especializados que sirven a clientela regional
- Inciativas de paisajismo urbano han iniciado el acodicionamiento de calles, pasos peatonales y jardines.
- El Parque Central es un gran espacio abierto para el disfrute de áreas verdes y espacios para reunión multitudinaria
- Intervenciones de Traffic Calming en la PR167 permite que haya conectividad peatonal con el sector Oeste del DCB.
- Está dotado de un Centro Comercial (Cantón Mall)
- Dotado de terminales para el intercambio de pasajeros y la combinación de modalidades de transporte.
- Existencia de Estación Tren Urbano
- Servicio de Trolley en la mayor parte de Sector
- Nuevos Proyectos de Densificación y Usos Mixtos

### DEBILIDADES

- Baja Densidad Residencial
- Necesidad de mayores dotaciones de infraestructura, mobiliario y espacios públicos.



- Frecuencia de espacios subutilizados, vacantes, abandonados y de edificaciones deterioradas, dalapidadas y desocupadas

### OPORTUNIDADES

- Los nuevos proyectos compondrán una mejor integración social al proveer para la coexistencia de usos diversos mediante zonas de transición eficientes entre los espacios privados y el espacio público.
- Los nuevos residentes podrán optar por reducir su dependencia del vehículo privado al contar con alternativas cercanas para la satisfacción de sus necesidades básicas y con el acceso a sistemas variados de transporte público.
- La presencia del Parque Central ofrece la oportunidad para el disfrute de un espacio abierto principal en el DCB integrado a la trama del centro a través de la red de rutas peatonales y para vehículos livianos.
- Los numerosos espacios de estacionamiento contenidos en edificios localizados en el centro tradicional proveen la oportunidad de implantar estrategias efectivas para descongestionar las calles y satisfacer en vez las necesidades del peatón
- El realce de su carácter histórico podrá servir de plataforma para actividades socio-culturales de atractivo único en el contexto del municipio y la Región Metropolitana.

### RIESGOS

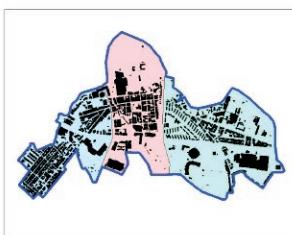
- Los nuevos proyectos pueden representar cargas insostenibles para la infraestructura existente
- Su significancia histórica puede verse afectada de no cuidarse e integrarse en la revitalización, el valor del patrimonio edificado existente.



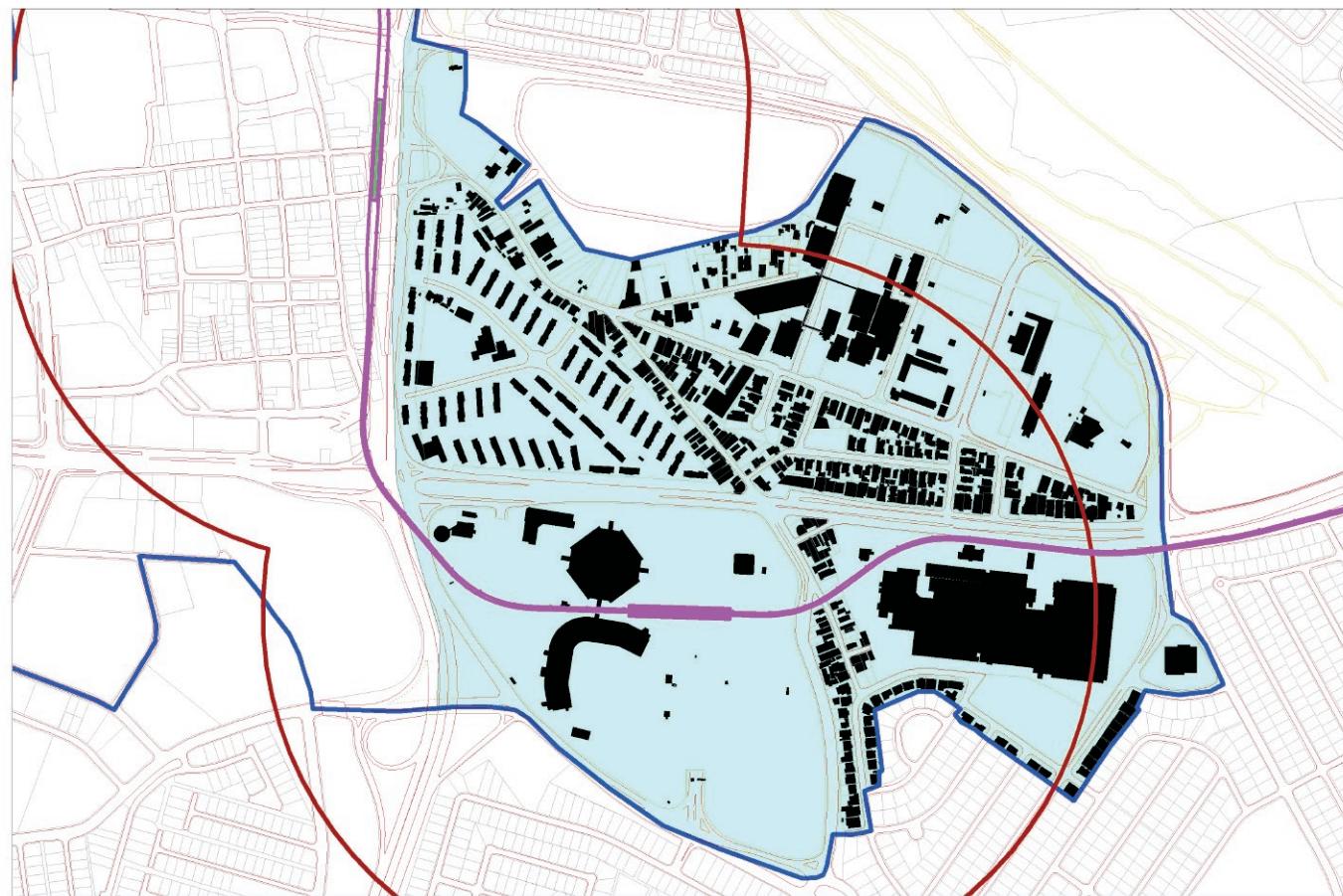
**PLAN DE REVITALIZACION  
DISTRITO CENTRAL  
DE BAYAMON**

**SECTOR ESTE**

- LIMITE DCB
- SECTOR ESTE
- RUTA DEL TU
- LIMITE 500 MTS



ESCALA  
1 : 6,000



## 5.3 SECTOR ESTE (INCLUYE LOS VECINDARIOS DE SANTA CRUZ, EL RESIDENCIAL VIRGILIO DÁVILA Y SANTA ROSA MALL/COMPLEJO ONOFRE CARBALLEIRA)

### FORTALEZAS

- Existencia de una mall de impacto regional
- Existencia de una infraestructura de servicios médicos de impacto regional. Los nuevos desarrollos en el área, particularmente aquellos dirigidos a la provisión de servicios médicos, obligan al reconocimiento del sector como un centro de servicios médicos de oferta variada e intensa para la región.
- Existencia de infraestructura de espectáculos, deportes y recreación de impacto regional
- Existencia de Servicios Gubernamentales para la Región (Centro Judicial)
- Existencia de estación de Tren Urbano
- Alta densidad residencial
- Proximidad geográfica al Paseo Lineal
- Existencia de arte público sobresaliente (La Estrella del Norte)

### DEBILIDADES

- El sector está dividido para el peatón por la PR-2
- Carencia de accesos peatonales y ausencia de conexión visual con vecindarios adyacentes. Por ejemplo, no hay conexión visual entre la Estación Deportivo del Tren Urbano y el área de facilidades médicas del sector . Tampoco existe la conexión visual y peatonal entre el Mall de Santa Rosa y el vecindario de Santa Cruz. El sector está desconectado de la estación de Tren Urbano Bayamón Centro por la complejidad de la intersección de la PR-5 y la PR-2.
- Existencia de bolsillos de pobreza que tienen una morfología urbana dispar.



- No hay conexión peatonal con el Paseo Lineal a pesar de que existe la capacidad de abrir una entrada cerca del Hospital San Pablo.
- Existencia del Residencial Virgilio Dávila desvaloriza las propiedades residenciales que están aledañas a éste y promueve un ambiente de inseguridad a los residentes del área.
- Difícil circulación vehicular
- Segregación de usos

### OPORTUNIDADES

- Es oportunidad el reforzar el reconocimiento de este sector como uno de servicios a la región. El Sector Este presenta un potencial para constituirse en la “Puerta al DCB por donde entra el visitante regional”.
- Los predios que componen el entorno inmediato al Complejo Onofre Carballeira y su disponibilidad presente proveen oportunidades para alcanzar un equilibrio de usos y dotaciones en el Sector. La reconfiguración de la Ave. Lolín Miranda, la ocupación de espacios vacantes y una oferta de uso mixto adelantarán el mejoramiento del sector.
- El Proyecto de arte y espacio público en desarrollo conocido como La Estrella del Norte tiene dimensiones monumentales que permiten su apreciación como hito urbano y elemento de orientación respecto al DCB. Facilitará ubicación a quien transita en auto por las cercanías sirviendo como punto de referencia al Centro. No obstante, su utilización como espacio de encuentro social requerirá ordenar, acondicionar y señalar los accesos peatonales al proyecto. Al no estar accesible peatonalmente desde la estación Bayamón, no promueve el que personas de la RMSJ puedan reconocerlo como una opción de disfrute recreacional.



