

area for workers appears to have been built prior to 1936. Aerial photographs dated 1936 also show the existence of the lime kilns. The kiln factory was closed in 1954.

---

Refer to the report (Pantel & Marin 2003) contained in Appendix B.

### **Physical description**

#### **Historical**

The 1936 aerial photograph shows a set of ten structures which must have comprised the plant's industrial establishment. Interviews indicate the existence of nine sheds and a house. These sheds would have contained activities such as a mill, mechanical transporters, feeders, fuel storage and distribution systems, dosification tank, hydrator, packaging facility, and storage. There were also a finger pier, narrow gage railroad tracks, and a parallel flow shaft kiln.

The parallel flow shaft kiln was composed of two ferrous metal cylinders with their interior revested with brick. The cylinders were connected with each other by pipes and catwalks at various levels, in turn connected by ladders. Each cylinder had a number of external iron pipes and brass fittings, valves, levers and wheels.

### **Existing**

Of the original complex of structures comprising the limestone plant, only the parallel flow shaft kiln ruins remain. All of the catwalks, external iron pipes, brass fittings, valves, levers and wheels were removed and sold by the owner. The remaining structures were burned by arsonists.

Refer to the report (Pantel & Marin 2003) contained in Appendix B.

### **Identification of factors affecting preservation measures**

#### **Materials**

The primary use of ferrous metal in the construction of the kiln's towers placed within an essentially marine environment significantly affects the viability of certain preservation measures.

#### **Structural**

The reinforced concrete bases of the towers have been compromised through their partial demolition, either as a result of early salvage operations, vandalism, or accidental impacts by vehicles at ground level.

The internal masonry work composed of temperature-resistant fire bricks shows detachment resulting from unknown causes. The detachment may be attributable to loosening during salvage operations, which has most likely been exacerbated by crystallization of sea salts in the mortars, and/or weathering of exposed joints.

### Natural

Natural factors affecting preservation measures are primarily airborne salts impregnating both ferrous metals and masonry work. Measures necessary to isolate the structure from these salts inherently limits the types of long-term applications which can be successfully applied as treatments.

The towers have become, and would most likely continue to serve, as ideal settings for bee populations to establish themselves. At present, the towers contain a significantly large bee population which would require an evaluation as to the need and/or desirability to remove it as a public safety issue.

Roosting pigeons also represent a potential conservation issue, given the large number of openings along the towers which provide desirable nesting locations for this urban species.

### Human

Given the proposed *in situ* conservation of these ruins within a highly visible, and relatively protected location, it is unlikely that any significant effect to preservation measures would occur via human actions such as vandalism. The open location of the resource eliminates any potential for human conservation factors such as could occur in enclosed spaces susceptible to the effects of high volume visitation.

Increased levels of internal combustion engine exhaust is a human-induced environmental factor within the immediate area of the towers, however, the cumulative effect within a relatively open and breezy location should not constitute an issue of conservation concern for this particular resource.

## PART 2

### TREATMENT AND USE

---

The Preservation Plan detailed herein has been developed in conformance with the Secretary of the Interior's Standards for the Treatment of Historic Properties, revised in 1992, codified as 36 CFR Part 68 in the July 12 1995 Federal Register (Vol. 60, N° 133). Following NPS recommendations, the selection of an appropriate treatment was determined after reviewing the "historical significance, physical condition, proposed use, and intended interpretation". Treatment options of rehabilitation, restoration or reconstructions are not merited for this property. The Secretary of the Interior's Standard for Preservation are as follows:

**PRESERVATION IS DEFINED** *as the act or process of applying measures necessary to sustain the existing form, integrity, and materials of an historic property. Work, including preliminary measures to protect and stabilize the property, generally focuses upon the ongoing maintenance and repair of historic materials and features rather than extensive replacement and new construction. New exterior additions are not within the scope of this treatment; however, the limited and sensitive upgrading of mechanical, electrical, and plumbing systems and other code-required work to make properties functional is appropriate within a preservation project.*

- A property will be used as it was historically, or be given a new use that maximizes the retention of distinctive materials, features, spaces, and spatial relationships. Where a treatment and use have not been identified, a property will be protected and, if necessary, stabilized until additional work may be undertaken.
- The historic character of a property will be retained and preserved. The replacement of intact or repairable historic materials or alteration of features, spaces, and spatial relationships that characterize a property will be avoided.
- Each property will be recognized as a physical record of its time, place, and use. Work needed to stabilize, consolidate, and conserve existing historic materials and features will be physically and visually compatible, identifiable upon close inspection, and properly documented for future research.
- Changes to a property that have acquired historic significance in their own right will be retained and preserved.
- Distinctive materials, features, finishes, and construction techniques or examples of craftsmanship that characterize a property will be preserved.
- The existing condition of historic features will be evaluated to determine the appropriate level of intervention needed. Where the severity of deterioration requires repair or limited replacement of a distinctive feature, the new material will match the old in composition, design, color, and texture.

- Chemical or physical treatments, if appropriate, will be undertaken using the gentlest means possible. Treatments that cause damage to historic materials will not be used.
- Archeological resources will be protected and preserved in place. If such resources must be disturbed, mitigation measures will be undertaken.

