

ANNEX 8



ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO
 DEPARTAMENTO DE RECURSOS NATURALES Y AMBIENTALES
 Oficina de Recursos de Pesca

03 SEP 2003

03 SEP 19 17:32

2003 SEP 18 AM 10:37
 JUNTA PLANIFICACION
 RADICADO
 OFIC. SECRETARIO

Roe

CARMEN TORRES MELENDEZ
 SECRETARIA
 JUNTA DE PLANIFICACIÓN
 PO BOX 41119
 SAN JUAN PR 00940

Estimada señora Torres;

**Expansión Villa Marina
 "Yatch Harbour"
 Playa Sardinera
 Fajardo
 CZ-2001-0529-117
 Sol. Conjunta 179
 ZMT-99-077**

Mediante comunicaciones fechadas 23 de noviembre de 1999, 31 de agosto de 2000, 27 de febrero de 2001 y 9 de mayo de 2001, el Departamento de Recursos Naturales y Ambientales le notificó a la parte proponente que la información presentada hasta ese momento no discutía los señalamientos emitidos por esta agencia.

Posteriormente se han celebrado reuniones en las cuales se nos ha notificado que el "US Coast Guard" tiene gran interés en comentar sobre el canal de navegación que resultaría de la expansión de Villa Marina. Conforme a comentarios emitidos por la Comisionada de Navegación, el DRNA debe esperar por los informes técnicos que emita el USCG en lo relacionado a navegación.

Por lo que respecta a los tres estudios técnicos (Análisis Batimétrico para Villa Marina, Análisis de Refracción y Difracción de Olas para Villa Marina y Análisis de Estabilidad Hidráulica para el Rompeolas Propuesto), sometidos por la Junta de Planificación el día 14 de agosto de 2003, es necesario nos conceda tiempo adicional para comentar los mismos. Hemos procedido a referir los estudios a la consideración del Cuerpo de Ingenieros de los Estados Unidos, los cuales cuentan con el personal especializado.

Una vez recibamos los mismos procederemos a expresarnos.

Cordialmente,

Alberto M. Lázaro Castro

Alberto M. Lázaro Castro
 Subsecretario

AMLC/CRT/LNG/EJB/jf

FECHA 2003 SEP 23 A 9:30
 HORA
 E.L.A. DE P.R.
 JUNTA DE PLANIFICACION
 PLAYA SARDINERA



ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO
OFICINA DE LA GOBERNADORA
JUNTA DE CALIDAD AMBIENTAL

28 de abril de 2003

DADA-1327-03

Sra. Carmen Torres Meléndez
Secretaria
Junta de Planificación
Apartado 41119 Estación Minillas
Santurce, Puerto Rico 00940

2000-24 021 382

**ASUNTO: CZ-2001-0529-179
JCA 01-025 (JP)
EXPANSIÓN VILLA MARINA
YATCH HARBOR INC.
BO SARDINERA
FAJARDO**

2003 MAY -2 AM 11: 01
JUNTA PLANIFICACION
FAJARDO
OFIC. SECRETARIO

Estimada señora Torres Meléndez:

Respecto a su comunicación del 28 de abril de 2003, relacionada con el proyecto mencionado en el asunto, deseamos **confirmar** que mediante carta fechada 31 de marzo de 2003 (se incluye copia), **la Junta de Planificación nos informo el archivo de la consulta a petición de la parte proponente.**

Quedamos a su disposición para aclarar cualquier duda al respecto.

Cordialmente,

Iris C. Cuadrado Gómez
Sra. Iris C. Cuadrado Gómez
Directora
Area Asesoramiento Científico

2003 MAY -7 P 3: 27
E.L.A. DE P.R.
JUNTA DE PLANIFICACION
BO SARDINERA
FECHA _____ HORA _____

anejo



United States Department of the Interior



FISH AND WILDLIFE SERVICE

Boqueron Field Office
P.O. Box 491
Boqueron, Puerto Rico 00622
September 25, 2003

Ms. Carmen Torres Meléndez, Secretary
Puerto Rico Planning Board
Centro Gubernamental Minillas
P.O. Box 41119
San Juan, Puerto Rico 00940-1119

**Re: CZ-2001-0529-117, Villa Marina
Playa Sardinera, Fajardo, expansion**

Dear Secretary Torres:

The applicant is seeking Coastal Zone Consistency Certification for the expansion of an existing marina. Our office has been evaluating the expansion of this marina since 1999. The existing marina is an inland marina. The plan being proposed is seeking to expand the marina facilities through the construction of a pier and breakwater. The new piers would add 125 new slips to the marina, and the outermost pier would form part of the solid breakwater to protect the inner piers. The location of the pier and breakwater have been changed from previous designs to avoid conflicts with neighboring marina facilities.

In its prior review of the project the Service had recommended that a benthic survey be conducted. The application states that many studies have been made in Sardinera Bay that have concluded that there are no reefs, aquatic plants, or aquatic communities, these studies are referenced in a January 2001 letter to Mr. Henry Gutierrez. The applicant should supply a copy of at least one of the studies pertaining to the proposed area.

The Explanatory Memo states that proposed fueling facilities have been removed yet the enclosed drawing of the memo show a fuel dock at the entrance channel to Villa Marina. The memo also states that sewage pumpout facilities will be provided on the new pier, but the enclosed drawings do not indicate the location of these facilities. The discrepancies in the written memo and enclosed drawings should be clarified.

The Explanatory Memo indicates that the proposed pier would provide docking accommodations for 125 medium sized boats, however, the definition of a "medium boat" is not provided. As we have expressed in other letters to you concerning marinas, we are very concerned about the expansion of marinas in the eastern part of Puerto Rico and their potential impact on threatened and endangered species such as the Antillean manatee (*Trichechus manatus*) or their habitat.

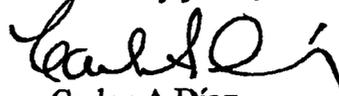
As you know, boat collisions with manatees are the principal cause of manatee mortalities in Puerto Rico. Such mortality may count double when pregnant or nursing female manatees are killed by speeding boats, leaving orphaned calves that may not survive on their own. Since our estimate of manatees in Puerto Rico is close to 150 individuals, the death of one manatee may have a significant impact on the long term survival of this species. We believe that, given the current amount of wet slips and dry docks in the eastern part of Puerto Rico, applications for new marinas, dry docks, and marina expansions should evaluate the cumulative environmental impacts of all marinas in eastern Puerto Rico. The documents provided do not specify if boats smaller than 25 feet hull length will be allowed to dock at the proposed pier, nor what measures to protect manatees will be implemented to prevent collisions between manatees and boats using the pier and dock facilities.

During the past year, the two adjacent marinas, Sea Lover's and Marina Puerto Chico have both applied for expansions to their existing marinas. The Sea Lover's expansion would be completely dependent upon the Marina Puerto Chico expansions, since the latter would provide the breakwater protection needed. The proposed expansion of Villa Marina could conflict with the proposed expansion of Sea Lover's, and possibly with the expansion of Marina Puerto Chico. In terms of overall impacts (number of in-water structures, number of additional boats, need for additional breakwaters), the Villa Marina expansion appears to be the least impacting. Nevertheless, there is definitely a conflict in use of subtidal waters between these projects, and this would appear to be a Planning Board or DNER issue which needs resolution if any of these expansions are to take place. We strongly recommend that both the Planning Board and the Corps consider cumulative impacts to the area from the proposed marina expansions.

To summarize, the Service continues to have concerns for potential impacts to manatees and subtidal habitats from the proposed expansions of this and other marinas in the Playa Gardinera area, therefore, we recommend that Coastal Zone Consistency certification not be given to this proposed expansion until these concerns have been resolved.

Thank you for the opportunity to comment on this action, and please do not hesitate to contact Dr. Jorge E. Saliva or Mr. Félix López from our staff at 787/851-7297 extensions 24 and 26, respectively, should you have any questions concerning our comments.

Sincerely yours,



Carlos A Díaz
Assistant Field Supervisor

jes/fhl

cc:

DNER, San Juan

COE, San Juan

EPA, San Juan

EQB, San Juan

JUNTA DE PLANIFICACION
RADIOCADO
OFICINA DEL SECRETARIO
03 MAY -5 PM 3:50



UNITED STATES DEPARTMENT OF COMMERCE
National Oceanic and Atmospheric Administration
NATIONAL MARINE FISHERIES SERVICE
Southeast Regional Office
9721 Executive Center Drive N.
St. Petersburg, Florida 33702
(727) 570-5317, FAX 570-5300

May 1, 2003 F/SER4:LC

Carmen Torres Meléndez
Secretary
Puerto Rico Planning Board
Centro Gubernamental Minillas
Ave. de Diego, Pda. 22, Santurce
PO Box 41119
San Juan, Puerto Rico 00940-1119

JUNTA DE PLANIFICACION
RADIOCADO
OFICINA DEL SECRETARIO
03 MAY -5 PM 10:34
16010
2003

Dear Ms. Torres:

The National Marine Fisheries Service (NOAA Fisheries) has reviewed the application materials for the Certification of Consistency with the Coastal Zone Management Program, reference number CZ-2001-0529-117, dated April 8, 2003, by Villa Marina Yacht Harbor, Inc. The applicant proposes the expansion of the Villa Marina Yacht Harbor facilities to include the construction of a new pier extending 700 feet into the water to accommodate 125 boats and the construction of a rock breakwater at the outermost section of the new pier measuring 35 feet wide by 398 feet long. The project is located at PR-987, Sardinera Bay, Sardinera Ward, Fajardo, Puerto Rico.

Based on the information contained in the Joint Permit Application included with you letter, NOAA Fisheries has determined that the proposed marina expansion will not measurably affect fishery resources in Sardinera Bay. The marina is located in an area of intense boating activity and the benthic habitat surveys conducted for the project found no submerged aquatic vegetation or corals within the project footprint.

Thank you for the opportunity to review this permit application. Questions related to the proposed project and marine fishery resource issues should be directed to Dr. Lisamarie Carrubba in our Puerto Rico Field Office at 787/851-3700.

Sincerely,

Rickey N. Ruebsamen
Acting Assistant Regional Administrator
Habitat Conservation Division



HORA

2003 MAY -7 3:49

1330

OFICINA ESTATAL DE CONSERVACIÓN HISTÓRICA
Oficina de la Gobernadora

1 de mayo de 2003

Sra. Carmen Torres Meléndez
Secretaria
Junta de Planificación
Apartado 41119
San Juan, P.R. 00940-1119

2003 MAY 6 PM 3:20
JUNTA PLANIFICACION
FACEDADO
OTRO SECRETARIO

SHPO: 08-15-00-05 EXPANSION OF VILLA MARINA, FAJARDO,
PUERTO RICO/CZ-2001-0529-117

Estimada señora Torres:

Acusamos recibo de su solicitud de comentarios sobre el proyecto en el epígrafe. Le informamos que éste ya fue evaluado por el personal de nuestra Oficina. Los comentarios en nuestra carta fechada 28 de febrero de 2001 (copia adjunta), continúan vigentes.