## RIESGOS

- La presión de desarrollo va convirtiendo los pocos espacios residenciales del Vecindario Santa Cruz en usos comerciales. Las pocas residentes, ante esta presión y por la percepción de inseguridad que promueve el residencial prefieren vender sus propiedades a intereses comerciales. Esto desalienta el uso residencial en el vecindario.
- La existencia de la verja que define el entorno del Residencial Virgilio Dávila enajena a sus residentes del entorno urbano y su oferta de oportunidades. La ubicación de una parcela gigante e inaccesible, fragmenta la morfología del centro (es como si existiese un vano en el conglomerado central) y dificulta conexiones efectivas entre el sectores y junto a ello condiciones sociales y físicas no deseables para un conjunto citadino.

## SEGUNDA PARTE



### DISTRITO CENTRAL DE BAYAMÓN

### MEMORIAL, POLÍTICA PÚBLICA Y OBJETIVOS

**1.0**



#### 1.1 POLITÍCAS PÚBLICAS PARA LA REVITALIZACIÓN DEL DISTRITO CENTRAL DE BAYAMÓN

- **PP1.** Desarrollar nuevos proyectos de vivienda
- **PP2.** Construir y desarrollar una ciudad con dotaciones y amenidades que fomenten la salud y el intercambio cotidiano en el contexto de una urbe agradable y próspera.
- **PP3.** Fortalecer los vecindarios existentes con mayor actividad económica, una mejor condición social y una participación activa en la toma de decisiones.
- **PP4.** Proveer para el desarrollo de servicios de calidad (salud, educación, recreación, seguridad, gobierno), disponibles a todos los residentes.
- **PP5.** Vigorizar los negocios existentes y atraer nuevas inversiones.



**Construir y desarrollar una ciudad con dotaciones y amenidades que fomenten la salud y el intercambio cotidiano en el contexto de una urbe agradable y próspera.**

- **PP6.** Mediante la arquitectura paisajista integrar el ambiente natural con el construido.
- **PP7.** Mejorar los flujos peatonales y vehiculares
- **PP8.** Proveer y promover un mantenimiento adecuado para la ciudad



### DISTRITO CENTRAL DE BAYAMÓN

### MEMORIAL, POLÍTICA PÚBLICA Y OBJETIVOS

**2.0**

#### 2.1. LA PROGRAMACIÓN DE PROYECTOS SE EN MARCARÁ EN LOS SIGUIENTES OBJETIVOS:

##### FÍSICOS

- Consolidación de la ciudad – acercamiento de usos y actividades
- Acceso a un sistema de transporte colectivo integrado y moderno
- Estacionamiento público y transportación multimodal en horario regular y extendido
- Promover la rehabilitación o mejoras a calles, caminos, servicios públicos, áreas de recreo, edificios, estructuras y facilidades en el entorno del centro urbano
- Mejorar las aceras para que sean caminables y accesibles a personas físicamente impedidas
- Incentivar la instalación de mobiliario urbano
- Incentivar el desarrollo de plazas, parques y espacios públicos
- Fomentar planes de reforestación

##### SOCIO-ECONÓMICO

- Fomentar una mezcla balanceada de usos variados en el centro, que incluya: vivienda, comercios, oficinas gubernamentales, estacionamientos, educativos, cuido de

menores, servicios a envejecientes, servicios de salud, expresión cultural, usos para la recreación y el deporte.

- Incentivar la localización de oficinas gubernamentales en el centro
- Estimular el desarrollo y la ubicación de negocios con servicios en horario extendido.
- La densificación del espacio urbano – rehabilitación de viviendas, usos combinados (comercios en primeras plantas cumpliendo con reglamentación vigente)
- Mejoramiento de la condición e instalación de la infraestructura pública y privada: luz, agua, alcantarillado sanitario y pluvial, teléfono, cable, cisternas, plantas de emergencias, etc.
- Estimular la organización de ONG's para que sean promotores de la participación ciudadana y aliados en la identificación de necesidades y alternativas para su atención.

##### CULTURALES

- Fomentar la restauración de edificios de valor histórico
- Fomentar la expresión y el disfrute del arte en todas sus expresiones
- Fomentar el sentido de pertenencia del espacio físico y promover el mantenimiento y cuidado de los recursos disponibles para el disfrute de visitantes y residentes.
- Promover el enriquecimiento y desarrollo individual mediante un intercambio social frecuente y satisfactorio.



## DISTRITO CENTRAL DE BAYAMÓN

## MEMORIAL, POLÍTICA PÚBLICA Y OBJETIVOS

2.2

## 2.2 EL ESPACIO FÍSICO Y LA REVITALIZACIÓN ECONÓMICA

Toda intervención de política económica se lleva a cabo en un contexto físico-espacial, no se da en un vacío. A su vez, las características del espacio físico tienen el potencial de influenciar el desarrollo económico de un área. En los últimos años las estrategias para la revitalización de los centros urbanos se han enfocado en la identificación de las ventajas competitivas que estos centros representan. Mediante esta lógica el objetivo de las estrategias gubernamentales no sería otro sino el de propiciar un ambiente saludable tanto para el sector comercial como para los residentes. Por consiguiente, las estrategias serían: el mejoramiento de la infraestructura, la reducción de la criminalidad, el acondicionamiento del espacio físico, entre otros. Es en este contexto donde mejor podemos ver la planificación del uso del suelo como uno de los gestores del desarrollo económico. Podemos notar la importancia del componente físico-espacial, cuando pensamos en los componentes de una estrategia de revitalización comercial. Cualquier estrategia de revitalización comercial debe contener: un análisis de mercado del área, un mecanismo que influencia la participación de las partes interesadas y un mejoramiento en el diseño y en la imagen del centro urbano. El logro de este último tiene la intención de crear un momentum que, mediante un fuerte impacto visual, atraiga personas que normalmente no estarían dispuestas a visitar el área. Por tanto, las estrategias físico-espaciales deben tener la intención de mercadear el centro urbano mediante la disminución de sus desventajas (tráfico, falta de aceras, criminalidad, entre otros) y el aprovechamiento de sus ventajas (cercanía de usos mixtos, plazas y parques, edificios históricos, entre otros).



Ejemplos exitosos sobre planes de revitalización se han estructurado sobre tres conceptos: destinos, sistemas de circulación y el diseño urbano. Se entiende como destinos las facilidades de la comunidad (comercios, oficinas, hospitales, etc) y los espacios abiertos (públicos y privados). Los planes buscan la creación de enlaces entre estos destinos y los vecindarios mediante el mejoramiento de la accesibilidad, tanto para pedestres como para ciclistas. En términos del diseño urbano, estos planes buscan mejorar el carácter visual y facilitar la movilidad entre los vecindarios.

Entendiendo que la intervención en el espacio físico es medular para la revitalización del Distrito Central de Bayamón (DCB), este plan se enfoca en el establecimiento de estrategias de diseño urbano y del uso del suelo. El DCB, a diferencia de otros centros urbanos de la isla, tiene un sector comercial relativamente fuerte, aunque con limitaciones en términos de horarios. Es por tanto nuestro reto, el hacer del DCB una experiencia urbana agradable que propicie la densificación (poblacional) y, a su vez, cree ventajas competitivas que sean irresistibles a la inversión empresarial.

## 2.3 ORGANIZACIÓN PARA UN CENTRO DE USOS MIXTOS EXITOSO

Examinar el DCB en su conjunto geográfico permite descubrir gran diversidad de usos de diferentes intensidades y categorías. Una valiosa riqueza de dotaciones para una exitosa urbe se ha ido formando en el tiempo, junto con el desarrollo de una capacidad y disciplina administrativa digna de imitarse por otras jurisdicciones en Puerto Rico. Convergen en el Distrito Central de Bayamón, actividades comerciales y de servicios, actividades recreo-deportivas, actividades institucionales, recursos culturales, recursos naturales y construidos, historia y modernidad. Es el DCB un centro activo en horario diurno, repleto de personas que vienen a trabajar, a comprar, a estudiar o a hacer gestiones, pero cada tarde resulta desolado por el traslado del público a las zonas de residencias desarrolladas entre las décadas del 60 y el 80, a partir de un modelo de usos segregados promovido por los instrumentos de zonificación aún vigentes para Puerto Rico y que resultaron en la funesta consecuencia del abandono residencial de nuestros centros urbanos.

Urbe sólo es urbe si resulta hospitalaria, inclusiva y con opciones para el poblador. La densidad necesaria para un conjunto próspero y con la presencia de actividades propias se logra primero atrayendo población residente. Es este el reto primero para que se organice un Distrito Central exitoso, luego también es principal la superación de condiciones que dificultan la convivencia humana y la integración de los espacios que acogen a la población.



Las intervenciones para la superación de la baja densidad poblacional, la desarticulación de sectores y vecindarios y el funcionamiento sub-óptimo, requerirán enfocar en los sistemas que sustentan la vida cotidiana, es decir, sus rutas vehiculares y peatonales, sus áreas de gestión y destinos y los sistemas que propician la integración en armonía de los complementos que conforman el todo. En adelante se discuten estos tres temas principales y el tratamiento físico-espacial sugerido para formar las condiciones necesarias y deseables a un centro de usos mixtos exitoso.



### 2.3.1 LOS ACCESOS Y VÍAS DE SERVICIO (VEHICULARES Y PEATONALES) DEL DCB

Un insumo importante a los planteamientos para una organización efectiva de usos e intensidades por tipo, es la observación del tráfico a través de los accesos y vías principales del DCB, y el examen del movimiento del público a través de los pasos peatonales habituales, los enlaces entre destinos y las áreas de gestión.