**PRESERVATION AS A TREATMENT.** When the property's distinctive materials, features, and spaces are essentially intact and thus convey the historic significance without extensive repair or replacement; when depiction at a particular period of time is not appropriate; and when a continuing or new use does not require additions or extensive alterations, Preservation may be considered as a treatment.

### **Best Use and Ultimate Treatment**

#### **Best use**

The best use for this resource is public enjoyment, and tangentially as a navigational aid.

#### **Treatment option to support the proposed use**

The treatment option is that of "preservation". The nature of the resource, both in material and in size, limits alternative options which would involve relocation and/or transport of the structures. The proposed action would, in

no way either diminish nor compromise the present, nor future, value of the structures.

---

The in situ preservation of the towers constitutes, in and of itself, a mitigation measure in that the previously proposed removal of these structures has been discarded as an alternative.

### **Requirements for treatment and their impact upon integrity**

#### **Safety**

Preliminary structural assessment of the towers by a licensed structural engineer indicates a reasonable degree of structural stability in terms of the unlikeliness to collapse, however, a more intensive evaluation of both foundations and the towers themselves will be required for the purposes of opening this area to the general public (see Appendix C, letter from Zapata-Zapata & Assocs., P.E., P.S.C, Consulting Structural Engineers, dated August 25, 2003).

### **Fire protection**

The nature of the materials, siting, and original use of the structure obviate concerns of fire protection.

### **Energy conservation**

Any proposed final mechanical systems, such as lighting, would not represent any significant energy issues.

### **Abatement of hazardous materials**

The towers are not known to have any hazardous materials, both due to the construction materials and the function of these structures as kilns.

### **Handicapped accessibility**

The size, height and location of these resources allows them to be appreciated by mobility and hearing impaired individuals, in that the primary public enjoyment will be visual in nature. The level topography of the site and its location adjacent to a public shoreline roadway, will make the resource easily appreciable from both within and outside of the site.

### Alternatives for treatment

---

The alternative considerations of demolition and/or neglect pose safety issues and public opinion of a prominent shoreside feature of the Fajardo area. Such previously contemplated alternatives have been discarded by the property's owner.

**BIBLIOGRAPHY**

Pantel, Agamemnon G., & Hector R. Marín

2001a *Evaluación Arqueológica Fase IA, Investigación Documental y Reconocimiento Preliminar, Marina Puerto Real, Barrio Puerto Real, Fajardo, Puerto Rico*. Pantel, del Cueto & Associates, Historic Preservation Consultants, para José A. Mercado, Marina Puerto Real.

2001b *Ruinas del Horno de Cal, Documentación y Evaluación, Marina Puerto Real, Barrio Puerto Real, Fajardo, Puerto Rico*. Pantel, del Cueto & Associates, Historic Preservation Consultants, para José A. Mercado, Marina Puerto Real.

2003 *Evaluación de las Ruinas del Horno de Cal, Mina de Cal Icacos, Barrio Puerto Real, Fajardo, Puerto Rico*. Pantel, del Cueto & Associates, Historic Preservation Consultants, para José A. Mercado, Marina Puerto Real.

## United States

1983 *Archeology and Historic Preservation: Secretary of the Interior's Standards and Guidelines [As Amended and Annotated]* Department of the Interior, National Park Service, Washington, D.C.

---

1995 *Secretary of the Interior's Standards for the Treatment of Historic Properties.* Department of the Interior, National Park Service, Washington, D.C.

1998 *NPS-28: Cultural Resource Management Guideline.* Department of the Interior, National Park Service, Washington, D.C.

**APPENDIXES**

---

**APPENDIX A****Ruinas del Horno de Cal, Documentación y Evaluación****Marina Puerto Real, Barrio Puerto Real, Fajardo, Puerto Rico****Octubre de 2001****APPENDIX B****Evaluación de las Ruinas del Horno de Cal, Mina de Cal Icacos****Barrio Puerto Real, Fajardo, Puerto Rico****Febrero de 2003****APPENDIX C****Letter from Zapata-Zapata & Assocs., P.E., P.S.C.****Consulting Structural Engineers****August 25, 2003**

---

**APPENDIX A**

**Ruinas del Horno de Cal, Documentación y Evaluación**

**Marina Puerto Real, Barrio Puerto Real, Fajardo, Puerto Rico**

**Octubre de 2001**

Pantel, del Cueto & Asociados, Consultores en Preservación Histórica



---

**Apéndice 18: Estudio de Impacto Social en las Comunidades  
Maternillo y Mansión del Sapo**

**SAMUEL QUIÑONES GARCIA**  
CONSULTOR EN DERECHO ADMINISTRATIVO  
Apartado 21308  
Estación U.P.R.  
San Juan, P.R. 00931-1308

**ESTUDIO DE IMPACTO SOCIAL EN LAS  
COMUNIDADES MATERNILLO Y MANSION  
DEL SAPO, FAJARDO, PUERTO RICO**

**PROYECTO: MARINA PUERTO REAL**

**PROPONENTE:**  
**AVE, INC.**  
P/C: José A. Marcano Figueroa, P.E.

**CONSULTA NÚMERO: 2000-24-0437-JPU**  
**Junta de Planificación**

**15 de noviembre de 2000**

Consulta Número: 2000-24-0437-JPU  
Marina Puerto Real  
Bo. Puerto Real, Sector Maternillo  
Fajardo, Puerto Rico

---

Dueño: Ave, Inc.