De tener alguna pregunta o comentario, se puede comunicar con el personal de nuestra Oficina. Agradecemos su interés en el rescate y conservación de nuestro patrimonio histórico nacional y le reiteramos nuestro mayor compromiso.

Atentamente,

Enid Torregrosa de la Rosa
Enid Torregrosa de la Rosa, MSHP
Oficial Estatal de Conservación Histórica

ETD/MB/img

Anejo

2003 MAY 3 P 3:54
JUNTA DE PLANIFICACION
SECRETARIA
E.L.A. DE P.R.
JUNTA DE PLANIFICACION

03 MAY - 8 AM 4:40
Junta de Planificación
Negociación
Usos y Planes de
PUL-0116
Terrenos



Estado de Puerto Rico

2003 MAY - PM 8:56
J. DE PLANIFICACION
CORTEO



pueden venderse a un costo mayor por brindar la ventaja de ofrecer acceso al mar. El desarrollo de marinas en Puerto Rico debe ser limitado a las zonas donde ya se han establecido este tipo de infraestructura de acceso. Si este criterio es adoptado por las agencias reguladoras en el proceso de evaluación de proyectos de marinas propuestos se puede reducir el desparrame de este tipo de facilidades reduciendo por consiguiente la degradación de áreas prístinas esenciales para la conservación de la biodiversidad.

Por lo general cuando vemos una marina nuestra atención se concentra en las embarcaciones y facilidades de acceso y no pensamos en los impactos positivos y negativos generados por este tipo de infraestructura. Aparte de proveer acceso al mar estos desarrollos son una importante fuente de empleos, oportunidades económicas y recreativas. Las marinas también conllevan un elemento de riesgo por sus posibles impactos a los ecosistemas marinos incluyendo derrames de aceites y combustibles, generación de basura sólida, eliminación de manglares, praderas de yerbas marinas y humedales, resuspensión de sedimentos, impacto visual, impacto auditivo, reducción de acceso a la zona marítimo terrestre y desplazamiento de usos tradicionales de la costa.

La ampliación de marinas existentes es una de las mejores estrategias a utilizar en los esfuerzos por suplir la demanda por acceso al mar en Puerto Rico y reducir los posibles impactos negativos. El concentrar el desarrollo en estas áreas evita el que se continúe impactando áreas de valor ecológico. La conservación de los manglares, humedales, arrecifes de coral, praderas de yerbas marinas, la calidad del agua, las pesquerías, las playas arenosas y la vida debe ser la prioridad de los desarrolladores de marinas y el objetivo de las agencias reguladoras y evaluadoras de los proyectos propuestos. Si la calidad de estas atracciones naturales se degrada igualmente ocurrirá con las oportunidades recreativas y económicas ofrecidas por estas industrias.

El Programa Sea Grant de la Universidad de Puerto Rico no tiene objeción a la expansión de las facilidades de Villa Marina Yacht Harbour ya que consideramos mucho más saludable para el ambiente el concentrar y restringir el desarrollo de infraestructura de acceso al mar a unas áreas específicas ya altamente desarrolladas e impactadas. De esta manera estaremos evitando el desparrame de facilidades de acceso al mar que ponen en riesgo áreas de valor ecológico y que aún se conservan en estado prístino. De esta manera se conservan ecosistemas y atracciones naturales a la vez que se suple la demanda por acceso al mar.

Si necesita mas información al respecto no vacile en comunicarse con nuestro Programa.

Atentamente,



Ruperto Chaparro
Director Asociado

xc Eduardo Ferrer

EL A. DE P.R.
ITA DE PLANIFICACION
2003 MAY -9 P 2:52
FECHA _____ HORA _____



COMMONWEALTH OF PUERTO RICO
Office of the Governor

February 28, 2001

Control 01-6235

Mr. Edwin E. Muñiz
Chief, Regulatory Section
US ARMY CORPS OF ENGINEERS
400 Fernández Juncos Avenue
San Juan, Puerto Rico 00901-3299

SHPO: 08-15-00-05 EXPANSION OF VILLA MARINA,
FAJARDO, PUERTO RICO

Dear Mr. Muñiz:

As part of our Office's responsibilities, we are to consult with and assist the Federal Agency regarding the identification of cultural resources within the undertaking's area of potential effects, in accordance with 36 CFR Part 800.4. After a review of the preliminary information submitted for the above referenced project, we have determined that a Cultural Resources Assessment (Stage I) is necessary. This study identifies the presence or absence of cultural resources of architectural, archaeological, and/or historic significance within the project's area of potential effects. In order to comply with the National Historic Preservation Act of 1966, as amended, and 36 CFR Part 800, efforts to identify historic properties should follow the Secretary's: "Standards and Guidelines for Archaeology and Historic Preservation" (48 FR 44716) as well as our Office's guidelines.

We emphasize that construction and/or earth movement shall not commence in the project area until, the Section 106-review process, as codified in 36 CFR Part 800, has concluded.

As soon as we receive the report, we will continue with the evaluation of the project. If you have any questions, please do not hesitate to contact our Office. We appreciate your interest in the rescue and preservation of our national

Mr. Edwin E. Muñiz
February 22, 2001
Page 2

historical heritage and we reiterate our commitment to assist you in this endeavor.

Sincerely,



Enid Torregrosa de la Rosa, MSHP
State Historic Preservation Officer

ETD/MB/ABR/jvr

E.L.A. DE P.R.
JUNTA DE PLANIFICACION
ZONAL OCCIDENTAL
2003 MAY 13 P 3: 54
FECHA.....HORA.....

Junta de Planificación
Negocios de Bienes de
Usos de Terrenos
P.A.F. 01/13
03 MAY -03 PM 2: 09

1ero de mayo de 2003

Srta. Rose A. Ortiz
Oficina de la Secretaria
Junta de Planificación
P.O. Box 41119
San Juan, Puerto Rico 00940-1119

Comentarios sobre Certificación de Compatibilidad Federal del proyecto de expansión a Villa Marina Yacht Harbour número de Caso en la Junta de Planificación CZ-2001-0529-117 número de Solicitud Conjunta 179 y número de Permiso en el Cuerpo de Ingenieros 198800516 (IP-VG).

El proyecto ante la consideración de la Junta de Planificación (JP) propone la construcción de una marina de 125 embarcaderos como parte de la expansión de las facilidades de Villa Marina Yacht Harbour (VMYH) ubicada en el Barrio Sardinera de Fajardo, un área altamente desarrollada por las industrias de recreación marina y el turismo costero. Las facilidades de rampas, embarcaderos, guarderías de botes, muelles, varaderos y almacenaje escalonado forman parte de la infraestructura de acceso al mar que sirven de apoyo a las industrias de la recreación marina y el turismo. Estas, ofrecen una variedad de oportunidades recreativas y económicas a turistas, residentes, a la industria privada y al gobierno.

La demanda por acceso al mar en Puerto Rico es cada día mayor debido al: a) aumento en el tiempo de ocio; b) dinero disponible para invertir en actividades recreativas y equipo para la práctica de éstas; y c) a los adelantos tecnológicos que permiten la fabricación de equipo deportivo más rápido, liviano, seguro y fácil de utilizar (botes, embarcaciones personales, equipo de buceo, tabla velas, "jet boats", pesca recreativa, veleros.) El suplir esta demanda es una responsabilidad compartida entre el sector público y privado. Una gran variedad de usuarios requiere de acceso al mar para realizar actividades recreativas, comerciales y de implementación de las leyes. Entre otros podemos mencionar a los: a) recreacionistas (nautas, pescadores, buzos); b) dueños de negocios que apoyan la recreación marina y el turismo costero ("charter boats" para la pesca, buceo recreativo, paseos); c) agencias reguladoras (DRNA, Policía de Puerto Rico, "Border Patrol", Guardia Costanera); y d) negocios de servicios a nautas (grúas marinas, reparación y mantenimiento de embarcaciones, venta de equipo.) La reglamentación, evaluación y permisología de estas facilidades son responsabilidad de varias agencias reguladoras del gobierno de Puerto Rico.

El desarrollo de marinas en Puerto Rico incrementó en la última década por su relación directa con la industria de bienes raíces en especial la venta de apartamentos. Partiendo de esta premisa podemos deducir que la proliferación de propuestas para el desarrollo de marinas debe seguir en asenso pues es un buen gancho comercial para la venta de apartamentos aparte de que éstos

FECHA: 2003 MAY -9- P 2: 5
HORA: 2: 5
E.L.A. DE P.R.
JUNTA DE PLANIFICACION
ZONA COSTANERA

g) La necesidad para mas espacios para embarcaciones en el área de Fajardo debe investigarse ya que el área de Fajardo cuenta con cuatro marinas para embarcaciones medianas (Pto. Chico. Sealovers, V. Marina e Isleta Marina) y en los alrededores de las Croabas hay múltiples parques de barcos que posiblemente podrían satisfacer las necesidades de almacenamiento de barcos si se coordinara una red entre todas las marinas y parques de botes para proveer espacios necesarios.

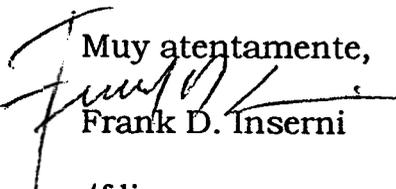
Además de dichas razones, es importante señalar que el proponente fue demandado y sentenciado por violar reglamentación federal en su marina conocida como San Juan Bay Marina al construir en forma impropia y sin los debidos permisos. Con dicho antecedente, la Junta debería someter al proponente a un escrutinio mayor en la propuesta de una expansión de su marina en Fajardo ya que hay un precedente de violaciones en este tipo de proyecto.

Por lo arriba expresado urjo a la Junta de Planificación a denegar el permiso de construcción y/o ubicación para la expansión de Villa Marina. En la alternativa, sugiero respetuosamente se expanda el periodo de comentario público y se celebren vistas públicas en Fajardo y en San Juan y se notifique a todas las marinas del área para que puedan prestar su insumo y notificar a sus clientes el derecho que tienen de hacer lo mismo como usuarios de las marinas, de las aguas y de las carreteras que llegan a ellas.

Una buena planificación debería integrar el ambiente y la población humana y animal que puede afectarse con el proyecto propuesto. Este proyecto sería una carga negativa adicional al área tan poblada del Barrio Sardinera. El desarrollo no se justifica si hay alternativas con lo existente.

Gracias por su atención a este asunto y no tenga reparos en llamarme o comunicarse por carta de tener cualquier pregunta, comentario o sugerencia. Si agradecería se me notificara la fecha de cualquier vista pública y me informara si desea que expanda en cualquiera de los asuntos arriba expuestos.