#### CONDICIÓN EXISTENTE DE LOS ACCESOS VEHICULARES

Los entradas y salidas vehiculares del DCB se logran a través de nueve (9) nodos principales, a saber (ilustrados en la página 48):

1. la PR-167 al Norte,
2. la PR-2 al Oeste,
3. la PR-167 al Sur;
4. la PR-29 en su intersección con la Calle Degetau,
5. la PR-5, en su intersección con la PR-8855(Ave. Bobby Capó)
6. la PR-5 en su intersección con la Ave. Ramón Luis Rivera
7. la Calle Santa Cruz en su intersección con la PR-8855,
8. la Ave. Lolín Miranda en su intersección con la PR-174
9. la PR-8855 en su intersección con la Calle 1 de Santa Cruz

**LOS ACCESOS VEHICULARES AL SECTOR OESTE** del DCB lo constituyen la PR-167 al Norte, la PR-2 al Oeste y la PR-167 al Sur;

**LOS ACCESOS VEHICULARES AL SECTOR CENTRAL** lo constituyen la PR-167 al Norte, la PR-167 al Sur, la PR-29 en su intersección con la Calle Degetau, la PR-5, en su intersección con la PR-8855(Ave. Bobby Capó) y la PR-5 en su intersección con la Ave. Ramón Luis Rivera

**LOS ACCESOS VEHICULARES** al Sector Este lo constituyen la PR-8855 (Ave. Bobby Capó), la Calle Santa Cruz en su intersección con la PR-8855, la PR-8855 en su intersección con la Calle 1 de Santa Cruz, la PR-2 al Este y la Ave. Lolín Miranda en su intersección con la PR-174

**LA PR-167** tiene su origen en los primeros asentamientos urbanos de Bayamón y servía como la vía de principal acceso. En el tiempo las mejoras a esta vía la consolidaron como la servidumbre primaria de acceso al Centro Urbano. Su paso por el centro mismo obligó la implantación de mecanismos de reducción de velocidad ("traffic calming") para su coexistencia con los usos a las márgenes de la vía en su paso por el centro. Quedan aún por superar condiciones que segregan el espacio entre el sector Oeste y el Central, en su porción Sur.



## DISTRITO CENTRAL DE BAYAMÓN

## MEMORIAL, POLÍTICA PÚBLICA Y OBJETIVOS

2.3



LA PR-5 es una vía de construcción reciente, su diseño responde a flujos vehiculares de alta velocidad y el objetivo de ser “by-pass” a los usos del centro urbano. Las vías de tránsito rápido como ésta resultan efectivas cuando no presentan conflicto con intersecciones de tránsito peatonal o no fragmentan el trazado urbano existente. La PR-5, por haberse construido intersecando usos intensos y centrales de Bayamón, incluyendo los relacionados a la estación Centro del Tren Urbano, presenta hoy día conflictos que requieren atención especial.

## ÁMBITOS DE INTERVENCIÓN PROPUESTOS

Las propuestas para la red de espacios públicos desde la perspectiva del tránsito vehicular y peatonal se recomendarán para la reafirmación de rutas multimodales, continuas, funcionales, seguras y agradables.

- Administración efectiva del volumen y la intensidad del tránsito: redefinición de flujos de tráfico, limitación al estacionamiento que interrumpe el libre fluir del tráfico; uso intensivo de espacios de estacionamiento designados que tengan localizaciones de conveniencia al nivel del sector y del vecindario, la ubicación selectiva de mecanismos de reducción de velocidad vehicular.

- Seguridad: vigilancia al cumplimiento de las disposiciones de ley y orden mediante un uso efectivo de recursos tecnológicos (Sistema de vigilancia electrónica) en combinación con una efectiva acción policiaca. Por otro lado, los nuevos desarrollos deberán contemplar el diseño urbano como instrumento para desalentar la actividad delictiva.
- Diferenciación de espacios para vehículos pesados (carga, transporte colectivo), semi-pesados (carros, motoras) y livianos (bicicletas), así como para el peatón
- Paisajismo cuidadoso que aporte a una clara identificación de las rutas diferenciadas. Así también que aporte a la conveniencia, a la comodidad y al disfrute del espacio público como uno que interconecta áreas de gestión pero que además acoge y propicia una sana convivencia e interacción social

La identificación de áreas de gestión, de espacios abiertos como plazas, jardines y parques, la evaluación de las rutas que en el presente son utilizadas por el público y las sugerencias para la afirmación de nuevas rutas constituyen el conglomerado de espacios a intervenir.

**PLAN DE REVITALIZACION  
DISTRITO CENTRAL  
DE BAYAMON**

**RED DE ESPACIOS  
PUBLICOS**

-  LIMITE DCB
-  AREAS DE GESTION
-  PARQUE, PLAZAS Y JARDINES

-  NODOS DE INTERACCION

-  RUTA DEL TU

-  LIMITE 500 MTS

**PASOS PEATONALES**

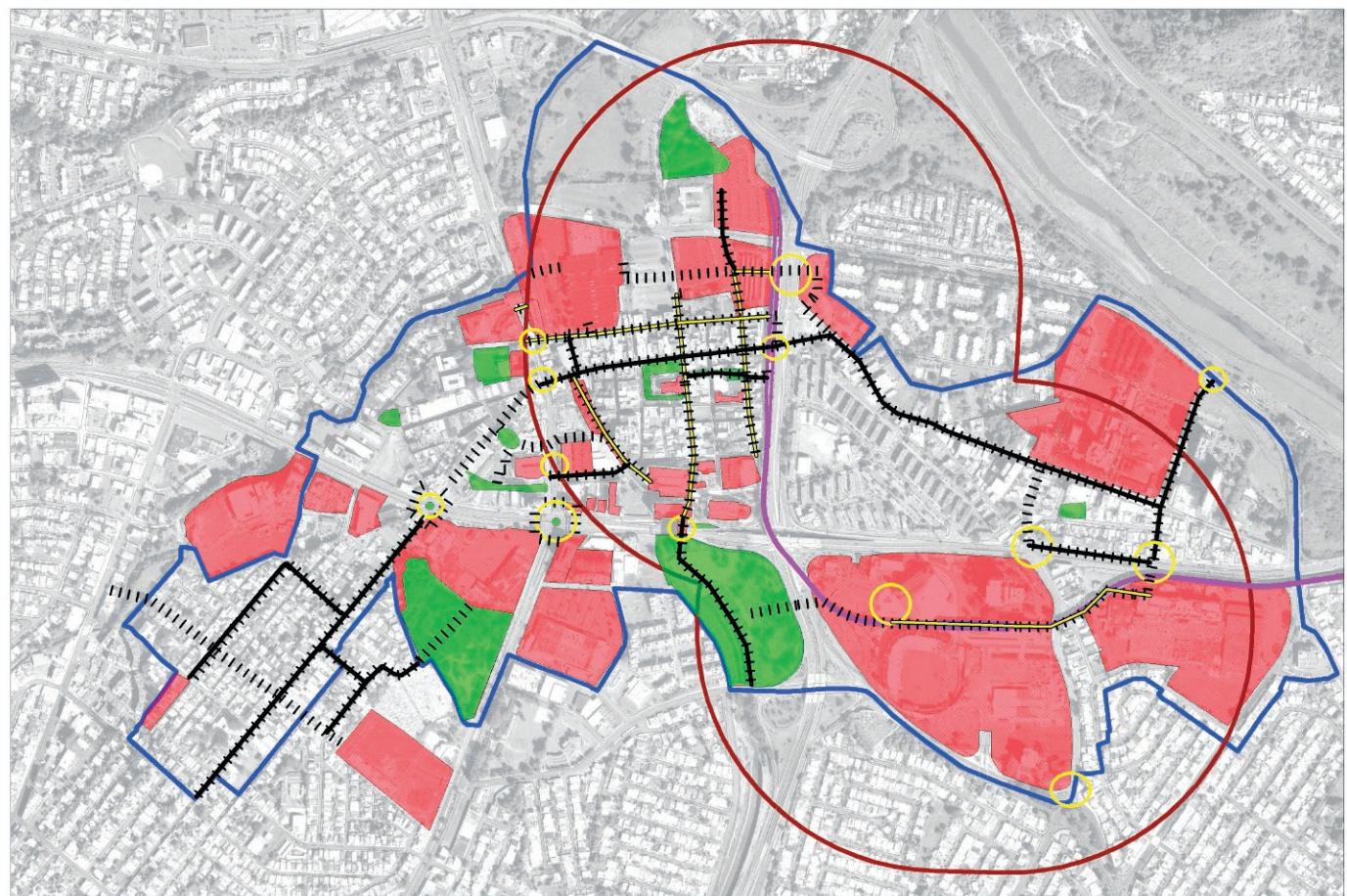
-  Pasos ya mejorados

-  Pasos a mejorar

-  Pasos a construir



ESCALA  
1 : 9,000



### 2.3.2 PRINCIPALES ÁREAS DE GESTIÓN DEL DCB

#### CONDICIÓN EXISTENTE RESPECTO A LAS ÁREAS DE GESTIÓN EN EL DCB

Actualmente, el DCB ofrece importantes servicios a residentes y visitantes. Son parte de la vida cotidiana del Centro de Bayamón las gestiones básicas (un corte de pelo, la compra de algún artículo de necesidad, el pago de utilidades, la gestión en el banco, estudiar, trabajar, compartir un café en la calle o la plaza) y también las gestiones de ocasión (visitar el teatro, participar de algún evento público, asistir a un espectáculo o a ver nuestro deporte favorito). También es conocido que la gestión diaria en el Centro de Bayamón incluye a un alto número de población flotante, que no reside en la jurisdicción de Bayamón. En el DCB convergen residentes de las áreas suburbanas de Bayamón, residentes de las zonas rurales localizadas más al Sur del territorio bayamonés y también población de los municipios aledaños (Bayamón comparte límites con ocho municipios).