Proponente: El Sr. José A. "Chalbert" Mercado y su esposa, adquirieron las acciones de la operadora de Marina Puerto Real, Ave, Inc. el 2 de septiembre de 1999 de sus anteriores accionistas Rafael F. Veve Bird y Rafael F. Veve Ortiz. La solicitud de permisos se tramita por conducto del Ingeniero José A. Marcano Figueroa.

Objeto de la consulta:

Proyecto de iniciativa y financiamiento privado para la ubicación de una marina en una finca con cabida de 5.9516 cuerdas que radica al Norte de la Carretera Municipal, Sector Maternillo, en el Barrio Puerto Real del Municipio de Fajardo. Según la proponente la misma contará con 193 espacios para botes (170 para botes hasta 60 pies de largo y 23 para naves hasta 80 pies de largo), muelle flotante, casa club, área de muelles para servir combustible, muelle para la comunidad de pescadores, área de restaurante y dos rompeolas. Se indica además que se construirá un edificio de dos pisos con 45,000 pies cuadrados en cada uno, para un estacionamiento con capacidad para 450 automóviles, area comercial de 13,000 pies cuadrados, estructura de dos plantas de 6,000 pies cuadrados para tienda de conveniencia y oficinas administrativas, las cuales serán servidas por dos estacionamientos con capacidad para 30 automóviles y otra estructura de 79,900 pies cuadrados para varar botes en tierra ("dry stack") con capacidad para 450 embarcaciones de hasta 35 pies de largo.

En el exterior se desarrollará un proyecto de paseo por el Municipio de Fajardo el cual se coordinará con la proponente para añadir elementos paisajistas adicionales tales como jardines, aceras adoquinadas y una plaza. Dicho paseo es objeto de una consulta de ubicación separada ante la Junta de Planificación, número 1999-24-0710-JGU.

Localización:

Este proyecto colinda al Norte con la Carretera Municipal del Sector Maternillo y allende la misma la Bahía de Fajardo, al Sur y al Este con múltiples residentes de la Comunidad Maternillo y al Oeste con terrenos de Inversiones Isleta Marina, Inc.

## I. INTRODUCCION

Mediante la presente investigación consideraremos la propuesta de la Marina Puerto Real, en función de su posible impacto social en las comunidades aledañas, Maternillo y Mansión del Sapo de Fajardo. El propósito será determinar que medidas de orden legal serían necesarias tomar en el presente para procurar que, de ser viable el proyecto, se minimicen las consecuencias negativas que ocasionaría el mismo, maximizando los beneficios a los sectores vecinos. En el caso contrario, de que el proyecto sea insostenible, exploraremos los cursos de acción disponibles dentro de nuestro ordenamiento para atender estos casos desde la perspectiva de la sociedad civil.

Nuestra aspiración es que los datos obtenidos fruto de este estudio, sirvan para orientar a todas las partes involucradas en la obtención de vías al diálogo, aún dentro del marco de una evidente confrontación entre un sector de la comunidad y la proponente. Para ello resulta necesario en primera instancia, deslindar claramente los conceptos en conflicto sobre las expectativas de desarrollo de la obra propuesta. Si bien en cualquier proyecto existen aspectos operacionales cuyo resultado se puede reputar como especulativo, no es menos cierto que en realidad la mayoría de éstos son determinables objetivamente. Nuestra tarea será auxiliar el proceso de dirimirlos desapasionadamente, es decir, despojados del sesgo en el análisis que siempre pretenden imprimir los intereses económicos y los prejuicios.

La data recavada será dirigida a enfocar los problemas que ocasionaría la construcción de la marina en el contexto de las expresiones de las partes. Para ello nos serviremos de los diálogos y entrevista llevados a cabo con los representantes mas conspicuos de los sectores

interesados. Las mismas se incluyen al final como apéndices para propósitos ilustrativos. La Marina Puerto Real accedió a sufragar los costos de investigación y reproducción de este estudio a petición nuestra. Sin embargo, el análisis y las conclusiones a las que arribamos son de nuestra entera responsabilidad y el auspicio recibido de esta entidad en nada compromete su resultado.

## **II. ANTECEDENTES HISTORICOS: COMUNIDADES MANSION DEL SAPO Y MATERNILLO**

Los orígenes de la comunidad Mansión del Sapo se remontan a principio de este siglo. De acuerdo a algunos de sus residentes más antiguos, allá para 1914 se comienzan a establecer las primeras casas en el llano inundable de la desembocadura del Río Fajardo, a dos kilómetros al este del área urbana del municipio. En principio los terrenos eran mayormente un bosque de mangle que fue rellenado paulatinamente por los rescatadores. Para esa época la comunidad se constituyó con unas seis a diez casas en terrenos pertenecientes a la familia Zalduondo. El nombre de la comunidad proviene del hecho de que habían muchos sapos conchos en el mangle. La mayoría de la población eran pescadores u obreros de la central azucarera. La acción de éstos rescatadores de terreno fue muy pronto seguida por otros, contando al presente la comunidad con unas 250 residencias.