Muy atentamente,


Frank D. Inserni

/fdi

c: Red de Varamientos del Caribe, p/c Dr. Mignucci (fax: 751-5840)
Lcda. Sylvia Carreño, EPA, (Fax: 729-7748)
Marina Puerto Chico
Marina Sealovers
Marina Isleta Marina

ser objetivo de política pública de la Junta de Planes, al igual que evitar el desparramamiento urbano que provoca erosión tierra adentro y en la costa.

b) La mayoría de las marinas, por su naturaleza, ocasionan que contaminantes caigan al agua como se expresa en el párrafo anterior. La expansión de la marina propuesta, a tono con la población típica de embarcaciones en Puerto Rico, sería poblada mayormente con botes de motor, lo cual aumentaría la incidencia de contaminación con hidrocarburos en el espacio de mar a ser ocupado por dicha expansión.

c) El rompeolas propuesto aumentaría significativamente el estancamiento de las aguas que ya existe en el lado oeste de Villa Marina. El final de la marina en el lado oeste siempre tiene contaminantes y objetos flotando que son basura y contaminan porque la corriente los lleva allí. Actualmente la Marina no tiene un proceso visible de reciclar y limpiar el agua que se estanca en el lado oeste de la misma. El rompeolas agravaría la situación no solo a Villa Marina sino a la Marina Puerto Chico y la Marina Sea Lovers al ocasionar mayor interferencia con el flujo y reflujo de las corrientes marinas.

d) El proyecto propuesto eliminaría un hábitat de vida marina y un sector de playa que podría mejorarse significativamente para beneficio los habitantes de dicha península, incluyendo pero no limitado a los residentes de las dos torres de l condominio Dos Marinas, los residentes de las Villas de Villa Marina al igual que de la población en general del pueblo de Fajardo, el cual no tiene playas buenas en dicho litoral, con excepción de Seven Seas que queda al norte. La expansión de una marina lo que traería sería contaminación en la forma de ruidos, humos, basura y un alto potencial de derrames de gasolina, diesel y aceites.

e) El añadir 125 muelles a los ya existentes de Villa Marina, aumentaría la densidad poblacional o el tránsito vehicular a un área ya sobrepoblada por los residentes de los condominios Dos Marinas y las Villas de Villa Marina y por los usuarios de las embarcaciones localizadas en Villa Marina, incluyendo los múltiples "Drystacks" que tiene dicha marina al Sur de la misma. Ello crearía mayor congestión, en particular los fines de semana, sin haber un alivio al tránsito.

f) El proyecto reduciría significativamente el canal disponible para navegantes que se acercan a las tres marinas del área (Puerto Chico, Sea Lovers y Villa Marina) creando un alto potencial para una gran incidencia de colisiones, obstrucciones a la navegación, una conglomeración innecesaria de navíos que trae consigo accidentes marinos.

FRANK D. INSERNI

Abogado - Notario

Attorney - Notary

Avocat - Notaire

Capital Center Building, South Tower - Suite 402 - 239 Arterial Hoston Ave., Hato Rey, P.R. 00918

P.O. Box 193748, San Juan, P.R. 00919-3748

Telephones: (787) 763-3851 / (787) 759-7572 · Fax: (787) 763-5223

e mail: finserni@tld.net

15 de mayo de 2003

Carmen Torres, Secretaria
Junta de Planificación de Puerto Rico
P. O. Box 41119
San Juan, P. R. 00940-1119

Vía correo regular y telecopiador # 787-722-2244

Re: Comentario a Caso # CZ-2001-0529-117 (Expansión Villa Marina, BO Sardinera, Fajardo)

Estimada señora Torres:

Le agradecería acogiera mis comentarios al proyecto de referencia a pesar de que los envío cuatro días luego del período concedido en su notificación del 11 de abril de 2003. La notificación de la propuesta me llegó hoy y he dejado todo para escribirle estos comentarios, que entiendo la Junta debe considerar antes de aprobar un proyecto dañino al ambiente y a la comunidad aledaña como el de referencia.

Mi interés en ésta área como ciudadano y contribuyente proviene de visitar la misma durante los últimos cuarenta años como nauta y admirador de la costa este de Puerto Rico. Desde Noviembre de 2001 he podido ver con alta frecuencia la situación que describo abajo. En el área del propuesto proyecto he visto personalmente a delfines, tortugas y manatíes. Es de conocimiento público que en el área de la Marina Puerto Chico y la Marina Sea Lovers en el mismo barrio hay un manatí residente.

El proyecto propuesto es dañino al ambiente, a los residentes del Barrio Sardinera, y a la población en general por lo siguiente:

a) El área en cuestión es un hábitat de manatíes y delfines, mamíferos en peligro de extinción en Puerto Rico. Para aumentar la vida marina que existe sugiero la instalación de arrecifes artificiales, no una marina de botes de motor que descargan negligentemente aceite, diesel, gasolina y otros hidrocarburos dañinos al mar y la vida marina. El mar está siendo abusado no solo por la contaminación y la sobre pesca sino por los contaminantes que ocasionan las construcciones a orillas del mar. Aumentar la vida marina debe

2003 MAY 20 AM 11:27
JUNTA DE PLANIFICACION
SECRETARIA
RADIO
2003 MAY 20 PM 3:12
Junta de Planificación
Negocios Internos
USO DE INTERNOS
06-01213

g) La necesidad para mas espacios para embarcaciones en el área de Fajardo debe investigarse ya que el área de Fajardo cuenta con cuatro marinas para embarcaciones medianas (Pto. Chico. Sealovers, V. Marina e Isleta Marina) y en los alrededores de las Croabas hay múltiples parques de barcos que posiblemente podrían satisfacer las necesidades de almacenamiento de barcos si se coordinara una red entre todas las marinas y parques de botes para proveer espacios necesarios.

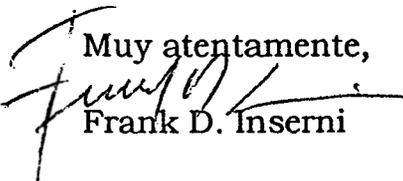
Además de dichas razones, es importante señalar que el proponente fue demandado y sentenciado por violar reglamentación federal en su marina conocida como San Juan Bay Marina al construir en forma impropia y sin los debidos permisos. Con dicho antecedente, la Junta debería someter al proponente a un escrutinio mayor en la propuesta de una expansión de su marina en Fajardo ya que hay un precedente de violaciones en este tipo de proyecto.

Por lo arriba expresado urjo a la Junta de Planificación a denegar el permiso de construcción y/o ubicación para la expansión de Villa Marina. En la alternativa, sugiero respetuosamente se expanda el periodo de comentario público y se celebren vistas públicas en Fajardo y en San Juan y se notifique a todas las marinas del área para que puedan prestar su insumo y notificar a sus clientes el derecho que tienen de hacer lo mismo como usuarios de las marinas, de las aguas y de las carreteras que llegan a ellas.

Una buena planificación debería integrar el ambiente y la población humana y animal que puede afectarse con el proyecto propuesto. Este proyecto sería una carga negativa adicional al área tan poblada del Barrio Sardinera. El desarrollo no se justifica si hay alternativas con lo existente.

Gracias por su atención a este asunto y no tenga reparos en llamarme o comunicarse por carta de tener cualquier pregunta, comentario o sugerencia. Sí agradecería se me notificara la fecha de cualquier vista pública y me informara si desea que expanda en cualquiera de los asuntos arriba expuestos.

Muy atentamente,


Frank D. Inserni

/fdi

c: Red de Varamientos del Caribe, p/c Dr. Mignucci (fax: 751-5840)
Lcda. Sylvia Carreño, EPA, (Fax: 729-7748)
Marina Puerto Chico
Marina Sealovers
Marina Isleta Marina

ser objetivo de política pública de la Junta de Planes, al igual que evitar el desparramamiento urbano que provoca erosión tierra adentro y en la costa.

b) La mayoría de las marinas, por su naturaleza, ocasionan que contaminantes caigan al agua como se expresa en el párrafo anterior. La expansión de la marina propuesta, a tono con la población típica de embarcaciones en Puerto Rico, sería poblada mayormente con botes de motor, lo cual aumentaría la incidencia de contaminación con hidrocarburos en el espacio de mar a ser ocupado por dicha expansión.

c) El rompeolas propuesto aumentaría significativamente el estancamiento de las aguas que ya existe en el lado oeste de Villa Marina. El final de la marina en el lado oeste siempre tiene contaminantes y objetos flotando que son basura y contaminan porque la corriente los lleva allí. Actualmente la Marina no tiene un proceso visible de reciclar y limpiar el agua que se estanca en el lado oeste de la misma. El rompeolas agravaría la situación no solo a Villa Marina sino a la Marina Puerto Chico y la Marina Sea Lovers al ocasionar mayor interferencia con el flujo y reflujo de las corrientes marinas.

d) El proyecto propuesto eliminaría un hábitat de vida marina y un sector de playa que podría mejorarse significativamente para beneficio los habitantes de dicha península, incluyendo pero no limitado a los residentes de las dos torres de l condominio Dos Marinas, los residentes de las Villas de Villa Marina al igual que de la población en general del pueblo de Fajardo, el cual no tiene playas buenas en dicho litoral, con excepción de Seven Seas que queda al norte. La expansión de una marina lo que traería sería contaminación en la forma de ruidos, humos, basura y un alto potencial de derrames de gasolina, diesel y aceites.

e) El añadir 125 muelles a los ya existentes de Villa Marina, aumentaría la densidad poblacional o el tránsito vehicular a un área ya sobrepoblada por los residentes de los condominios Dos Marinas y las Villas de Villa Marina y por los usuarios de las embarcaciones localizadas en Villa Marina, incluyendo los múltiples "Drystacks" que tiene dicha marina al Sur de la misma. Ello crearía mayor congestión, en particular los fines de semana, sin haber un alivio al tránsito.

f) El proyecto reduciría significativamente el canal disponible para navegantes que se acercan a las tres marinas del área (Puerto Chico, Sea Lovers y Villa Marina) creando un alto potencial para una gran incidencia de colisiones, obstrucciones a la navegación, una conglomeración innecesaria de navíos que trae consigo accidentes marinos.

Put 3/2
 Junta de
 Negociaciones de
 Usos

SEA LOVERS MARINA

FAXED
 6/4/03
 1:30PM

03 JUN -9

FAX TRANSMITTAL

DATE:	Miércoles, 04 de Junio de 2003 12:20 p.m.		
TO:	Sra. Rose R. Ortiz División, Manejo de la Zona Costanera y/o Sra. Norma Alvira Ruiz Directora, Subprograma de Usos de Terrenos Junta de Planificación de P.R.	FROM:	Richard A. Vito, M.D. Proprietario Sea Lovers Marina
FAX:	787- 722-2244	FAX:	787-860-2736
TEL:	787-726-0289	TEL:	787-863-3762
CC:		PAGES:	5 plus cover

REF: USACE File#198800516 (IP-JR) Villa Marina Expansion, Fajardo, PR
 Solicitud conjunta # 0063
 DNRA Concesión application #ZMT-99-077
Junta de Planificación Solicitud #CZ-2001-0529-117

Estimada Sra. Rose R. Ortiz y/o Sra. Norma Alvira Ruiz:

Escribo hoy para pedir que la Junta de Planificación actué en una forma que proteja a los derechos de Sea Lovers Marina de usar nuestros nuevos muelles, en específico los 'Tés' al final de los dos muelles, para la entrada y salida de embarcaciones de 110 pies de eslora.