Para que el movimiento de personas en el DCB resulte en una experiencia grata y deseada, es recomendable analizar las cercanías y proximidades respecto a usos vecinales, usos complementarios en el nivel del sector y los usos que funcionan como imanes de atracción para público no residente.

Se aspira a un DCB donde los movimientos de público entre vecindarios y sectores no resulten accidentados ni riesgosos, tampoco que requieran del uso del vehículo privado. Se ha considerado apropiado satisfacer referencias eficientes de recorridos entre diversos usos, según expresados en el gráfico siguiente:



#### AMBITOS DE INTERVENCIÓN PROPUESTOS

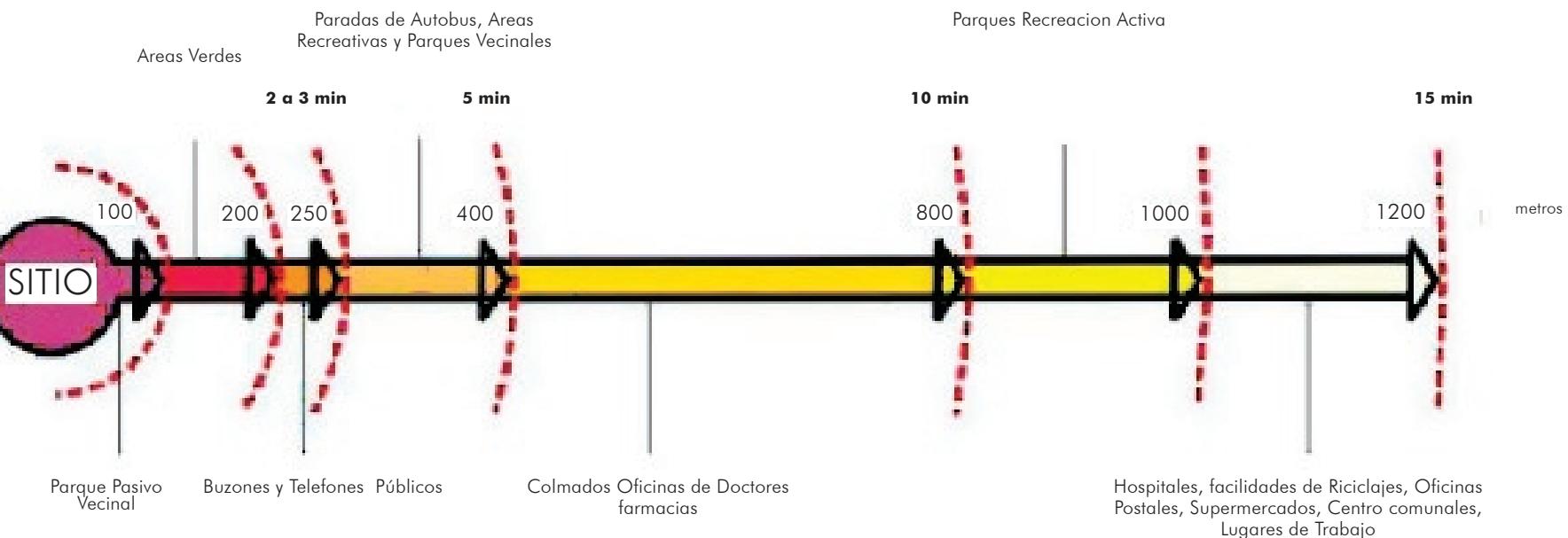
**TRIANGULACIÓN:** Implica la localización planificada de actividades principales en las inmediaciones de los nodos de interacción e integración de público. Esta estrategia abonará a una circulación de personas en todas las direcciones del DCB inyectándole vida a cada vecindario y sector.

**REFUERZO A NODOS DE INTEGRACIÓN ENTRE SECTORES Y VECINDARIOS** que compondrán espacios de transición entre modalidades de tránsito, descansos para el usuario, lugares de encuentro y para la interacción social, y que también podrán constituirse en hitos para la ciudad.

**PAISAJISMO CUIDADOSO QUE APORTE AMBIENTES AGRADABLES Y DOTADOS DE ELEMENTOS SUFICIENTES DE COMODIDAD AL USUARIO** y que además sean planificados de forma que sus usuarios sientan pertenencia del espacio y que a la vez el mantenimiento público resulte facilitado.

**REDUNDANCIA EN LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO:** Promover el servicio de varias modalidades en una misma área geográfica a fin de constituir redundancias de beneficio a los usuarios que representarán la oportunidad al público de seleccionar su medio preferido. Por otro lado, la competencia entre sistemas habrá de estimular en cada proveedor el mantener una oferta de calidad (servicio a tiempo, con regularidad, fácilmente reconocible, con vehículos bien mantenidos, etc). Resultará principal dotar los sistemas de transporte colectivo de paradas con diseño y mobiliario urbano que facilite esperas, recogido y desmonte de pasajeros. También satisfacer la orientación pública necesaria, mediante una amplia divulgación de rutas, asistida por rotulación efectiva.

## DIAGRAMA DE DISTANCIA A SER RECORRIDO HACIA LAS FACILIDADES EXISTENTES DEL DISTRITO





### 2.3.3 LOS ESPACIOS ABIERTOS, LA BELLEZA NATURAL Y LOS RECURSOS CRÍTICOS.

#### CONDICIÓN EXISTENTE RESPECTO A LOS ESPACIOS ABIERTOS Y LOS RECURSOS CRÍTICOS

La preservación de los espacios abiertos, la belleza natural y el cuidado de los recursos sensibles resulta ser un componente principal para una mayor calidad de vida y prosperidad económica. No atender estos asuntos representará para toda comunidad un riesgo potencial al acecho en cualquier eventualidad y una valorización diferente de sus recursos construidos y de la experiencia de quienes usan estos espacios. El DCB ubica a las márgenes de dos recursos acuáticos principales de Puerto Rico: Río Bayamón y Río Hondo. En el pasado el embate de eventos atmosféricos afectó la condición de las áreas del centro y aunque las obras de canalización y mitigación han minimizado los riesgos, estos recursos son parte de los activos del DCB y el manejo efectivo de los mismos tiene que ser integrado en todo Plan que atiende este espacio.

- Ambitos de intervención propuestos
- Incorporar a la red de espacios públicos los parques, jardines y recursos acuáticos.

- Reforestar todo espacio público aportando sombra, belleza y a la producción de oxígeno y su efecto en la reducción de los niveles de CO<sub>2</sub>.
- Promover el uso de especies nativas que faciliten el mantenimiento y la vida de la inversión en forestación.
- Realizar un análisis de vulnerabilidad y riesgos respecto a los recursos naturales existentes en el DCB y su entorno inmediato, a fin de conocer el impacto posible de cualquier eventualidad en relación a la pérdida o afectación de los diferentes activos del DCB.
- Integrar los espacios abiertos y recursos naturales a los usos de la vida cotidiana en forma armónica y participativa.
- Conformar una campaña continua de orientación pública que estimule en la población el sentido de pertenencia respecto a estos lugares y promueva el cuidado de los mismos.



## 2.4 PRINCIPIOS PARA TRANSFORMAR ESPACIOS PÚBLICOS EN EXTRAORDINARIOS LUGARES COMUNITARIOS

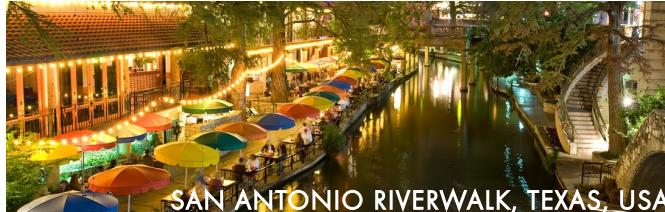
Ideas para hoy y mañana – Tomado de “The project for Public Spaces”

- **RECONOCER QUE LA COMUNIDAD ES EL EXPERTO:** El punto de partida para desarrollar un concepto es identificar los talentos, las perspectivas y las potencialidades de la comunidad. La participación de la comunidad en elaborar la concepción de futuro genera sentido de pertenencia.
- **CREAR UN ESPACIO NO UN DISEÑO:** Incluir elementos que hagan al usuario del espacio sentirse bienvenido, confortable y atraído por el lugar. Elementos que colectivamente añadan más que el que se constituyan en la suma de las partes.
- **CONTAR CON SOCIOS:** Los socios son fundamentales respecto al éxito de un proyecto para mejoramiento de un espacio. Proveen apoyo y asistencia principalmente en la etapa del despegue de un proyecto.
- **OBSERVAR:** Considerar los éxitos y fracasos asociados a un espacio urbano (qué los hace funcionar, qué le gusta a la gente y qué no) brinda ideas sobre qué falta y qué sobra, qué se puede incorporar y qué se debe rechazar.
- **TENER UNA VISIÓN:** Por ejemplo, una visión es la idea sobre qué actividades deben coexistir, que el lugar debe ser confortable, que debe proyectar una buena imagen, que sea motivo de orgullo para su gente, etc.