La comunidad Maternillo colinda al oeste con la comunida Mansión del Sapo y la divide de ésta la Calle Tablazo. Este sector también es producto de un rescate de terreno mediante el relleno de mangle, especialmente a partir de 1928. Al igual que en la comunidad vecina al comienzo el acceso era mediante veredas y las casas carecían de los servicios de

electricidad y agua potable. Los residentes de ambos enclaves se servían del preciado líquido de una pluma pública ubicada en la comunidad Maternillo. Los terrenos donde ubica la comunidad Maternillo pertenecían a la Fajardo Sugar Company, central azucarera que tenía allí ubicados sus almacenes del producto. También en esta area ubicó varios años planta de elaboración de cal que sirvió de fuente empleo a los residentes de éstas comunidades. Lo cierto es que las condiciones de trabajo en dicha empresa eran sumamente insalubres, lo que provocó una alta tasa de enfermedades respiratoria entre los obreros. Actualmente pueden observarse los hornos remanentes de dicha instalación en el terreno objeto de consulta.

De acuerdo a residentes de la comunidad la misma fue bautizada Maternillo por su parecido con un barrio de ese nombre en la ciudad de Santo Domingo, donde se formaban muchas peleas. Dicha comunidad alcanzó celebridad en el pasado debido a que allí se establecieron una serie de negocios donde se practicabas la prostitución. Sin embargo, debemos acotar que en realidad la inmensa mayoría de las mujeres del sector se dedican a tareas domésticas y la confección dulces típicos y arepas. Antaño éstas solían servirse de las aguas claras del Río Fajardo para la limpieza de la ropa y otros quehaceres domésticos, lo cual hoy resulta imposible debido a la contaminación que aqueja dicho cuerpo de agua. La misma es producto de descargas sanitarias y otros desperdicios. Maternillo está integrada hoy en día por unas 100 residencias.

#### Bibliografía:

1. *Vivencias en comunidades post-desastre: Mansión del Sapo y Maternillo, Fajardo, Puerto Rico de octubre a diciembre de 1989*, Dra. Sheila Archilla de Ortíz, Prof. Provi Padovani de Calderón, Srta. Aida Rivera Reyes, E.T.S., Editoras, Escuela de Trabajo Social, Recinto de Río Piedras, U.P.R., mayo de 1990.

2. *Entrevista al Sr. Juan Robles*, por Lcdo. Samuel Quiñones García, 27 de julio de 2000.

### III. DESARROLLO COMUNITARIO

Las casas en Maternillo al igual que las de Mansión del Sapo en su mayoría son una combinación de concreto y madera. Esta circunstancia las ha hecho especialmente vulnerables a desastres naturales. Según el Mapa de Zonas Susceptibles a Inundaciones vigente, estos terrenos se encuentran catalogados como Z-2 y Z-IM, las cuales previenen que el área esta en peligro inundaciones por encontrarse en un valle inundable por un río y a su vez en un área costanera de alto peligro, Reglamento de Zonas Susceptibles a Inundaciones, Reglamento de Planificación Núm. 13 del 25 de enero de 1994. Efectivamente, la cercanía del Río Fajardo ha ocasionado la destrucción de las residencias de sus riveras en caso de inundaciones. La cercanía al mar también ha cobrado su cuota de estragos debido a la fuerza con que azotan los vientos en la zona. De conformidad con el Mapa de Zonificación de Fajardo ambas comunidades se encuentran localizadas en terrenos clasificados como M. El Reglamento de Zonificación de Puerto Rico, Reglamento Núm. 4 del 16 de septiembre de 1992 define dicho distrito como uno donde existe una excesiva aglomeración de personas y edificios en solares demasiado pequeños donde faltan los servicios públicos indispensables y en terrenos con topografía accidentada y otras condiciones desfavorables perjudiciales a la salud o al bienestar general. Estas condiciones requieren, para corregirse, medidas amplias o de acción conjunta por parte de los propietarios afectados o el esfuerzo de la comunidad en general. Debido a las circunstancias antes apuntadas y a los orígenes como rescates de terreno de la ocupación de la mayoría de los residentes y sus descendientes, la

posesión por éstos de las parcelas que ocupan es en precario, sin justo título o dominio lo cual les impide la solicitud de ayudas gubernamentales, el financiamiento de mejoras a los hogares y la transmisión civil de la propiedad en general.