Este uso de las puntas de los muelles fue planificado hace mucho tiempo. El proyecto propuesto por Villa Marina interfiere con nuestro derecho de usar los muelles para embarcaciones grandes.

Es más, el plan de tener dos espacios para embarcaciones de ciento y diez pies de largo es una parte esencial de nuestros planes futuros, y fue uno de los propósitos principales por la cual hemos expandido nuestra marina.

Pedimos que la Junta de Planificación establezca un canal de navegación y zona de viraje exclusiva de de trescientos treinta pies de ancho y de diámetro, para que las embarcaciones de ciento diez pies que usarán nuestras facilidades puedan entrar a la bahía, virar en U, entrar entre los pilotes de amarre y los muelles, y amarrarse a los

JUNTA DE PLANIFICACION
 EST. A. DE P.R.
 COSTANERA
 2003 JUN 11 P 12:00
 RECIBIDA

muelles en forma segura y tranquila, sin someterse a riesgos y peligros de navegación en el proceso.

Conjunto incluyo una copia de nuestra carta del 2 de junio de 2003 dirigida al Cuerpo de Ingenieros con referencia a este tema.

Por este medio, hago moción formal a la Junta de Planificación con referencia a tres puntos en específico:

- a. **Que nuestros derechos de usar nuestros nuevos muelles para embarcaciones grandes de ciento y diez pies de largo, de acuerdo con las intenciones declaradas en nuestra solicitud original, sean reconocidos, respetados y protegidos; y**
- b. **Que la Junta de Planificación, División de Manejo Costanero reconozca nuestros derechos de usar nuestras facilidades nuevas para este tamaño de embarcación ANTES de proceder con la evaluación de otros proyectos que puedan estar en conflicto con estos, incluyendo la de Villa Marina; y**
- c. **Que la Junta de Planificación establezca y reserva un canal de navegación y un área de viraje y navegación que proyecte hacia el medio de la bahía a una distancia de tres cientos y treinta pies de ancho y de diámetro medido desde nuestros pilotes de amarre, que serán registrados en forma gráfica, marcado en las cartas náuticas, y reservado en el futuro para el uso de embarcaciones grandes entrando a nuestros muelles terminales.**

Muchas gracias.

Sinceramente,



Richard A. Vito, M.D.
Propietario
Sea Lovers Marina

Copias incluidas con este documento:

- a) Copia de la carta dirigido al Cuerpo de Ingenieros fechada el 2 de junio de 2003.
- b) Copia de una página de nuestra solicitud original del 27 de marzo de 2000 donde se declare el intento de uso de nuestras dos 'Tés' para embarcaciones grandes.

FECHA _____ HORA _____
2003 JUN 11 P 12:00
E. A. DE PLANIFICACION
DIVISION DE MANEJO COSTANERO

SEA LOVERS MARINA
Tel 787-863-3762, Fax 860-2736
P.O. Box 1064
Fajardo, PR 00738-1064
Monday, June 02, 2003

FAXED
6/2/03

03 JUN -9 PM 3:42
Asociación
Usos de Terrenos

Mr. Edwin E. Muñiz, Chief
Ms. Vivian Gerena, Assistant
Regulatory Section—Antilles Office
U.S. ARMY CORPS OF ENGINEERS
400 Fernández Juncos Avenue
San Juan, PR 00901-3299
Tel 787-729-6944, Fax 729-6906

TRANSMITTED BY FAX

REF: File #198800516 (IP-VG), Villa Marina Expansion, Fajardo, Puerto Rico

Dear Mr. Muñiz and/or Ms. Gerena:

Thank you, Ms. Gerena, for your kind attention today during my visit to review the Villa Marina file. Thank you, Mr. Muñiz, for assistance in years past.

Here at Sea Lovers Marina, we are seriously concerned that the Army Corps of Engineers, Antilles Office, Regulatory Section, in San Juan, Puerto Rico, is proceeding in a manner that will deprive us, Sea Lovers Marina, of our rights to use the ends of our T-docks as designed. We are writing in order to alert you to an extremely important and critical issue regarding the proposed Villa Marina Expansion, and its direct conflict with the approved Sea Lovers Marina docks. In addition, we have three formal requests.

We want you to be clearly aware that the use of the ends of the two one hundred five-foot T docks of Sea Lovers Marina will be for vessels of one hundred ten feet in length.

Our Joint Permit Application Number 39 originally received by you on 27 March 2000 clearly states: "This new pier would terminate in a 'T' shaped end of dimensions 12 by 105 feet, with the placement of three tie-up pilings twenty feet off of the end of the 'T' in order to accommodate larger vessels."

Furthermore, we have reviewed the complete text of our most recent U.S.A.C.E. permit dated 04 December 2000 and we can find no restrictions or restrictive guidelines as to the size of the vessels that will be allowed to use our new facilities.

Thus, we must regard as approved our intended use of the ends of the T docks for large vessels, as stated in our Joint Permit Application.

It is important to keep in mind that we have already begun expanding our hilltop restaurant on our grounds in order to expand our operations to include large-scale tourist activities for Puerto Rican and off-island tourists. We plan at some point in the future to expand our land facilities to include a small tourist hotel. Many years ago, the Planning Board of Puerto Rico actually approved a Preliminary Permit for a 60-room hotel on our grounds. Since that time, the zoning of our property has been elevated to commercial tourist development zone. A hotel project at Sea Lovers Marina is certainly feasible, and indeed, it is likely.

As far as our new docks are concerned, the two ends of the T docks will be used to moor two vessels, each of up to one hundred ten feet in length. This is important in order for us to be able to offer Sailing Ship excursions, large fishing trip excursions, ferry service to the local islands, or other tourist-related activities that will depend on two safe, reliable, and available large-vessel docks. We also might offer a stopping point for large motor yachts or large sailing yachts that may wish to use our facilities for short-term dockage. In addition, owners of large motor yachts have already approached us interested in long-term dockage of their vessels at our facility, when it is completed.

We have already been approved by the Autoridad de Energía Eléctrica for a 300 KVA installation for our piers, which we had requested in order to be able to serve our large-vessel customers or large tour boats with the appropriate electric service. Our 15,000 gallon water tank is already installed, and perimeter security at our facility has been markedly improved compared to previous years. Thus, we are gradually gearing up in order to be able to offer the services that these large vessels will require.

We have already prepared the tie-up pilings located off the T's for the large, one hundred ten-foot vessels by installing triple-piling dolphins instead of the single tie-up pilings off the ends of our T-docks.

Furthermore, the area of submerged land between the ends of the T-docks and the tie-up pilings has already been included in our approved concession with the Department of Natural Resources, underscoring our previously-stated intention to use the full 105-foot length and twenty foot width of these spaces for large vessels.

Because of the transient nature of this type of dockage facility, there will be many more daily trips in and out of the slips on the ends of the T's than would be the case if the one hundred ten foot vessels were simply moored there on a permanent basis. Thus, the width of the channel to the south of these T docks, and the size of the turning basin reserved for vessels approaching the ends of these docks, are critically important.

Also, we must consider that the navigation channel must be wide enough not only to accommodate the large vessel that is turning, but also must allow room for other vessels transiting the area to navigate safely around the turning vessel, or to take evasive action should it be required.

For a 90-degree right-angle turn into a small or medium-boat marina slip, a channel width of 1.5 times the length of the maximum-sized vessel is usually sufficient. For a 180-degree U-turn, however, a full 3.0 times the length of the maximum-sized vessel will be required. In this case, that would be a full 330 feet. The 110-foot channel proposed by Villa Marina is not sufficient.

We request that a navigation channel and turning basin of three hundred thirty feet in width and diameter, measured off of the stand-alone mooring pilings, be reserved for the turning of the large vessels, so that they may safely approach and dock at the ends of the one hundred five-foot T-docks of the new Sea Lovers Marina facilities.

We formally request:

- 1 That our rights to use our new docks for large vessels of one hundred ten-feet in length be recognized and protected; and
2. That the Regulatory Office San Juan, U.S.A.C.E. recognize our rights to use our new facilities for this size of vessel before proceeding with the evaluation of other projects that may be in conflict with it, including Villa Marina; and
3. That the USACE establish a reserved channel and turning basin appropriate for this size of vessel off of the ends of our T-docks that will be recorded graphically, marked on the charts, and reserved in the future for this use.

We understand that the Regulatory Section is in the process of arranging a meeting with the United States Coast Guard regarding the appropriate width of the channels and regarding navigational safety in and around the new marina proposed by Villa Marina. We are concerned about protecting our rights to present our side of the argument at such a meeting. We will write another letter to you in the next few days regarding this issue.

We firmly believe that the size of the vessels authorized to use the ends of the T-docks at Sea Lovers Marina should be established by the USACE prior to such a meeting. The U.S. Coast Guard needs to know the sizes of the vessels authorized to use our docks in order to calculate the width of the channel and the radius of the turning basin that will be required.

We thank you very much for your valuable time, and appreciate the work that you all do, day-in and day-out, in evaluating these and other projects throughout the islands.

Sincerely yours,



Richard a. Vito, M.D.
Proprietor
Sea Lovers Marina

JOINT PERMIT APPLICATION – Puerto Rico

11. **A** Description of Work (Be specific, use additional sheets as necessary; Include Purpose and Need of the Project)

The previous application to expand Sea Lovers Marina of April 1999 has been significantly modified as of 24 January 2000. The proposed expansion is reduced from 220 to 45 slips, and is of a much smaller size, one that can be protected from the sea by the existing breakwater. No dredging, filling, or new breakwater construction is contemplated: the proposed expansion consists only of docks and pilings that extend the existing two piers of Sea Lovers Marina. The purpose of the project is to supply additional slips for sailboats in the Fajardo area, as these are in short supply in the Fajardo area.

As the original DNRA concession application # C-599-631 of June 9, 1999 is still active, and the original Army Corps of Engineers application #199900897 (IP-DD) of April 8, 1999 is less than a year old, this proposal is submitted as a modification to these two existing applications. The Planning Board, however, has notified us that they have no legal provisions under which they could reactivate or modify our previous application number CZ-1999-0426-100, and have requested that we reapply for Coastal Zone Management certification using this new form. For the sake of uniformity, we are submitting copies of this form to DNRA and USACE as well, as part of our request for modifications of our previous applications.