## DISTRITO CENTRAL DE BAYAMÓN

## MEMORIAL, POLÍTICA PÚBLICA Y OBJETIVOS

2.4



- **ADELANTAR EL DESARROLLO DE LA VISIÓN, PASO A PASO:** No se puede hacer todo de inmediato, sin embargo, hay intervenciones que pueden ser casi inmediatas, y motivan el cambio, por ejemplo, el arte público, los cruces peatonales, los paseos peatonales, los jardines, los murales, etc.
- **TRIANGULACIÓN (UNIR LA GENTE):** Aplicar el principio donde el acomodo de los elementos en el espacio estimula la interacción pública.
- **"SIEMPRE DICEN QUE PUEDE LOGRARSE":** Hay ideas muy radicales que ameritan estudio profundo. Brindar importancia a las intervenciones de pequeña escala que nutren el espacio sobre el que se interviene, demostrará paulatinamente la importancia de cada lugar y ayudará a combatir los obstáculos.
- **LA FORMA APOYA LA FUNCIÓN:** El insumo de la comunidad, los socios potenciales, el entendimiento de cómo funcionan otros espacios, la experimentación y el superar los obstáculos, son elementos que proveen el concepto para el espacio, te dicen qué forma es necesaria para alcanzar la visión del espacio deseado.
- **EL "ISSUE" NO ES DINERO:** La participación y el entusiasmo moverá las iniciativas necesarias para el logro. Visualizar el costo como algo que no comparará con los beneficios.

- **EL PROYECTO NUNCA SE TERMINA:** Los excelentes espacios públicos responden a las necesidades cambiantes de aquellos que los usan. Por otro lado, los lugares y su equipo se deteriorarán y necesitarán mantenimiento. Tener mente abierta ante estos cambios proveerá para que se viabilize su atención.

# Bayamón, CIUDAD VERDE

## POLITICA PUBLICA DE SUSTENTABILIDAD

### OBJETIVOS



Sustitución de vehículos y equipos para una mayor eficiencia energética

Manejo eficiente, efectivo y seguro de los despercios sólidos

Desarrollo urbano inteligente ("Smart Growth") y orientado al Tránsito ("TOD")

Adopción de Ordenanzas Municipales para incentivar la inversión privada en alineación con la política pública de sustentabilidad adoptada

Campaña de Educación Pública

Herramientas para la economía familiar

Desarrollo de Infraestructura Verde

Implantación de tecnologías para eficiencia energética y el uso de energía renovable

## DISTRITO CENTRAL DE BAYAMÓN

## MEMORIAL, POLÍTICA PÚBLICA Y OBJETIVOS

2.5

## 2.5 DESARROLLO SUSTENTABLE

**RESOLUCIÓN DE LA LEGISLATURA MUNICIPAL DE BAYAMÓN PUERTO RICO, A LOS FINES DE ADOPTAR LA POLÍTICA PÚBLICA DE DESARROLLO SUSTENTABLE DEL MUNICIPIO DE BAYAMÓN, A CONOCERSE COMO BAYAMÓN CIUDAD VERDE**

-“Viajamos juntos, pasajeros de esta pequeña nave.....preservados de aniquilación sólo por el cuidado, el trabajo, y yo diría, por el amor que le damos a nuestra frágil embarcación.”

Adlai Stevenson, en su último discurso, 1965

**POR CUANTO:** Ante el impacto medioambiental de las actividades humanas, ya desde la década de los setenta, ha surgido una creciente demanda social por un crecimiento sostenible, originado por una parte por la crisis energética iniciada con el conflicto de Medio Oriente y por otra parte, por un análisis cada vez mayor y mejor de la repercusión en el ambiente de nuestras actividades.

**PORCUANTO:** El cambio climático es la mayor amenaza ambiental del siglo XXI y tiene serias consecuencias económicas, sociales y ambientales.

**POR CUANTO:** El ambiente construido tiene un profundo impacto en nuestro ambiente natural, economía, salud y productividad, por ende resulta de vital importancia la concentraciones y la acción proactiva para el balance adecuado entre desarrollo y ambiente.



**POR CUANTO:** El 60% de las emisiones de gases de efecto invernadero corresponden a actividades en las que los ciudadanos tienen algún tipo de influencia y, por ende, será necesario que se considere esto un asunto de preocupación de todos.

**POR CUANTO:** Se ha documentado ampliamente que el arbolaje y forestación tienen impactos positivos para reparar el daño ambiental, reduciendo los niveles de temperatura y los niveles de CO<sub>2</sub> y aportan significativamente en la conservación de las aguas, el embellecimiento del paisaje y tiene influencia beneficiosa a la psique humana.

**POR CUANTO:** El Municipio de Bayamón reconoce la importancia de promover la conservación del medioambiente y el uso racional de los recursos a los efectos de no comprometerlos limitando el disfrute de éstos por las generaciones futuras.

**PORCUANTO:** El Municipio de Bayamón reconoce que no es posible mantener un ambiente saludable sin una economía robusta, así como tampoco es posible tener una economía robusta sin un ambiente saludable.

**POR CUANTO:** El Municipio de Bayamón promulga por medio de esta Resolución su Política Pública de Desarrollo Sustentable, la que dará a conocer mediante la campaña titulada **BAYAMÓN, CIUDAD VERDE**



**POR CUANTO:** **BAYAMÓN, CIUDAD VERDE** persigue aportarle a Puerto Rico iniciativas que demuestren posible la transformación de un modelo de desarrollo tradicional a un modelo de desarrollo socio-económico sustentable, con énfasis en el desarrollo local pero con conectividad global.

**POR CUANTO:** **BAYAMÓN, CIUDAD VERDE** se sustenta en un nuevo conjunto de principios guía, a saber:

- Reconocer al ambiente como: factor de unificación social y como fundamento de una nueva diplomacia o manera de hacer las cosas,
- Mantener un inventario continuo de factores económicos deseables y mantener una contabilidad acertada sobre el manejo del ambiente,
- Estimular la inversión socialmente responsable,
- Propiciar el enriquecimiento armonioso de los factores de capital: Capital Natural, Capital Financiero, Capital Producido y Capital Humano y Social
- Lograr una nueva plataforma económica promoviendo:
  - Desarrollos/Proyectos inspirados en los mejores principios y objetivos contenidos en los tratados y protocolos ambientales.
  - Desarrollos/Proyectos bien calibrados y alineados con un desarrollo socio-económico local y regional sustentable

**POR CUANTO:** **BAYAMÓN, CIUDAD VERDE** se compromete a:

- Proteger sus recursos locales del efecto detrimental que tiene el uso irracional y desmedido,
- Promover la responsabilidad social en favor del medioambiente a los efectos de proteger los recursos y propiciar un uso racional, cuidadoso y consciente.
- Adoptar prácticas gubernamentales sensibles con el medioambiente como la eficiencia energética, y el desarrollo urbano sustentable, inteligente y orientado al uso del transporte Colectivo y al tránsito peatonal.

**POR CUANTO:** **BAYAMÓN, CIUDAD VERDE** se enfoca en implantar de inmediato la Política Pública de Desarrollo Sustentable adoptada, con los siguientes OBJETIVOS:

1. Estimular la conciencia ambiental en cada ciudadano y promover la modificación de conductas de despilfarro.
2. Proveer a los ciudadanos de Bayamón herramientas para atajar la crisis económica y a la vez asumir prácticas conscientes de ahorro y cuidado del ambiente
3. Desarrollar iniciativas públicas de Infraestructura Verde y facilitar la inversión privada en este renglón evaluando y propiciando la implantación de tecnologías para eficiencia energética y el uso de energía renovable