Actualmente ambas comunidades cuentan ahora con los servicios esenciales básicos de agua, electricidad y otros, así como con varias calles que las conectan interiormente y con el exterior. La población en su mayoría sigue viviendo bajo los niveles de pobreza. Muchos dependen de programas de asistencia gubernamental para su subsistencia y desde un principio ha proliferado la economía subterránea entre sus habitantes. El desempleo ha inducido incluso a algunas personas a dedicarse a actividades ilícitas, como el tráfico de drogas, aunque la comunidad en general lo repudia. Existen varios negocios de colmados y barras, una pescadería de la Asociación de Pescadores y un restaurante de mariscos muy conocido, pero en general la comunidad ha generado pocas empresas internamente.

Desde el punto de vista cultural ambas comunidades han auspiciado diversas actividades de esparcimiento y difusión de tradiciones tales como el Festival de la Cocolía, el Festival de la Virgen del Carmen y el Festival de Bomba y Plena. Situada al comienzo de la Calle Tablazo se encuentra localizada la Escuela Elemental Dr. José Ramos Lebrón donde asisten la mayoría de los niños del área y que sirve también como centro comunal para reuniones y actividades.

Durante el curso de su existencia ambos sectores han logrado organizarse en distintos momentos para enfrentar problemas comunes. Los primeros esfuerzos datan de la década de 1960 bajo el liderato de Don Geño Quiñones. Posteriormente a consecuencia de los graves daños ocasionados por el Huracán Hugo en 1989 se formó el Comité Pro Rescate de

de Maternillo y Mansión del Sapo. El mismo fue liderado por el Sr. Miguel "Chan" Dávila y por Don Juan "Tarántula" Robles entre otros. El propósito del mismo era enfrentar coordinadamente los efectos que dejó a su paso dicho fenómeno natural. Sin embargo, posteriormente, una vez superada la crisis, el comité siguió laborando para ocuparse de representar a los residentes frente al Estado en los asuntos planteados por la planificada canalización del Río Fajardo y en sus relaciones con las empresas vecinas con las que tenían enfrentamientos, como la corporación operadora de Isleta Marina. Actualmente se encuentra inoperante. Recientemente el 8 de agosto del corriente, se organizó un Comité Pro-Rescate de la Playa Puerto Real presidido por el Sr. Héctor "Timoteo" Cordero. El fin del mismo es oponerse a la construcción de la Marina Puerto Real. De las dos asociaciones de pescadores existentes, sólo una la Asociación de Pescadores de la Playa Puerto Real, Inc. subsiste actualmente. La misma es presidida por el Sr. Miguel "Chan" Dávila y opera la pescadería local. La otra institución importante del area lo constituye la Iglesia Pentecostal La Luz del Mundo. La misma es dirigida por el Rvdo. Mariano del Río y cuenta con algunos feligreses en entre los residentes de la zona. La comunidad cuenta con una Biblioteca Comunal dirigida por la Sra. Mercedes Colón, esposa del Sr. Juan "Tarantula" Robles. La misma funciona en parte con auspicio del Municipio de Fajardo y del Departamento de Educación.

#### Bibliografía:

1. *Vivencias en comunidades post-desastre: Mansión del Sapo y Maternillo, Fajardo, Puerto Rico de octubre a diciembre de 1989*, Dra. Sheila Archilla de Ortiz, Prof. Provi Padovani de Calderón, Srta. Aida Rivera Reyes, E.T.S., Editoras, Escuela de Trabajo Social, Recinto de Río Piedras, U.P.R., mayo de 1990.
2. Mapa de Zonificación de Fajardo, hojas #6 y #9, vigencia 6 de enero de 1994 y 14 de junio de 1988.

3. Mapa de Zonas Susceptibles a Inundaciones, hoja #12D, vigencia 1 de junio de 1999.

4. Reglamento de Zonificación de Puerto Rico, Reglamento de Planificación Núm. 4, vigencia 16 de septiembre de 1992.

5. *Plan Conceptual de Desarrollo Turístico de la Costa Nordeste de Puerto Rico*, mayo de 1996, Junta de Planificación de Puerto Rico.

6. *Avance del Plan territorial 2000*, Fajardo, Luquillo, Río Grande, Estudios Técnicos, Inc. y CMA Architects & Engineers.

7. *Mimuta, reunión del Comité Pro-Rescate de la Playa Puerto Real*, por Lcdo. Samuel Quiñones García, 8 de agosto de 2000.

8. *Entrevista al Sr. Juan Robles*, por Lcdo. Samuel Quiñones García, 27 de julio de 2000.

#### **IV. EL CONFLICTO ENTRE UN SECTOR DE LA COMUNIDAD Y LA MARINA PUERTO REAL**

El enfrentamiento de ideas es una consecuencia inevitable de la vida en sociedad. Sin embargo, el conflicto destructivo no. La elección entre una y otra conducta es una cuestión de sensibilidad humana. Toda confrontación entre grupos sociales, de cualquier tipo, surge del temor de que las acciones de uno, perjudiquen priven a otro, de algún bien que en derecho que éste cree le correspondé. Esta percepción, verdadera o falsa, impulsa la organización de bandos para defender las respectivas posiciones. Esta teoría propone que los recursos disponibles son escasos y que necesariamente su uso para un fin, limita su empleo en otro. En el caso de marras, el recurso en cuestión se refiere al uso de la zona marítimo-terrestre, la zona costera y las aguas marinas frente a la Playa Puerto Real. Por otro lado no podemos obviar que en este tipo de controversia también existe un plano subjetivo y personal. Los líderes de las partes involucradas ponen en juego su prestigio escudados

Detrás de sus causas. Detrás de cualquier confrontación, y ésta no es la excepción, existe el propósito de reivindicación de poder individual por parte de sus actores principales. Ambos factores inciden sobre el curso que seguirá la pugna en los cauces oficiales y civiles.