The proposed expansion as modified on January 24, 2000 consists of extensions to the two existing docks of Sea Lovers Marina. The existing marina has 140 slips, and would be expanded by 45 slips to a total of 205 slips, in order to accommodate mainly sailboats from 25 to 40 feet in length. Existing Dock A, which is the eastern of the two docks, would be extended 105 feet in its current direction, then would turn 22 degrees clockwise, and would be extended an additional 105 feet. This new pier would terminate in a 'T' shaped end of dimensions 12 by 105 feet, with the placement of three tie-up pilings twenty feet off of the end of the 'T' in order to accommodate larger vessels. Dock B, which is the western of the two existing docks, would be extended an additional 150 feet, in a direction 22 degrees clockwise from its present course. It, too, would terminate in a 'T' with tie-up pilings of similar dimensions as Dock A. Both dock extensions will have decks that are 12 feet wide and 4 feet off of the mean low water, and will be constructed of treated lumber fastened with bolts to pilings made of steel pipe, PVC pipe, and partial concrete fill. The pilings will be driven by simple hammer, with little or no disturbance of bottom sediments. Ample distances will be maintained between the proposed expansion and all existing structures. The proposed expansion has been designed to blend harmoniously with the overall structural pattern of Sardinera Bay, and will not interfere with any present users of the bay.

No ecological or environmental harm will result from the proposed work. Nearby, the offshore areas have many small islands for the boats to visit, with considerable excess capacity, and since the actual frequency of use of the boats is quite low, the cumulative impact of the additional 45 slips on the offshore visitation areas will be negligible. In the area of the site, the waters of Sardinera Bay are laden with silt from the Fajardo River, and are naturally murky and low in dissolved oxygen. The bottom of the

see next page

SEA LOVERS MARINA

FAX TRANSMITTAL

DATE:	Jueves, 29 de Mayo de 2003 1:28 p.m. FAXED		
TO:	Sra. Rose R. Ortiz División, Manejo de la Zona Costanera y/o Sra. Norma Alvira Ruiz Directora, Subprograma de Usos de Terrenos Junta de Planificación de P.R.	FROM:	Richard A. Vito, M.D. Proprietario Sea Lovers Marina
FAX:	787-722-2244	FAX:	787-860-2736
TEL:	787-726-0289	TEL:	787-863-3762
CC:	Lic. Gino Negretti	PAGES:	29, incl cover, plus 8

REF: Solicitud conjunta # 0179
USACE File#198800516 (IP-VG) Villa Marina Expansion in Sardinera Bay, Fajardo, PR
DNRA Solicitud Concesión #ZMT-99-077

Junta de Planificación Zona Costanera #CZ-2001-0529-117
Junta de Calidad Ambiental: Solicitud Certificado Calidad de Agua: Número Desconocido

Estimada Sra. Rose R. Ortiz:

Por medio de nuestro abogado Lic. Gino Negretti, hemos sido informados de la repetición de la solicitud por Villa Marina Yatch Harbour, Inc. para una declaración de Consistencia con el Plan de Manejo de la Zona Costanera de Puerto Rico.

Este es el mismo proyecto que se rechazó cuatro veces entre los años 1985 y 1988, y que se rechazó dos o tres veces más en los últimos tres años. El proyecto ha sido evaluado en forma negativa por el US Army Corps of Engineers y por el Departamento de Recursos Naturales, y ahora encontramos que Villa Marina ha sometido el mismo proyecto para reconsideración una vez más.

Es cierto que este proyecto se aprobó una vez en el año 1988, pero eso fue antes de los Huracanes Hugo y Georges, que devastaron el área en los años 1989 y 1998. Estos dos huracanes causaron destrucción masiva al rompeolas existente de Marina Puerto Chico, enfrente de cual Villa Marina pretende depositar relleno para crear un extraño rompeolas en forma de isla.

Pero aunque tuvieron la oportunidad de hacerlo, Villa Marina y sus ingenieros no construyeron su marina en esa época, y ahora encuentran que los procedimientos han cambiado y que las agencias están más preparadas intelectualmente para evaluar en forma completa la nueva

29 de Mayo de 2003: Fax de Richard A. Vito, M.D. / Sea Lovers Marina a Sra. Rose R. Ortiz Objeciones preliminares a la nueva marina propuesta por Villa Marina

JUNTA DE PLANIFICACION ZONA COSTANERA
 JUN 11 2003
 EL A. DE P.R.

solicitud. También, hoy en día estamos mucho más concientes de los daños que causan los huracanes.

El año pasado, le habíamos escrito al U.S. Army Corps of Engineers una carta de objeción, delineando 46 objeciones críticas al diseño del rompeolas como forma de isla y al proyecto de hotel y marina propuesta por Villa Marina. Estas objeciones siguen en vigor. En mi visita a la Junta de Planificación de la semana pasada, verifiqué que este documento está en el expediente. El documento forma parte íntegra de esta comunicación, como si yo hubiera incluido aquí otra copia de éste. Favor de leerla cuidadosamente, en todo sus detalles.

El proyecto propuesto por Villa Marina nos deprava aquí en Sea Lovers Marina de los derechos íntegros que tenemos de disfrutar del uso de nuestra expansión de muelles, especialmente de las dos Té's al final de los muelles, donde se guardarán embarcaciones de 100 a 120 pies de largo. Estas embarcaciones necesitan 300 pies de canal para poder virar en forma de U para llegar a su posición de amarre. El diseño de Villa Marina solo deja un canal de navegación de 110 pies, que no es adecuado.

El diseño del rompeolas como una isla en el mismo medio de la entrada de la Bahía Sardinera es algo raro y extraño, un diseño inventado por ingenieros terrestres de falta de experiencia en diseño marino. El diseño es defectuoso, ya que causará efectos en el patente de las olas no anticipados por los diseñadores. También, el diseño del rompeolas como una isla lo deja vulnerable a ser fácilmente destruida por el próximo huracán. Cuando el próximo huracán destruya al nuevo rompeolas en forma de isla, todas los cientos de metros cúbicos de relleno de tierra, arena, y piedras se depositarán en todas partes de la Bahía. Cuando esto ocurre, nuestros muelles serán inundados por depósitos sumergidas que harán los espacios muy llanos, y los pescadores se sorprenderán a ver que su área tradicional de anclaje en la bahía ya no les sirve, porque se convertirá en tierra firme o agua extremadamente llana. También, el mismo Villa Marina existente y su canal de entrada se encontrarán inundado de sedimentos.

Estos defectos del diseño propuesto por Villa Marina se aprecian solamente con experiencia y conocimiento técnica de la ingeniería marina, y no por individuos del público en general. No se trata de defectos obvios o fáciles de entender. La falta de objeciones del público en general hasta ahora no significa que la Junta de Planificación quede libre de responsabilidad de apreciar y conocer los defectos del diseño en forma técnica, considerando en detalle cada aspecto de los defectos del diseño; al contrario, la falta de conocimiento de estos temas por el público en general hace aún más importante la intervención científica y jurídica de la Junta en considerar todos los posible efectos dañinos de este diseño propuesto.

Este diseño se trata de algo raro, algo extraño, algo sin precedencia en la Ingeniería Marina. Yo he atendido conferencias de marinas, he estudiado libros técnicos de diseño marina, y he visitado muchísimas marinas y clubes náuticas estadounidense como parte de mi preparación para adiestrar y construir mi marina, y en ninguna de estas referencias he visto un rompeolas como forma de isla puesta en el mismo medio de la entrada de una bahía.

El diseño no fue creado por un diseñador marino, sino por una firma de Ingenieros localizados en Caguas que obviamente no tienen ninguna experiencia o entrenamiento especial en los aspectos que distinguen la ingeniería marina de otras especialidades de ingeniería. Esta firma no tiene las credenciales especializadas y conocimiento específico para poder anticipar los efectos deletéreos que resultarán de este diseño.

EL A. DE P.R.
JUNTA DE PLANIFICACION
DE LA COSTA
MAY 29 12:00 PM '03
HORA

Puede ser que la firma proponente sea la más maravillosa de todo Puerto Rico, y que han construido innumerables edificios magníficos de fantásticos diseños que durarán cientos de años. Pero en el especialidad de diseño marítima, es obvio en mi opinión científico que la firma está dibujando diseños malos, y que posiblemente no tengan el conocimiento y experiencia marítima adecuada para poder evaluar el diseño en cuanto a los efectos en la navegación y en el oleaje, los efectos en el fondo de la Bahía, o en el catástrofe que resultará cuando viene el próximo huracán y destruye el rompeolas en las primeras horas de vientos altos.

Por estas razones, la posición de la Junta de Planificación no es fácil. La Junta tiene la responsabilidad y obligación de juzgar este proyecto en forma técnica, y en entender sus posibles efectos positivos y negativos en todos sus aspectos. No es sorprendente que no haya habido comentario público negativo hasta ahora. En este tipo de proyecto, el público en general no tiene el conocimiento adecuado para poder anticipar estos efectos negativos, y les toca a Ustedes, la Junta de Planificación, a informar y proteger el público, y también a proteger el ambiente, de los efectos dañinos que resultarán si se deja construir esta obra.

En los párrafos que siguen, encontrarán una evaluación técnica de los efectos dañinos que resultarán por causa de la construcción de este proyecto.

Por favor presten suma atención.

Antes de empezar, me gustaría establecer mis credenciales para hacer la evaluación técnica de este proyecto.

El análisis que sigue ha sido escrito por el Dr. Richard A. Vito, propietario de Sea Lovers Marina. En adición de ser un especialista médica en Medicina de Emergencia, el Dr. Vito también es un científico entrenado con diploma doble de Cornell University en las materias de Biología y Química. El Dr. Vito ha tomado extensivos cursos en esta universidad Ivy-League en las materias de matemáticas, física, ciencias geológicas y en teoría de oleaje. Además, el Dr. Vito ha estudiado por su propia cuenta la ciencia de diseño de marinas y de estructuras marítimas, ya que su familia construyó su propia marina en el año 1973 y la operó por más de 30 años. Bajo el tutelaje de su padre, el Ingeniero Emanuel F. Vito, Dr. Vito aprendió mucho durante este periodo de todo relacionado con marinas, muelles, rompeolas, corrientes marinas y estructuras marítimas de todas clases. El Dr. Vito tiene 45 años de experiencia como capitán de embarcaciones grandes y pequeñas, es un marinero con miles y miles de horas de experiencia en la navegación en alta mar, y entiende y conoce íntimamente el viento, las olas, las marejadas, los corrientes, las poblaciones biológicas del mar, las arrecifes, los sedimentos del fondo, y las interacciones que estos puedan tener con las costas y con el fondo del mar. Dr. Vito no solamente ha trabajado como profesor de velerismo, sino como Director de Colegio de Velerismo, y en universidad fue no solo Capitán sino también Presidente del Club de Velerismo de más de 400 miembros. Como parte de su preparación para tomar comando de las reconstrucciones y operaciones de Sea Lovers Marina después de fallecer su padre Emanuel en el año 1997, el Dr. Vito ha estudiado cuidadosamente varios textos técnicos de diseño marino, ha atendido varias conferencias de la industria donde se han discutido las ventajas y desventajas de muchísimos diseños de marinas (exitosas y fracasas), y ha estudiado numerosas artículos en la literatura de Ingeniería en cuanto a diseño y construcción de rompeolas.