### DISTRITO CENTRAL DE BAYAMÓN MEMORIAL, POLÍTICA PÚBLICA Y OBJETIVOS **2.5**

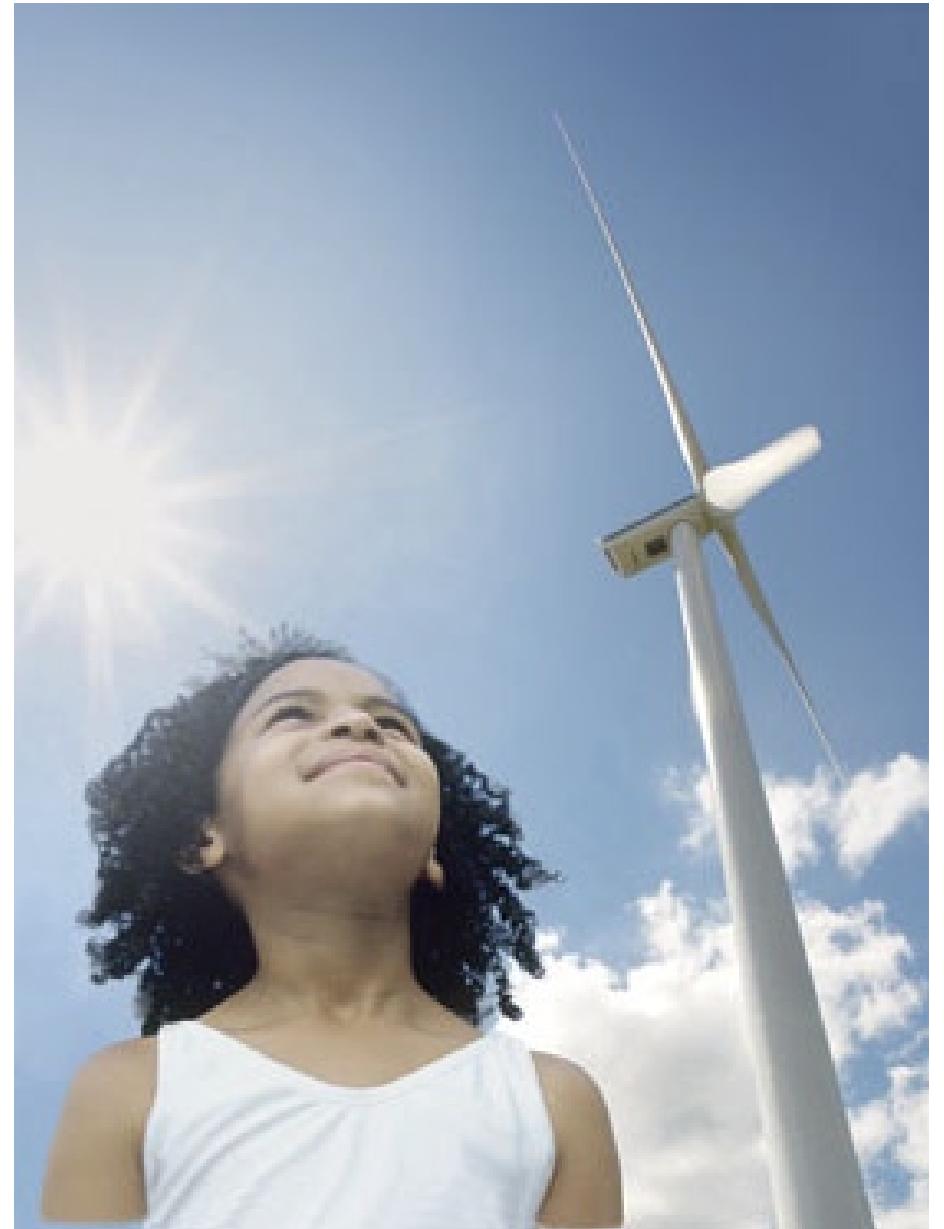


POR CUANTO: RESUÉLVASE POR LA LEGISLATURA MUNICIPAL DE BAYAMÓN PUERTO RICO, LO SIGUIENTE:

**SECCIÓN 1RA.:** Adoptar la Política Pública de Desarrollo Sustentable del Municipio de Bayamón, a conocerse como **BAYAMÓN, CIUDAD VERDE**

**SECCIÓN 2DA.:** Esta Resolución comenzará a regir inmediatamente después de ser aprobada por la Legislatura Municipal y firmada por el Alcalde.

**SECCIÓN 3RA:** Copia debidamente certificada de esta Resolución se le hará llegar al Departamento de Estado, al Comisionado de Asuntos Municipales y a todas las oficinas municipales y estatales concernientes, para su conocimiento y acción.



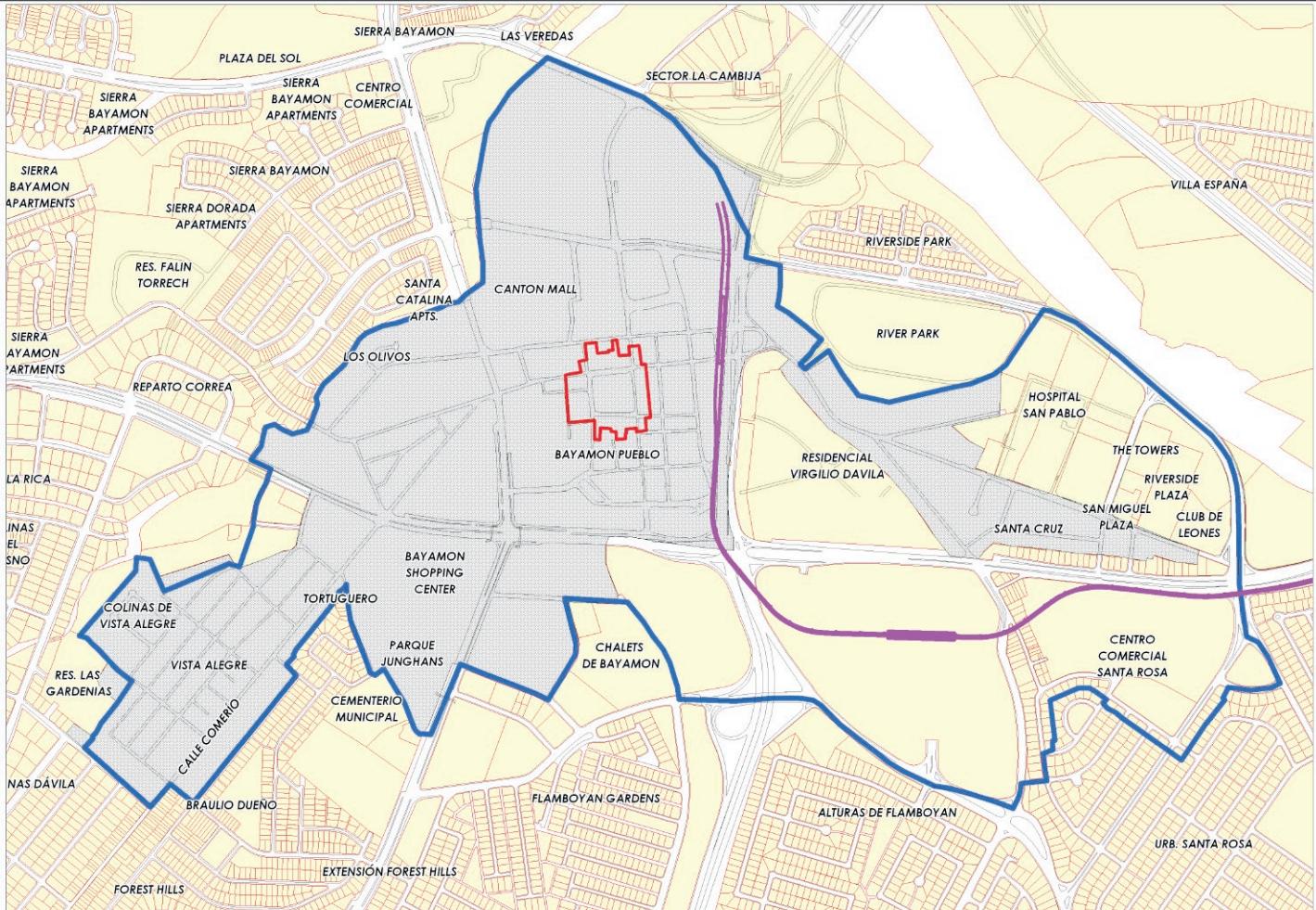


**PLAN DE REVITALIZACION  
DISTRITO CENTRAL  
DE BAYAMON**

**DELIMITACION PARA  
APLICACION DE  
INCENTIVOS DE  
LA LEY 212,  
29 DE AGOSTO DE 2002**

- LIMITE DISTRITO CENTRAL DE BAYAMON
- DELIMITACION PROVISIONAL
- DELIMITACION PRELIMINAR
- ~ RUTA TREN URBANO

**JUNIO, 2008**



## DISTRITO CENTRAL DE BAYAMÓN

## MEMORIAL, POLÍTICA PÚBLICA Y OBJETIVOS

2.6

## 2.6 ZONA DE INCENTIVOS Y BENEFICIOS DE LA LEY 212, DEL 29 DE AGOSTO DE 2002.

La Ley hace mandataria la preparación de Planes de Rehabilitación (Revitalización) que incluyan metas principales como el reposar, el estimular el comercio e industria local y atraer más inversión mediante el mejoramiento del ambiente urbano. Estas metas habrán de alcanzarse vía un conjunto de guías urbanísticas y programas de actuación conformes.

El Municipio de Bayamón reconoce a la Ley 212 como un instrumento útil a fin de incentivar el redesarrollo, principalmente en zonas donde la calidad del ambiente urbano presenta decadencia ya sea por su antigüedad, o por una complejidad e intensidad en necesidad de ordenamiento.

**DELIMITACIÓN PRELIMINAR** – Corresponde a la zona del entorno inmediato a la Plaza y la Iglesia, en el cuadrángulo tradicional del pueblo de Bayamón y que por la configuración física de casi todo asentamiento urbano que data de la época española en PR, se reconoce como "El Centro". La Dirección de Urbanismo mediante comunicación del 18 de diciembre de 2006 aprobó esta Delimitación Preliminar para la aplicación inmediata de los incentivos de la Ley 212, previo a la satisfacción del requerimiento de Plan de Area.

**DELIMITACIÓN PROVISIONAL** - Para efectos de la Ley 212 se define como "Centro Urbano" a aquella porción geográfica comprendida en el entorno del corazón o casco de un pueblo o ciudad, que ha sido definida como tal por el municipio en un Plan de Area o que ha sido designada



como Zona Histórica o delimitada por la Dirección de Urbanismo con el asesoramiento de la Junta de Planificación y en estrecha coordinación con el Alcalde del Municipio objeto de renovación. La delimitación provisional declara la elegibilidad de la zona en cuestión, para la aplicación de las disposiciones de la Ley Núm. 212 con sus incentivos y beneficios para el redesarrollo urbano.

El Plan de Revitalización del Distrito Central de Bayamón, habrá de reunir los instrumentos necesarios para un redesarrollo conforme los objetivos que se declaran en la Ley 212 y habilitará los mecanismos de incentivos provistos en Ley en la **ZONA DE INCENTIVOS Y BENEFICIOS DE LA LEY 212, SEGÚN PRESENTADA EN LA HOJA ANTERIOR**.