Dentro de este marco de referencia teórico, en el siguiente apartado nos proponemos exponer una relación de las objeciones levantadas por los líderes más vocales de la oposición a la marina, según pudimos captarla de los diálogos con éstos, sus publicaciones y las discusiones del tema en reuniones comunales. Para propósitos analíticos las dividiremos en dos categorías principales:

**A. Reparos fundados en daños al medio ambiente.**

1. El dragado de la bahía provocará gran turbidez en el mar afectando los corales y la vida marina del área.

2. Durante su operación los motores de los botes contaminarán el agua debido al derrame de aceite y combustible

3. Los botes descargarán sus desperdicios sanitarios en las aguas inmediatas.

4. La marina requerirá la construcción de un rompeolas que alterará el flujo y reflujo natural de las aguas, haciendo que la arena se deposite en áreas que perjudicarán la ecología costera.

5. El área es una ecológicamente sensitiva, donde habitan especies en peligro de extinción como el manatí. La marina atraería personas que le harían daño a éstas criaturas. La marina perjudicará el equilibrio de los ecosistemas existentes al destruir el *habitat* de los peces que habitan la zona.

## **B. Objeciones basadas en menoscabos a la calidad de vida de la comunidad**

1. Los botes generan gases y ruidos que afectarán la salud y tranquilidad de la comunidad.

2. El proyecto, según propuesto, incluye el control del tránsito mediante una valla movable atravesada en la vía pública, que interrumpirá el libre tránsito de los vecinos de Maternillo y Mansión del Sapo.

3. El establecimiento de la marina aumentará la densidad del tráfico de vehículos, especialmente en los fines de semana, creando más tapones que limitarán el acceso de los residentes de la comunidad a sus casas.

4. Este proyecto podría ser el comienzo de un desplazamiento de las comunidades Mansión del Sapo y Maternillo.

5. La construcción y operación de la marina menoscabará la industria de la pesca local.

6. La marina ocasionará una demanda de agua adicional que afectará negativamente el servicio a los residentes de la zona.

7. La marina creará empleos que no serán accesibles a la gente humilde de Fajardo.

8. Los clientes de la marina son personas de clase alta que entrarán en fricción con los residentes pobres del área.

9. Para construir la marina será necesario el rellenar los terrenos aledaños, provocando un empeoramiento del problema de inundaciones que ya sufren.

10. La marina obstaculizaría la vista al mar que actualmente disfrutaban los residentes de la comunidad.

11. La marina no redundará en ningún beneficio social para la comunidad.

## Bibliografía:

1. *Resolving Environmental Conflict: Toward Sustainable Community Development*, Chris Maser, St. Lucie Press, Delray Beach, Florida, 1996.
2. *Minuta, reunión del Comité Pro-Rescate de la Playa Puerto Real*, por Lcdo. Samuel Quiñones García, 8 de agosto de 2000.
3. *Entrevista al Sr. Juan Robles*, por Lcdo. Samuel Quiñones García, 27 de julio de 2000.
4. *Alerta Maternillo y Mansión del Sapo*, Hoja suelta, circa marzo 2000.

## V. REPLICA DE LA MARINA PUERTO REAL

### A. Contestaciones a los reparos sobre posibles daños al medio ambiente.

1. No hay corales en el área de la Bahía de Fajardo precisamente debido a que actualmente existe alta turbidez de en dichas aguas. La misma es producto del debris arrastrado por las aguas del Río Fajardo. La turbidez adicional creada por el proceso de dragado será temporal. Se va a dragar con un método de succión a través de bombas y el producto se depositará en cajones en el exterior para que se seque al sol. Una vez estos sedimentos se sequen se ha acordado con el Municipio de Fajardo su uso como relleno sanitario en el vertedero local donde es necesario.

El único cuerpo de agua a ser impactado, lo será el el brazo de mar dentro de la orilla de playa que será dragado, proveyendo una profundidad de 8 a 10 pies. Este será circunscrito dentro del rompeolas. En la actualidad, la poca profundidad y la sedimentación ~~per~~ causada por el río, que dista a 180 metros al sur del proyecto, están contribuyendo al deterioro de las aguas del litoral. Las condiciones naturales en el área también están afectadas por las operaciones del embarcadero de la Autoridad de los Puertos.