Sin este tipo de entrenamiento especializado y sin este tipo de conocimiento y experiencia marítima, sería difícil para un ingeniero con experiencia terrestre poder diseñar un rompeolas exitoso, ya que las olas y los corrientes no obedecen las normas terrestres, sino las marítimas.

1. La Bahía Sardinera ya tiene un problema mayor en cuanto a los sedimentos que se están depositando aceleradamente en ciertos áreas de ésta por efectos del rompeolas existente, por efectos del dragado que se hizo cuando se construyó a Villa Marina existente, y por los efectos de la destrucción del rompeolas por los huracanes Hugo y Georges. Las fotografías aéreas que se van a someter demuestran que la esquina noroeste de la bahía se ha puesto bien llanito durante los años después de la construcción del rompeolas existente de Marina Puerto Chico. Los sedimentos se han depositado en esta área de tal manera que donde antes las aguas de la bahía tocaban el mismo borde de la Carretera 987, ahora hay más de 150 pies de fango, arenas movedizas, y playa.

Donde antes se anclaban las yolitas de los Pescadores de la Bahía Sardinera, ahora solo hay tierra y agua de uno a dos pies de profundidad.

Cuando Villa Marina construyó su marina existente por primera vez, dragaron para crear su estuario usando una barcaza y una bomba grande, y empezaron a rellenar un área de aguas llanitas que queda al oeste de la Carretera 987 cerca de nosotros en la esquina noroeste de la bahía. Pero cuando se rompieron los tubos de evacuación del material dragado, **continuaron a dragar y a depositar todo el material excavado en la misma playa de la Bahía Sardinera.** Yo mismo lo vi con mis propios ojos y sirvo de testigo de esta tragedia. Cuando mi padre se opuso y protestó, no le hicieron ningún caso. El fondo de la bahía se llenó con los fangos dragados del estuario que se formó para construir a Villa Marina existente.

Después del Huracán Hugo en el 1989, considerable material del rompeolas existente de la Marina Puerto Chico se deslizó al mar, y hubo un aumento significativo en los sedimento depositados en la bahía para ese tiempo.

Peor aún fue la destrucción causada por el Huracán Georges en el año 1998, que afectó con total erosión los últimos 30% o 250 pies del rompeolas existente de la Marina Puerto Chico.

Esta erosión fue bastante grave, e inicialmente este material fue depositado en el área suroeste de la Bahía Sardinera, en el mismo frente de la entrada de Villa Marina. Estos sedimentos entraron al estuario de la misma, y son los mismos sedimentos que ellos están pidiendo permiso para dragar, en una solicitud paralela a la que estamos considerando ahora.

En el 2 de diciembre de 1998, una nota fue escrito al Cuerpo de Ingenieros de los Estados Unidos por el Ingeniero Pedro Cruz Ayala (quien trabajaba para Gutierrez y Gutierrez y Villa Marina) (Anejo A), que dice *'I am an engineer who Works for Villa Marina which is a neighbor of Marina Puerto Chico. An existing breakwater at Marina Puerto Chico was destroyed by Hurricane Georges. I observed heavy machinery reconstructing this breakwater with compacted earth. This will affect the navigation in the channel by depositing sediment on it. The breakwater should have been repaired with rock. . .'*

Es obvio que el Ingeniero Cruz Ayala consideró como seria situación la erosión del rompeolas, su destrucción y el depósito del material del rompeolas en las costas oeste de la Bahía Sardinera.

2003 JUN 14 P 12:00
E.C.H.I.A.
HORA
E.L.A. DE P.R.
JUNTA DE PLANIFICACION
ZONA COSTANERA

Trataré en un futuro de documentar la sedimentación progresiva que ha estado ocurriendo en la Bahía Sardinera durante los últimos 40 años, para que la Junta pueda entender lo serio que es la situación y lo importante de reducir lo más posible la erosión y sedimentación futura.

- 2. La sedimentación progresiva de la Bahía Sardinera ha causado el receso del mar en la esquina noroeste de ésta. El agua en esta área se está poniendo cada vez más llana, y los Pescadores de Sardinera han tenido que mover el área de anclaje de sus yolas de pesca progresivamente hacia el sur, o sea, hacia la dirección donde pretende Villa Marina construir sus nuevos muelles.** Los Pescadores se perjudican más que nadie si se deja construir la isla rompeolas propuesto por Villa Marina en la misma entrada de Bahía Sardinera. El próximo huracán que venga destruirá ese rompeolas, porque al ser isla, la erosión lo afectará en las dos puntas al mismo tiempo, acabando con ella en poco tiempo. Todo ese material se depositará en el mismo frente de donde se ubica en este momento las facilidades de la Asociación de Pescadores de Sardinera.

El único área de escape que tienen ellos en este momento es mover sus yolas hacia el sur, hacia agua más profunda.

La tragedia para ellos es que se quedarán sin escape, porque el nuevo muelle de Villa Marina será una obstrucción a la movida hacia el sur, ya que la nueva marina propuesta por ellos bloquea esta área que necesitan los Pescadores para anclar sus yolas pesqueras.

También, se quedará sin profundidad de agua adecuada el único muelle que ellos tienen a su disposición.

- 3. Por cambiar una apertura existente a dos, y por bloquear el mismo medio del canal de entrada de la bahía, el nuevo rompeolas propuesto por Villa Marina tendrá efectos negativos en las corrientes y en el patrono de sedimentación de la Bahía Sardinera.** El rompeolas nuevo propuesto por Villa Marina tendrá un impacto dramático en la circulación de agua adentro de la Bahía, y cambiará el patrono de los corrientes circulando adentro de la Bahía. **Los cambios serán especialmente complejos en naturaleza por la creación de dos aperturas por las cuales entrarán los corrientes, en vez de una como existe actualmente.** Cuando sube la marea, un volumen de agua considerable tiene que entrar a la bahía para llenarla con agua al nuevo nivel más alto. Si se restringe el tamaño de la apertura por la cual tienen que entrar esta agua, la velocidad del flujo será más rápido que actualmente. Este aumento de velocidad causará un aumento en la cantidad de sedimentos que se resuspenden en el agua con cada marea, y aumento en la turbiedad del agua por el aumento de velocidad de las corrientes.

Pero lo peor será la interacción entre las dos corrientes entrando por las dos aperturas nuevas, ya que se puede predecir que por el aumento en el revuelto de las corrientes chocando uno contra el otro en el medio de la bahía, habrá más revuelto de corrientes contra el fondo de la bahía, y remoción de los sedimentos del fondo.

Cuando los sedimentos del fondo se disturben, son tan extremadamente finas que quedarán en suspensión en el agua por mucho tiempo, causando un aumento en la turbiedad del agua y una disminución de la cantidad de luz del sol llegando al fondo.

Esto no es bueno para la condición ecológica de la bahía, y perjudica el establecimiento de especies de peces y otros bióticos en ésta.

También, existe una circulación vertical de agua, ya que cuando hay mucho viento del este, que es muy frecuente en esta área, el viento forma una corriente superficial en el agua, impulsando los primeros dos o tres pies de profundidad de agua a formar un corriente en la misma dirección del viento. Esta agua entra a la bahía por la superficie, y tiene que salir por el fondo para mantener el nivel de agua correcta en la bahía.

Cuando hay viento de más de 15 nudos, hay un corriente adicional más allá de las corrientes diurnas de las mareas. Hay también un corriente por el fondo de la bahía, que tiene que salir de la bahía, en dirección contraria a el corriente formado en la superficie por el viento. Esta condición es muy común.

Estos corrientes disturben los sedimentos finos del fondo, y causan aumento de la turbiedad de la bahía. Esto es muy obvio después de tiempos de viento, o durante aguaceros, cuando la bahía se torna completamente opaca por la remoción de los sedimentos del fondo por estos corrientes sumergidad pegados a ello.

La imposición de una obstrucción en el mismo centro de la entrada de la bahía, como si fuera una isla, causará cambios drásticos en estos corrientes sumergidos. Por causa de la creación de dos aperturas de salida en vez de una, habrá interacción entre los dos flujos de corriente sumergidos saliendo de la bahía, que aumentará considerablemente el disturbio de los sedimentos, y causará daño ecológico a la bahía por disminuir la luz del sol llegando al fondo por el aumento de turbiedad causado por el nuevo rompeolas y las dos nuevas aperturas en la entrada de la bahía.

4. **El Estudio de Corrientes sometido por Villa Marina a la Junta de Planificación es, en mi opinión científica, inadecuado, defectivo, y no llega a satisfacer los 'standards' mínimo de la industria ni de la ciencia básica. A apariencias, los autores del estudio carecen de la educación, entrenamiento y experiencia en la ciencia de oceanografía, y no son cualificados para hacer los estudios necesarios para determinar las interacciones de los corrientes y de las olas que van a surgir a establecerse dos aperturas en la boca de la bahía.** El Estudio de Corrientes sometido por Villa Marina no contesta los temas básicos y no resuelve los problemas técnicos que fueron pautados por cada una de las agencias evaluadoras, incluyendo el Cuerpo de Ingenieros, el Departamento de Recursos Naturales y la Junta de Planificación—Zona Costanera.

En su introducción, el estudio correctamente enumeró los temas y problemas numerosos que deberían ser evaluados para poder entender como el nuevo rompeolas afectaría los corrientes y la migración de sedimentos adentro de la Bahía Sardinera. Sin embargo, después de declarar una lista larga en la introducción de todos los temas que deberían ser estudiados y evaluados, el estudio no procedió en evaluar ninguno de ellos.

El estudio no evaluó los corrientes a distintos niveles de profundidad, como es requerido. El estudio midió nada más los corrientes a un pie de profundidad. Básicamente, lo que hicieron fue soltar al agua dos o tres boyitas al garete, mirar a donde flotaron por unas dos horas, y después se fueron a casa y escribieron un

cuento de estudio que no contribuye nada al conocimiento de los patentes de los corrientes en la bahía ni a los efectos buenos o malos que podrían surgir de la construcción del isla rompeolas.

En el estudio, los autores declararon que no era posible medir los corrientes a mas profundidad que un pie, porque la bahía era demasiado llana para hacerlo. ¡Que disparate! ¡Que ridiculez! La bahía tiene de ocho a diez a doce pies de profundidad en el área de estudio. Y lo más importante para conocer son los corrientes cerca del fondo, ya que son estos los que movilizan los sedimentos y que causan la erosión de las orillas del rompeolas, y a consecuencia, el aumento en la turbiedad del agua de la bahía.