**DISTRITO CENTRAL DE BAYAMÓN MEMORIAL, POLÍTICAS PÚBLICAS Y OBJETIVOS**
**A**
**REGLAMENTOS Y ESTÁNDARES APLICABLES**
**MUNICIPIO DE BAYAMÓN**

1. Reglamento de Ordenación Número 1 - que regirá las disposiciones de usos del suelo en el Municipio de Bayamón (28 de diciembre de 1993)
2. Reglamento de Ordenación Número 2 - que regirá las disposiciones sustantivas y procesales de la Oficina de Planificación del Municipio de Bayamón (28 de diciembre de 1993)
3. Reglamento de Ordenación Número 3 - que regirá las disposiciones sustantivas y procesales de la Oficina de Permisos del Municipio de Bayamón (28 de diciembre de 1993)
4. Reglamento de Ordenación Número 4 - que regirá las disposiciones sustantivas y procesales de las Juntas de Comunidad del Municipio de Bayamón (28 de diciembre de 1993)

**ORDENANZAS DE LA LEGISLATURA MUNICIPAL DE BAYAMÓN QUE REGULAN EL ESPACIO PÚBLICO**

Número de Ordenanza	Fecha de aprobación	Título	Oficina a cargo de su implantación
Ordenanza Núm. 34	12/05/07	Ordenanza de la Legislatura Municipal de Bayamón, Puerto Rico, para enmendar la ordenanza numero 73, serie 1991-1992, que adopta el reglamento que ha de regir las concesiones de permisos a vendedores y negocios ambulantes en la jurisdicción del municipio de Bayamón, y para otros fines relacionados.	Facilidades comerciales
Ordenanza Núm. 8	18/07/06	Ordenanza de la Legislatura Municipal de Bayamón, Puerto Rico, a los fines de reglamentar las colectas en las vías públicas y prohibir otras conductas que afecten la tranquilidad y bienestar de la ciudadanía dentro de los límites territoriales del municipio de Bayamón.	Facilidades comerciales
Ordenanza Núm. 51	12/01/1999	Ordenanza de la Asamblea Municipal de Bayamón, Puerto Rico, para corregir y enmendar la ordenanza numero 13, serie 1981-1982, y la ordenanza numero 60, serie 1997-1998, y también reglamentar (determinar) aclarar el nombre de la calle autorizada para el uso oficial de los taxis (porteadores públicos) de Bayamón, en el lado sur (marginal) frente al terminal Tomas Kuilan Pérez.	Facilidades comerciales

Número de Ordenanza	Fecha de aprobación	Título	Oficina a cargo de su implantación
Ordenanza Núm. 13	28/07/1981	Ordenanza de la Asamblea Municipal de Bayamón, Puerto Rico, para reglamentar el transito de vehículos de motor en la calle Rossi en el tramo cercano al terminal Tomás Kuilan Pérez y autorizar en el lado sur de la calle el estacionamiento de los taxis en Bayamón y fijar penalidades por infracción.	Facilidades comerciales
Ordenanza Núm. 57	18/02/1986	Ordenanza de la Asamblea Municipal de Bayamón, Puerto Rico, para reglamentar el uso y administración de los kioscos pertenecientes a las facilidades comerciales del municipio de Bayamón, y para otros fines.	Facilidades comerciales
Ordenanza Núm. 10	28/07/1981	Ordenanza de la Asamblea Municipal de Bayamón, Puerto Rico, para asignarle a los vendedores ambulantes áreas específicas en la Ciudad de Bayamón para vender sus artículos, de modo que se preserve la estética de la ciudad y para otros fines similares.	Facilidades comerciales
Ordenanza Núm. 34	03/05/07	Ordenanza de la Legislatura Municipal de Bayamón, Puerto Rico, para enmendar la ordenanza número 73, serie 1991'1992, que adopta el reglamento que ha de regir las concesiones de permisos a vendedores y negocios ambulantes en la jurisdicción del municipio de Bayamón, y para otros fines relacionados.	Policía Municipal
Ordenanza Núm. 21	18/02/05	Ordenanza de la Legislatura Municipal de Bayamón, puerto rico, para enmendar la ordenanza núm. 79 serie 1997–1998, la cual regula el horario el expendio, venta o consumo de bebidas alcohólicas y para otros fines.	Policía Municipal
Ordenanza Núm. 31	24/01/03	Ordenanza de la Legislatura Municipal de Bayamón, Puerto Rico, para enmendar la sección séptima de la ordenanza núm. 75, serie 1994–1995 del 2 de marzo de 1995, según enmendada, el horario de las zonas de carga y descarga de las calles del centro del pueblo de Bayamón.	Policía Municipal

## DISTRITO CENTRAL DE BAYAMÓN MEMORIAL, POLÍTICAS PÚBLICAS Y OBJETIVOS

A

Número de Ordenanza	Fecha de aprobación	Título	Oficina a cargo de su implantación
Ordenanza Núm. 9	10/09/01	Ordenanza de la Legislatura Municipal de Bayamón, Puerto Rico, para enmendar la sección séptima de la ordenanza núm. 75, serie 1994–1995 del mes de marzo de 1995, a fin de aumentar el tiempo en que podrán estacionarse vehículos de motor en las calles del centro del pueblo de Bayamón.	Policía Municipal
Ordenanza Núm. 64	04/03/99	Ordenanza de la Asamblea Municipal de Bayamón, Puerto Rico, para declarar una zona de carga y descarga en la calle Ongay, detrás del Laboratorio Clendo en el Municipio de Bayamón.	Policía Municipal
Ordenanza Núm. 22	07/08/98	Ordenanza de la Asamblea Municipal de Bayamón, para prohibir el estacionamiento frente al Museo Francisco Oller y establecer la penalidad o sanción aplicable por la infracción a sus disposiciones.	Policía Municipal
Ordenanza Núm. 31	11/09/96	Ordenanza de la Asamblea Municipal de Bayamón, Puerto Rico, para establecer doce estacionamientos exclusivos en la calle Dr. Veve, frente a la Iglesia la Santa Cruz, y para otros fines.	Policía Municipal
Ordenanza Núm. 75	02/03/95	Ordenanza de la Asamblea Municipal de Bayamón, Puerto Rico, para ordenar la circulación y estacionamiento de vehículos de motor en el centro de Bayamón, definir las penalidades por infracciones a la presente ordenanza y para otros fines.	Policía Municipal
Ordenanza Núm. 62	08/03/96	Ordenanza de la Asamblea Municipal de Bayamón, Puerto Rico, para establecer cuatro estacionamientos exclusivos en la calle Maceo, frente a la Casa Parroquial de la Iglesia de la Santa Cruz y para poder derogar la ordenanza núm. 69 serie 1993–1994.	Policía Municipal
Ordenanza Núm. 40	03/02/88	Ordenanza de la Asamblea Municipal de Bayamón, Puerto Rico, para prohibir pegar, fijar, imprimir o pintar sobre cualquier propiedad publica y Municipal, aviso o anuncio que afecte el ornato público y proveer sanciones por la comisión de dichos actos y para otros fines.	Policía Municipal

Número Ordenanza	de aprobación	Título	Oficina a cargo de su implantación
Ordenanza Núm. 63	21/03/79	Ordenanza de la Asamblea Municipal de Bayamón, Puerto Rico, para prohibir ambular por las avenidas, calles, plazas, paseos, caminos y/o cualquier otro lugar público dentro de la jurisdicción de este municipio a toda persona que se disfraze con el propósito de evitar que se le descubra, reconozca o identifique en la comisión de algún delito, o de ocultarse, disfrazarse o escaparse al ser descubierto, arrestado o convicto de algún delito.	Policía Municipal
Ordenanza Núm. 40	28/06/07	Ordenanza de la Legislatura Municipal de Bayamón, Puerto Rico, a los fines de autorizar al Alcalde a declarar un periodo de moratoria de un año en el otorgamiento de permisos para el establecimiento de ciertos negocios en el municipio de Bayamón.	Ordenamiento Territorial
Ordenanza Núm. 59	30/06/04	Ordenanza de la Legislatura Municipal de Bayamón, Puerto Rico, para a los fines de autorizar al Alcalde a declarar un periodo de moratoria de un año en el otorgamiento de permisos para ciertos proyectos en el municipio de Bayamón.	Ordenamiento Territorial
Ordenanza Núm. 21	18/02/05	Ordenanza de la Legislatura Municipal de Bayamón, Puerto Rico, para enmendar la ordenanza num. 79 serie 1997-98, la cual regula el horario del expendio, venta o consumo de bebidas alcohólicas y para otros fines.	Oficina de Permisos
Ordenanza Núm. 38	06/04/06	Ordenanza de la Legislatura Municipal de Bayamón, Puerto Rico, para autorizar al Alcalde, Ramon Luis Rivera, hijo a enmendar el Reglamento sobre declaración y erradicación de estorbos públicos en el municipio de Bayamón.	Oficina de Vigilantes Ambientales
Ordenanza Núm. 33	14/04/05	Ordenanza de la Legislatura Municipal de Bayamón, Puerto Rico, para aprobar el Reglamento para prohibir el depósito en la jurisdicción de Bayamón de toda clase de chatarra en lugares no autorizados por ley; y para otros fines.	Oficina de Vigilantes Ambientales

## DISTRITO CENTRAL DE BAYAMÓN MEMORIAL, POLÍTICAS PÚBLICAS Y OBJETIVOS

A

Número de Ordenanza	Fecha de aprobación	Título	Oficina a cargo de su implantación
Ordenanza Núm. 32	08/02/02	Ordenanza de la Legislatura Municipal de Bayamón, Puerto Rico, para prohibir el deposito de toda clase de chatarra dentro de la jurisdicción del municipio; para autorizar el cobro de gastos por recogido de chatarra y para fijar penalidades	Oficina de Vigilantes Ambientales
Ordenanza Núm. 25	06/12/01	Ordenanza de la Legislatura Municipal de Bayamón, Puerto Rico, a los fines de aprobar el Reglamento sobre declaración y erradicación de estorbos públicos en el municipio de Bayamón, de acuerdo a lo dispuesto en la ordenanza num. 62, serie 2000-2001, aprobada el 4 de mayo de 2001.	Oficina de Vigilantes Ambientales
Ordenanza Núm. 62	04/04/01	Ordenanza de la Legislatura Municipal de Bayamón, Puerto Rico, para autorizar al Alcalde de Bayamón a declarar estorbo público aquellas edificaciones que amenacen ruinar o afecten la seguridad; para establecer un procedimiento adecuado para disponer de las mismas; y para otros fines.	Oficina de Vigilantes Ambientales