2. Un mínimo derrame de aceite y combustible producto de la operación de los botes es inevitable, pero no ecológicamente intolerable. La marina propuesta será diseñada para servir a un mercado de botes grandes de 60 a 80 pies donde esas ocurrencias son más escasas debido a que quienes realizan el trabajo son expertos y no los dueños. Debido a esto se bajo la densidad de ocupación de 220 a 190 espacios. Por lo general los dueños de este tipo de lancha contratan un capitán que se encarga de esas operaciones de mantenimiento. La misma se llevaría a cabo en el area de estación de gasolina donde se instalaran medidas de seguridad para absorción de éstos químicos.

3. Las descargas sanitarias en las aguas de las marinas es un problema del pasado. La leyes y reglamentaciones federales lo prohíben. Esto se debió a los problemas al medio ambiente causado por los coliformes fecales en las primera marinas. Los botes modernos cuentan con unas tomas instaladas en costado de los botes para la extracción de la materia fecal. La marina Puerto Real en cumplimiento con las normas aplicables contará con estaciones de bombeo para extraer dichos desperdicios. Luego estos serán conducidos por unas tuberías internas a un tanque séptico temporal donde, luego de tratados, serán depositados en el sistema de alcantarillado. Esta medida de control será parte ineludible del contrato de los usuarios. Este servicio estará incluido en los costos del mantenimiento, que será llevado a cabo por personal de la marina. La violación de esta norma conllevará la rescisión del contrato. Por otro lado, la marina contará con unos túneles submarinos para que el agua recircule y que de esta forma el agua en la zona sea de temperatura y composición natural.

Se estima que en promedio el volumen de aguas usadas en el proyecto será de 2,705 galones por día. Aunque la planta de tratamiento de Fajardo se encuentra arrestada, en estos momentos ya fue radicada una consulta de ubicación para una nueva planta de tratamiento que se proyecta estará en funcionamiento para cuando el proyecto este terminado en 2 años.

4. El diseño del rompeolas fue modificado para tomar en consideración las corrientes marinas en el agua, la influencia de Río Fajardo en el flujo de las aguas y la dirección de los vientos de forma que se evite la acumulación artificial de arena en donde no corresponde. Para ello se comisionó un estudio a un prominente especialista el Sr. Frank Torres de Ecosystems & Associates que produjo las recomendaciones a ser implantadas en el diseño a esos fines. Para medir el posible efecto del rompeolas se analizó científicamente las corrientes del área y se tomaron medidas de éstas. Se concluye de este análisis que la estructura de la marina no tendrá unos efectos significativos o mensurables en el acarreo de sedimentos marinos y terrígenos por efecto del oleaje y las corrientes marinas del área. De hecho, en el área del proyecto ya existen estructuras construidas por más de 20 años sin que se note ningún efecto de los sedimentos a ambos lados de las mismas.

5. Como parte integrante de la concientización a los usuarios de la marina se prepararán panfletos informativos sobre como proteger los sistemas ecológicos costeros. Además, se establecerán foros y conferencias ilustrativas sobre este tema en una programación periódica donde se invitarán deponentes expertos en esta materia. Infracciones por los usuarios a las normas ambientales de la marina serán sancionadas rigurosamente y sin contemplación a quien se trate.

Efectivamente en la Bahía de Fajardo y sus alrededores se ha reportado la presencia de manatíes. Esto sin embargo, no es tan frecuente como en el segmento de la costa este de Puerto Rico al sur de la desembocadura del Río Fajardo. Para evitar posibles accidentes relacionados a esta marina, se colocarán los debidos rótulos de precaución que indiquen la posible presencia del manatí y otras especies listadas en lugares críticos tales como en la entrada, salida y dentro de la marina.

Por otro lado, se ha documentado científicamente que las marinas aunque pueden tener el efecto de crear habitats apropiados para otras especies de animales marinos fomentando la creación de nuevos ecosistemas. Por ejemplo, al aumentarse la profundidad de la bahía y mejorarse los sistemas de circulación se brinda la oportunidad para la entrada de la sardina y otros peces comestibles en el área. De esta forma se puede abrir nuevas actividades de pesca comercial y de entretenimiento desde la costa que ahora no existen.

## **B. Objeciones basadas en menoscabos a la calidad de vida de la comunidad**

1. La operación de la marina no generará un aumento apreciable en el nivel de ruido o en la emisión de gases en el área. Las principales actividades que implican a estas molestias provienen del uso de equipos de motor. En cuanto al acarreo de los botes desde las facilidades de varado en estantes hasta la orilla se utilizarán varios "Finger Lift" y "Travel Lift" nuevos de la marca Taylor que sustituirán a los viejos tractores que ahora llevan a cabo esa labor. Estos equipos son menos ruidosos y más efectivos en proteger al ambiente en cuanto a la emisión de gases. Respecto a los botes, los niveles de ruido en decibeles serán disminuidos por la distancia mar adentro donde se generará la mayoría de la actividad. Los

botes modernos son menos ruidosos. De todas maneras el grueso del uso de la marina será durante fines de semana, días feriados y períodos de vacaciones por lo que no afectará apreciablemente la situación actual. Finalmente, la tarea de limpiar los motores de los botes en tierra que ahora se hace al aire libre en adelante se llevará a cabo dentro dentro del edificio de varado lo que reducirá el ruido que hoy se produce. Se cumplirá con las disposiciones del Reglamento de Control de Ruidos de la Junta de Calidad Ambiental tanto en las etapas de construcción como de operación del proyecto.