El estudio no incluyó ninguna tabla de datos, uno de los componentes más básicos de cualquier estudio científico. El supuesto estudio no consideró si la marea estaba entrando o saliendo, si la luna estaba llena o nueva, si el viento soplaba fuerte o suave, o si las olas entrando a la bahía pudieran afectar los corrientes.

El supuesto estudio fue hecho con boyas que tenían banderitas que se llevaban correr con los vientos, así que le movimiento de las boyas respondía al viento y no a los corrientes que supuestamente iban marcando.

El supuesto estudio consideró solamente las condiciones existentes de la bahía, y no consideró la imposición de la nueva estructura de la isla rompeolas en el medio de la entrada. No solamente fue que los efectos del nuevo rompeolas no fue estudiado, pero tampoco ni fueron discutidos teorética mente.

Tampoco fueron considerados las olas existentes en el día del estudio, ni el oleaje predominante en el área. No hubo consideración de cómo la altura, dirección, y período de las olas pudiera afectar los corrientes de la bahía.

No hubo consideración del tamaño de las partículas de los sedimentos, ni del tiempo que estos se quedan suspendidos una vez disturbadas, ni de los efectos de los corrientes en la movilización de los sedimentos existentes en el fondo.

No hubo discusión alguna de cómo los movimientos de las embarcaciones adentro de la bahía podría afectar la movilización de los sedimentos del fondo.

Ni siquiera hubo ni un singular dibujo del nuevo rompeolas propuesta contenido entre las páginas del supuesto Estudio de Corrientes.

No hubo discusión de cómo la interposición del rompeolas en el medio de la entrada de la bahía pudiera afectar los corrientes de la bahía en cuanto a la mezcla de los dos flujos de agua procedentes de las dos distintas entradas y de los dos distintas direcciones, que claro está, chocarían uno contra el otro en el medio de la bahía para causar un aumento significativo en la movilización de los sedimentos de la bahía.

No hay discusión alguna en el supuesto Estudio de Corrientes de las calificaciones del Científico Principal o sus Asistentes Principales. No hay mención del científico oceanógrafo que hizo las evaluaciones, ni evidencia alguna que los autores disfruten de cualquier entrenamiento académico específica, ni de cualquier experiencia técnica en la ciencia de Oceanografía. Por no tener expuesto para nuestra evaluación las

calificaciones de los autores oceanógrafos que desarrollaron el estudio, tenemos que asumir que carecen de ellas.

El supuesto Estudio de Corrientes carece de los elementos básicos que normalmente son parte de cualquier estudio científico, los cuales aprende cualquier estudiante en su primer año de estudiar las ciencias básicas.

Al final del estudio, los autores escribieron unos disparates de conclusiones que en mi opinión científica no tienen soporte o respaldo alguno proveniente de los datos del estudio. Es más, casi no hubieron datos algunos, y de los datos escasos y simples que aparecen en el estudio, no se puede hacer ninguna conclusión científica.

En conclusión, evaluando el estudio con mis conocimientos y altos entrenamientos académicos y científicos, y conociendo yo con superación muchas de las ciencias que son relacionadas y parte de a la ciencia de oceanografía, yo puedo declarar con confianza y honestidad que en mi opinión científico el Estudio de Corrientes fue insustancial, y reveló ningún información útil para la evaluación de este proyecto. El Estudio de Corrientes no es el tipo de estudio cuidadoso, educado, y científico que será necesario para evaluar los efectos oceanográficas que tendrá la construcción del extraño isla rompeolas en le mismo medio de la entrada de la Bahía Sardinera. En mi opinión científica, el Estudio de Corrientes fue grosamente deficiente en todos sus aspectos, y no es una respuesta adecuada a las preguntas y dudas que todas las agencias han expresado con relación a este proyecto.

Las agencias fueron correctos en rechazar el estudio como inadecuado, y pedir nuevos estudios hechos por científicos cualificados que puedan contestar las preguntas y dudas importantes y contenciosas que existen con relación a esta propuesta.

No hubo tiempo de terminar la exposición de los detalles para los siguientes temas. Sin embargo, son temas importantes que pienso que debo traer a la atención de la Junta de Planificación lo más pronto posible.

Se completará este documento en el futuro cercano, ampliando en estos y otros temas.

Gracias por su atención en detalle a esta comunicación importante.

5. **El rompeolas en forma de isla será especialmente susceptible a destrucción completa con el próximo huracán.**
6. **El rompeolas en forma de isla será especialmente susceptible a erosión continua (diaria) durante tiempos normales, ya que se exponen tres (3) puntas de tierra distintas a los corrientes, en vez de una punta como es el rompeolas existente de Marina Puerto Chico.**
7. **También, las interacciones de los corrientes entrando a la Bahía por dos ángulos distintos causará un aumento en la erosión diario del rompeolas, ya que chocarán uno con el otro después de entrar a la Bahía. Se puede anticipar que**

- la erosión continua (diaria) será cuatro veces más que la erosión del rompeolas existente, la cual tiene una punta y una apertura nada más.
8. De acuerdo a regulaciones existentes de esta agencia, este proyecto requiere un 'Water Quality Certificate' o 'Certificado de Calidad del Agua' emitido por la Junta de Calidad Ambiental, antes de poder ser construida, y antes que el Cuerpo de Ingenieros pueda expedir un permiso.
 9. La Junta de Planificación deberá insistir que Villa Marina provée este Certificado ANTES de emitir una Consistencia con el Plan de Manejo de la Zona Costanera. La evaluación de la Junta de Calidad Ambiental es IMPORTANTE Y ESENCIAL para que la Junta de Planificación pueda hacer su determinación en una forma informada y no negligente.
 10. Es especialmente importante la cuidadosa evaluación de cualquier proyecto, pero ESPECIALMENTE CUANDO EL PROYECTO ESTÁ LOCALIZADO EN LOS TERRENOS SUMERGIDOS QUE SON PÚBLICOS.
 11. LE TOCA A VILLA MARINA A PROBAR SIN DUDA ALGUNA QUE SU PROYECTO NO HARÁ DAÑO AL AMBIENTE, A LOS USUARIOS COMERCIALES, NI A LOS PESCADORES. Sin embargo, Villa Marina actua como si fuera nosotros los que tenemos que probar que sí es dañino. Al contrario, son ellos que tienen el peso de prueba.
 12. Hay muchas consideraciones técnicas necesarias para poder entender los efectos negativos que tendrá el diseño del rompeolas en forma de isla, y es la Junta de Calidad Ambiental que tiene los científicos y expertos entrenados y educados para hacer esta evaluación.
 13. No es accidente ni mala suerte que la presentación del DIA a la Junta de Calidad Ambiental por el Departamento de Recursos Naturales ha sido demorado. Fue demorado porque el proyecto es una ridiculez en términos marítimos, porque Villa Marina no le ha provisto a la DNRA la información que ellos le han requerido, y porque el DNRA esta básicamente OPUESTO a este proyecto de alto potencial de daños ecológicos, comerciales, y si se afecta los Pescadores como yo pienso que serán afectados, también daños políticos.
 14. La Ley 9c exige que sea el Departamento del Gobierno proponente que someta el DIA a la Junta de Calidad Ambiental, y esta parte de la ley no es ningún accidente. La ley existe para que el Departamento de Recursos Naturales, la agencia proponente en este caso, tenga la mayor influencia posible. Solamente es DESPUÉS que el DNRA apruebe en forma preliminar el proyecto que la Junta de Calidad Ambiental puede EMPEZAR su evaluación. Estos aspectos de la ley 9c son difíciles para cualquiera que quiere desarrollar una obra, pero fueron escritos a la ley por importantes razones. No debe haber desvío alguno del programa decreto por ley y regulación en cuanto a la necesidad de la aprobación del DNRA del DIA antes de someterlo a la Junta de Calidad Ambiental, para que ellos evaluen el proyecto para ver si cualifica para el Certificado de Calidad de Agua que es necesario en este caso.
 15. En lo que el Departamento de Recursos Naturales emite otra evaluación u otra comunicación, se debe considerar la carta de oposición anteriormente emitido

por ellos, ya que este proyecto es la misma que se consideró y se rechazó en más de 7 o 8 solicitudes anteriores.

16. El medio por la cual se echará el material para formar el rompeolas en el medio del mar está en duda, y los detalles provistos por Villa Marina son escasas.
17. Los ángulos de inclinación de las paredes del rompeolas son imposibles de lograr.
18. La dimensión horizontal sumergida del rompeolas será en actualidad mucho más que el diseño de Villa Marina indica, causando restricción en el ancho de los canales a ambos lados de éste no considerado por los diseñadores.
19. El rompeolas existente de Marina Puerto Chico extiende debajo del agua a una distancia considerable. Las proyecciones sumergidas de los rompeolas limitan el ancho máximo de uso de los canales, algo que los diseñadores del proyecto de Villa Marina no han anticipado ni indicado en sus planes.
20. El canal de navegación al sur de los muelles nuevos propuestos por Villa Marina es muy estrecha, ya que no hay bastante profundidad al lado de la costa sur de la bahía.
21. Los canales entre los cuatro muelles secundarios de la nueva marina propuesta por Villa Marina no son bastante anchos para el tamaño de las embarcaciones que se albergarán allí.
22. El canal principal al sur de la marina nueva propuesta por Villa Marina es demasiado estrecho para la cantidad de tráfico y navegación que tendrá que sostener. Hay que considerar que ya hay bastante tráfico de embarcaciones entrando y saliendo de la Villa Marina existente (sirviendo más de 500 embarcaciones,) y la nueva marina impondrá no solo un aumento en este tráfico, sino también la confusión de añadir tráfico entrando y saliendo de lado.
23. El canal principal al sur de la marina nueva propuesta por Villa Marina es demasiado estrecho para que las embarcaciones de Villa Marina puedan virar en forma de U para amarrarse a las puntas de los Te's de la nueva Villa Marina.
24. La información provista por Villa Marina no incluye la topología del fondo, medidas de las profundidades de la Bahía, ni incluye descripciones del material del fondo, así que es imposible evaluar si el canal principal al lado sur de la nueva marina propuesta es bastante ancho o bastante hondo para acomodar la navegación de las embarcaciones que lo tendrán que usar para entrar a Villa Marina existente y nueva.
25. El nuevo rompeolas propuesta por Villa Marina no protegerá sus mismas embarcaciones de oleaje procedente desde el norte, noreste, o este, ya que las olas que entran por la apertura norte del diseño virarán hacia la dirección de la nueva marina.
26. Uno de los peores problemas del nuevo rompeolas es que crea dos aperturas enfrente de la Bahía Sardinera en vez de una. El oleaje que entra por cualquiera de las aperturas virará hacia el otro, produciendo interferencia entre los dos patentes de olas, y causando peligros a la navegación y a las embarcaciones

estacionadas en todas las marina de la bahía. Especialmente serio será el problema en el centro de la misma marina de Villa Marina.