**Junta de Planificación**

1. Reglamento de Lotificación y Urbanización (Reglamento de Planificación Número 3)
2. Reglamento de Zonificación de Puerto Rico (Reglamento de Planificación Número 4)
3. Reglamento de Sitios y Zonas Históricas (Reglamento de Planificación Número 5)
4. Reglamento sobre Zonas Susceptibles a Inundaciones (Reglamento de Planificación Número 13)
5. Reglamento de Control de Tránsito y Uso Público de Calles Locales (Reglamento de Planificación Número 20)
6. Reglamento de Ordenación del Espacio Público (Reglamento de Planificación Número 22)
7. Reglamento de Siembra, Corte y Forestación (Reglamento de Planificación Número 25)
8. Reglamento para Proyectos de Construcción de Facilidades de Telecomunicaciones (Reglamento de Planificación Número 26)

**Otras Agencias Estatales**

1. Reglamento para el Manejo de Desperdicios Sólidos (Junta de Calidad Ambiental)
2. Manual de Normas de Alumbrado Público (Autoridad de Energía Eléctrica)
3. Reglamento General de Salud Ambiental (Departamento de Salud)
4. Manual de Mobiliario Urbano (Oficina de Asuntos Urbanos, Oficina del Gobernador, 1992)

**Agencias Federales**

1. American with Disabilities Act
2. Uniform Building Code
3. Uniform Relocation Act



**DISTRITO CENTRAL DE BAYAMÓN MEMORIAL, POLÍTICAS PÚBLICAS Y OBJETIVOS****A****LISTA DE REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

Building for Life: The 20 criteria. Design by Touch Creative.  
<http://www.swingacat.info>

Demographics of the United States. Wikipedia, the free encyclopedia  
[http://en.wikipedia.org/wiki/Demographics\\_of\\_the\\_United\\_States](http://en.wikipedia.org/wiki/Demographics_of_the_United_States)

Demographic World Urban Areas: Population & Density (2008.08)  
Urban Areas by Population Density of Urban Foot Print.

The Fundamentals. Urban Design Compendium  
<http://www.urbandesigncompendium.co.uk>

Densidad Población. Manuel Salguera España  
<http://evinsa.com.gt>

Ley Num. 229, 9 de agosto de 2008. "Ley para promover la eficiencia en el uso de energía y recursos de agua en las edificaciones nuevas y existentes del Estado Libre Asociado de Puerto Rico"

Plan de Desarrollo Orientado al Transporte Colectivo – PDOTC  
Departamento de Transportación y Obras Públicas DTOP- 2009

Planning and Designing for Pedestrians. Model Guide for San Diego Region, 2002.

William H. Whyte. City: Rediscovering the Center. Anchor Books, Doubleday. NY, 1988.

Frederick H. Blair, Jr. Planning Cities. APA Planners Press, Chicago, 1970.

The Practice of Local Government Planning. APA International City Management Association, 1979.

Reid Ewing. Pedestrian and Transit-Friendly Design: A primer for Smart Growth. Smart Growth Network. International City Management Association. 1999  
<http://www.smarthgrowth.org>

Harrison Bright Rue. Real Towns, making your neighborhood work. Local Government Commission and Citizen Planner Institute. Citizen Planner Institute, 2000.

Infraestructura Verde y nuestros parques. Compañía de Parques Nacionales. Centro de Estudios para el Desarrollo Sustentable, Escuela de Asuntos Ambientales, Universidad Metropolitana, 2005.

Oficina de Asuntos Urbanos, La Fortaleza, Manuel Bermúdez. Manual de Mobiliario Urbano: guías para la selección y disposición del mobiliario urbano en el espacio público, 1992.  
Estudios Técnicos, Inc. Estudio de Mercadeo del Centro Urbano de Bayamón, Informe Final, 2003.

Smarth Growth Network. Getting to Smarth Growth: 100 Policies for Implementation.  
<http://www.smarthgrowth.org>

Leon Krier. Completar Santurce. Estudio Preliminar para el Plan Maestro en un Barrio. San Juan, PR, 1988.

Jorge Vicente. State Branding in the 21st Century. Master of Arts in Law and Diplomacy Thesis, The Fletcher School, May 2004.

Creating Great Neighborhoods: Density in your Community. Local Government Commission with US EPA, National Association of Realtors, 2003.

Plan de Rehabilitación de Río Piedras. Oficina de Planificación y Ordenación Territorial, Municipio de San Juan, 2003.

Estudio y Proyecto Urbano de la Cuidad de Bayamón. Reed, Torres, Beauchamp & Marvel, 1968.

Bayamon Renewal Plan of the Downtown. Torres, Beauchamp & Marvel, 1975.

Building for Life: The 20 criteria. Design by Touch Creative.

<http://www.swingacat.info>

Demographics of the United States. Wikipedia, the free encyclopedia  
[http://en.wikipedia.org/wiki/Demographics\\_of\\_the\\_United\\_States](http://en.wikipedia.org/wiki/Demographics_of_the_United_States)

Demographic World Urban Areas: Population & Density (2008.08)  
Urban Areas by Population Density of Urban Foot Print.

The Fundamentals. Urban Design Compendium  
<http://www.urbandesigncompendium.co.uk>

Densidad Población. Manuel Salguera España  
<http://evinsa.com.gt>

Ley Num. 229, 9 de agosto de 2008. "Ley para promover la eficiencia en el uso de energía y recursos de agua en las edificaciones nuevas y existentes del Estado Libre Asociado de Puerto Rico"

Plan de Desarrollo Orientado al Transporte Colectivo – PDOTC  
Departamento de Transportación y Obras Públicas DTOP- 2009

Planning and Designing for Pedestrians. Model Guide for San Diego Region, 2002.

William H. Whyte. City: Rediscovering the Center. Anchor Books, Doubleday. NY, 1988.

Frederick H. Blair, Jr. Planning Cities. APA Planners Press, Chicago, 1970.  
The Practice of Local Government Planning. APA International City Management Association, 1979.

Reid Ewing. Pedestrian and Transit-Friendly Design: A primer for Smart Growth. Smart Growth Network. International City Management Association. 1999  
<http://www.smarthgrowth.org>

Harrison Bright Rue. Real Towns, making your neighborhood work. Local Government Commission and Citizen Planner Institute. Citizen Planner Institute, 2000.

**DISTRITO CENTRAL DE BAYAMÓN MEMORIAL, POLÍTICAS PÚBLICAS Y OBJETIVOS****A**

Infraestructura Verde y nuestros parques. Compañía de Parques Nacionales. Centro de Estudios para el Desarrollo Sustentable, Escuela de Asuntos Ambientales, Universidad Metropolitana, 2005.

Manual de Mobiliario Urbano: guías para la selección y disposición del mobiliario urbano en el espacio publico, 1992. Oficina de Asuntos Urbanos, La Fortaleza, Manuel Bermúdez.

Estudios Técnicos, Inc. Estudio de Mercadeo del Centro Urbano de Bayamón, Informe Final, 2003.

Smarth Growth Network. Getting to Smarth Growth: 100 Policies for Implementation.  
<http://www.smarthgrowth.org>

Leon Krier. Completar Santurce. Estudio Preliminar para el Plan Maestro en un Barrio. San Juan, PR, 1988.

Jorge Vicente. State Branding in the 21st Century. Master of Arts in Law and Diplomacy Thesis, The Fletcher School, May 2004.

Creating Great Neighborhoods: Density in your Community. Local Government Commission with US EPA, National Association of Realtors, 2003.

Plan de Rehabilitación de Río Piedras. Oficina de Planificación y Ordenación Territorial, Municipio de San Juan, 2003.

Estudio y Proyecto Urbano de la Cuidad de Bayamón. Reed, Torres, Beauchamp & Marvel, 1968.

Bayamon Renewal Plan of the Downtown. Torres, Beauchamp & Marvel, 1975.

Santa Ana Citywide Design Guidelines - City of Santa Ana Downtown Orange County  
[http://www.ci.santa-ana.ca.us/pba/planning/Design\\_Guidelines.asp](http://www.ci.santa-ana.ca.us/pba/planning/Design_Guidelines.asp)

Horicom Plataforma - Portal Temático para la Industria, Comercio, Distribución y Economía Hortícolas.  
<http://www.horticoma.com/portada/>

Design Guidelines Manuals – City of Chesapeake, Virginia, 2007  
<http://www.chesapeake.va.us/services/depart/planning/design-guidelines.shtml>

El Jardín - Club de Jardín y Naturaleza de Aoxaca de Juárez  
[www.eljardin.info](http://www.eljardin.info)

IJardín! La Enciclopedia - [www.plantencyclo.com](http://www.plantencyclo.com)

Info Jardín - [www.fichas.infojardin.com](http://www.fichas.infojardin.com)

Vivero Naricual - [www.viveronaricual.com](http://www.viveronaricual.com)

Jardín Los Bucares - [www.jardinlosbucares.com](http://www.jardinlosbucares.com)