27. El canal al norte de la nueva marina propuesta por Villa Marina no es bastante ancho para permitir que una embarcación de 100 pies amarrado a la punta de las nuevas Te's de Sea Lovers Marina puedan virar en U para acomodarse al muelle. Hay que considerar que habrán embarcaciones amarrados al lado norte del muelle nuevo de Villa Marina, y hay que considerar los postes de amarre a 30 pies de distancia de los muelles de Sea Lovers Marina. La distancia mínima que se puede aceptar para que una embarcación de 100 pies pueda virar en U y acomodarse a los Tes de Sea Lovers Marina son 300 pies de canal contando nada más el agua abierto, o sea, 350 pies entre las estructuras de los muelles de Villa Marina y Sea Lovers Marina.
28. Los espacios de la nueva Villa Marina al lado del nuevo rompeolas serán demasiado llanas, ya que el rompeolas extenderá debajo de ellas en su inclinación sumergida por bastante distancia horizontal, más que la distancia horizontal estimada por los diseñadores.
29. La distancia entre los espacios de las embarcaciones más al este y los espacios de estacionamiento es excesivo. Súmalo a ver si es así. Algún sistema de transportación con carretas de golf será necesario. Sin embargo, los muelles no son bastante anchos para acomodar un carril para las carretas de golf, los torres eléctricos con sus extensiones, y la gente caminando con sus carretas de mano todos al mismo tiempo. Por esta causa, hay peligro de colisión y accidentes entre estas que debe ser evaluado y estudiado antes de permitir el proyecto.
30. No hay planificación para ningún área de montura de los carritos de golf, ni planificación para un área para su estacionamiento separado de los automóviles ni para un área de mantenimiento para estos.
31. En una carta escrita a Eva Tamayo de la Junta de Planificación fechada el 15 de noviembre de 2000, Ecosystems, el contratista del DIA, recomendó que tubos de concreto sean puestas debajo del rompeolas para aumentar la circulación en la bahía. Sin embargo, estas recomendaciones no han sido incorporados en el diseño de la nueva marina.
32. No hay ninguna evaluación de cómo estos tubos de cemento podrán afectar el oleaje que chocará contra el rompeolas nuevo, ya que olas de cierto tamaño podrán fácilmente penetrar el centro del rompeolas por medio de los tubos.
33. No hay explicación de cómo estos tubos se mantendrán libres de fango y piedras, y como serán puestas en el fondo para que no se hundan inmediatamente adentro del fango movediza del fondo de esta Bahía.
34. El 'Pump Out Station' está localizado en un área de una curva estrecha a la misma entrada de la Villa Marina existente. Será muy peligroso si embarcaciones tratan de maniobrar en forma de U para arrimarse a esta estación en el mismo centro de la entrada.

35. El área del 'Pump Out Station' está localizado en un área de piedras existentes que salen al mar desde el lado norte de la entrada del canal de Villa Marina. El agua no es bastante profundo en este lugar para que las embarcaciones se amarren al lado.
36. El área del 'Pump Out Station' no puede acomodar bastantes embarcaciones a la misma vez para poder servir a tantas embarcaciones de la marina existente y nueva, especialmente considerando que si el uso será turístico como Villa Marina ha declarado, estas embarcaciones tienen muchas más personas y mucho más necesidad del uso de los 'Pump Out Station.'
37. Hay una diferencia en altura de 8 a 10 pies entre la elevación de las aceras terrestres y de los muelles nuevos propuestos por Villa Marina. Sin embargo, el único lugar disponible para la rampa bajar de las aceras terrestres hasta el nivel de los muelles es en el mismo medio de donde están los baños y los 'Pump Out Stations.'
38. No hay bastante espacio para que las carretas de golf que se tendrán que usar para transportar la gente del estacionamiento a sus embarcaciones pasen al lado de los baños y de los 'Pump Out Stations.'
39. Los 'Pump Out Stations', por sus localización en la parte más estrecha del canal, en una curva, no está accesible a embarcaciones de más de 35 pies, que lo tendrán que usar. Debería haber otro 'Pump Out Station' en agua abierta y profunda al final del muelle principal accesible a embarcaciones de 35 a 80 pies.
40. La localización de los 'Pump Out Stations' al lado de los baños y al lado del área recreativo/turístico de Sea Breeze Restaurant y la piscina existente significa que los espacios reservados en el agua para los 'Pump-Outs' serán bloqueados en horas más populares por embarcaciones amarrados allí tratando de usar los áreas recreativos.
41. Los baños y los 'Pump Out Stations' están tan lejos de la estación de bombas existente del sistema de alcantarillado que sale de la esquina noroeste de la propiedad de Villa Marina que será necesario un tanque de acumulación y una estación de bombas cerca de los muelles para poder bombear las aguas negras hacia el alcantarillado. Sin embargo, no hay planificación ni espacio alguno para acomodar esta utilidad necesaria.
42. Villa Marina está incluyendo como terreno de ellos en los planes un gran solar que realmente es Zona Marítima Terrestre de Puerto Rico. Esta parte no está permitido para uso de estacionamiento, por regulaciones del Departamento de Recursos Naturales.
43. Los 4512.02 metros de terreno que le pertenecen a Villa Marina en el área de soporte a los muelles, o sea, el área cerca de la piscina y de la Carretera 987, no es bastante amplio para soportar los estacionamientos y áreas de utilidades necesarias para soportar la nueva marina.
44. Se deberá exigir antes de considerar cualquier plano provisto por Villa Marina que piden una Determinación de Colindancia del Departamento de Agrimensura del Departamento de Recursos Naturales de Puerto Rico, para que ellos determinen

que parte de estos terrenos son públicas y que parte son privadas, de acuerdo a los procedimientos establecidas en esta agencia.

45. Estudiando las fotografías antiguas aéreas del área, mucho de lo que Villa Marina demuestra como perteneciente a ellos parece ser parte de la Zona Marítima Terrestre de Puerto Rico, o sea, terreno público. La Junta de Planificación deberá exigir que un agrimensor independiente, y no el que es empleado de Gutiérrez y Gutiérrez, verifique los bordes de los terrenos reclamados por Villa Marina para ver exactamente donde están sus colindancias.
46. La existencia de un documento registrado marcando un terreno privado NO significa que ese terreno pertenecen a áreas particulares; al contrario, hay muchos terrenos en todas las costas de Puerto Rico en las cuales se han tomado tierra pública perteneciente a la Zona Marítima y se han hecho documentos registrados haciendo ser que son particulares.
47. Villa Marina no ha provisto un área para colocar el tanque de reserva de agua, y el estación de bombeo, que será necesario para proveer la nueva marina y facilidades turísticas adjuntas con agua dulce. Es importante que la Junta de Planificación sea informado de exactamente donde van todas estas áreas de utilidad y soporte, ya que los pies cuadrados que estos necesitarán tendrán que ser restados al área del terreno disponible para ver si va haber bastante espacio para los estacionamientos necesarios para la marina.
48. No hay provisión en los planes para la nueva subestación de luz y los transformadores secundarios que le darán luz a la nueva facilidad. Los transformadores secundarios que tienen que colocarse en cada uno de los muelles secundarios le quitarán parte del ancho del muelle principal, lo que significa más peligro en la operación de los carritos de golf, y conflictos con los pasajeros abordando y desbordando las embarcaciones que seguramente usarán el lado norte del muelle principal.
49. Villa Marina declara que el uso del nuevo muelle será para servicio turístico; sin embargo, no hay provisión para el área de entrada, de abordaje, y de salida de los autobuses que traerán los turistas a la facilidad.
50. Hay que saber cuales de los espacios de la marina serán turísticos y cuales serán residenciales, ya que para contar los espacios de estacionamiento de la facilidad, es necesario proveer por lo menos dos espacios de auto para cada espacio de muelle turístico, comparado con mitad de un espacio de auto para cada espacio residencial.
51. No hay demostración de donde irán los dos espacios de Impedidos que serán necesarios para la nueva marina, además de los dos espacios que son necesarios para el existente área turístico restaurant-piscina.
52. El número de espacios de estacionamiento existente en Villa Marina es ridículamente bajo comparado con el número de embarcaciones que tienen el los 'racks', en el agua, y en el varadero. Durante los fines de semana, autos estacionan por todas partes en las carreteras y vías públicas adyacentes a la marina existente.

53. Existen planes anteriores de Villa Marina que son falsos por demostrar estacionamientos existentes en los dos lados de la vía de acceso, en vez de en un lado solamente como es la realidad.
54. No es posible poner espacios de estacionamiento en los dos lados de su vía de estacionamiento existente, ya que la Carretera 987 en esta área queda a una altura de 20 pies más alto que el agua. Para poder tener espacios en los dos lados, tendrán que hacer un proyecto en conjunto con el Departamento de Carreteras para ser una pared de concreto retenedor. Si no, se caería la Carretera 987 hacia abajo con la primera vaguada fuerte.
55. El área de entrada principal de esta nueva marina, en una curva aguda y estrecha de la Carretera 987, es peligroso. En los fines de semana, esta área se llena de autos estacionados por todas partes tratando de comprar frituras en los kioscos de la Playa Sardinera. Sería imposible tener en adición el tráfico adicional de una marina completa nueva, especialmente si es turística que significa mucho más tránsito diario que una marina residencial.
56. El plan de construcción que ha propuesto Villa Marina incluye la creacción de una isla rompeolas en el medio del agua de la bahía. No hay descripción alguna detallada de cómo se llevarán las piedras y tierra que se va a echar al medio del mar.
57. Han mencionado que se llevarán el material a mar afuera con barcazas, pero ¿donde exactamente es que se llenarán estas barcazas, y donde exactamente entrarán los innumerables camiones necesarios, y donde exactamente se arrimarán las barcazas a un muelle para que puedan ser llenadas para cada viaje? ¿Cuántas barcazas y cuantas camiones de piedra será necesario?
58. El costo de construcción del nuevo rompeolas será tan extremada, que cuando se sientan a calcular los costos, harán exactamente lo que hicieron en el año 1988: dejar expirar el permiso sin construir la marina. La Junta de Planificación debería exigir a los planificadores un estimado del costo de esta marina, para ver si es viable el proyecto. Después de todo, esta nueva marina bloquea para siempre la expansión natural de Marina Puerto Chico y de Sea Lovers Marina, y no es justo para ellos que le den otro permiso inútil a Villa Marina, por ser excesivas los costos de construcción de la nueva facilidad.

Muchas gracias por la oportunidad de expresarme. Estaré en comunicación con más ampliación de estos puntos, y una exposición más detallada.

Cordialmente,



Richard A. Vito, M.D
Propietario
Sea Lovers Marina