2. Lamentablemente es inevitable que el paso de los botes hacia la bahía se haga a través de la carretera. Otras alternativas como un tunel o un elevado, no son costo-efectivas. Sin embargo, la marina comparte el deseo de la comunidad de que el tránsito se haga de la forma más eficiente en tiempo, compatible con la seguridad de empleados y conductores. Para ello se ha diseñado un sistema de acarreo que hará que el cruce de botes sea regulado por una valla y luces de aviso. Solo se interrumpirá el paso de la carretera momentáneamente cuando los tres "Travel Lift" que se proyecta utilizar esten cargados, de forma que no se interrumpa el paso más de lo necesario. En el caso de que ocurra una emergencia el paso de los botes se interrumpirá el tiempo que sea necesario por el operador del mecanismo. Actualmente la ocurrencia de este evento es desordenada y fortuita. La operación del sistema propuesto será más efectiva en tiempo. Se estima que el paso de tres embarcaciones a la vez por la carretera no tome más de un minuto. Una vez en práctica, el sistema será mejorado según lo dicten las circunstancias y los reclamos de la comunidad.

3. Aunque es correcto que el establecimiento de la marina aumentará la densidad del tráfico de vehículos, especialmente los fines de semana, no se crearán los temidos tapones

debido a que el área será mejorada para aumentar los recursos viales y de estacionamiento. En primer lugar ya están en desarrollo la rehabilitación de la Calle Cometa y la ampliación a cuatro carriles de la extensión norte de la Avenida Marcelito Gotay hasta Valle Puerto Real. Esto es parte de un plan de ampliación de la carretera 194 desde la Carretera núm. 3 hasta el tramo donde ubica Rosa's Sea Food. El nuevo malecón a ser construido por el gobierno municipal, incluye mejoras sustanciales a la carretera. Eventualmente el Municipiode Fajardo tiene en perspectiva construir una nueva calle de acceso a la comunidad de forma que sus residentes tengan otra vía de acceso adicional a la presente.

4. Falso. La marina no quiere el desplazamiento de las comunidades Mansión del Sapo y Maternillo. Al contrario, la construcción del rompeolas y la canalización proyectada por el Cuerpo de Ingenieros del Río Fajardo, es lo que permitirá que se pueda rezonificar el área y que se puedan otorgar los títulos de propiedad de los que ahora carecen la inmensa mayoría de los residentes. Una vez se mejore el distrito y se eliminen las condiciones de inundabilidad existentes, se puede exigir de las autoridades gubernamentales la aprobación de legislación para segregar en parcelas los lotes y adjudicarlos a sus actuales poseedores. La marina se comprometería por escrito a ayudar al logro de este objetivo en la forma que le sea posible. Lo que aspiramos es a ser un buen vecino que contribuya a su progreso y desarrollo del área, porque es en el mutuo interés que se mejoren sus condiciones de vida.

5. La industria de la pesca local es necesario ayudarla a que mejore ya que constituye uno de los atractivos con el que nos proponemos atraer turismo. Los únicos visitantes de la marina no serán los dueños de botes, sino también otras personas que vendrán en busca de solaz y esparcimiento. Un tipo de actividad ideal para ello es la compra de pescado a los

pescadores locales. Para estimular la actividad de éstos la marina se propone costear la reconstrucción del muelle local y proveer la ayuda y asesoramiento a la pescadería existente o las que demás que se puedan establecer como resultado en la demanda del producto. La pesca local se efectúa en áreas que no serán impactadas por la operación de la marina.

6. De acuerdo a estimados preliminares se requiere un volúmen promedio diario de agua potable de 116,200 galones. Actualmente es de 19,620 galones promedio diarios. Todos los aspectos del servicio de agua se coordinarán y gestionarán con la compañía de aguas. De hecho, ya se colocó la primera piedra lo que será la nueva planta de filtración del Acueducto Regional del Noreste, a un costo estimado de \$100 millones. Dicha obra de infraestructura proveerá el abasto de agua suficiente para suplir la demanda de este proyecto y otros más que se encuentran en desarrollo en la región, como los hoteles Marriot y Four Seasons.

7. La marina creará una serie de empleos que previsiblemente no requerirán gran preparación académica o el conocimiento de un oficio. Otros requerirían un mínimo de entrenamiento el cual será provisto por la propia marina. La Marina Puerto Real está dispuesto a garantizar por escrito que le otorgará prioridad en la obtención de los empleos a los residentes de Maternillo y Mansión del Sapo. Además, se creará una escuela de capitanes de barco dirigida a los vecinos del área para capacitarlos para obtener éstos bien remunerados empleos.

La industria de la recreación marítima ofrece oportunidades de empleo en la fabricación y reparación de embarcaciones y remolques, la fabricación de equipo para embarcaciones, los trabajos originados en la operación de la marina y los varaderos, la venta al por menor de comidas y artesanías y otros tipos de comercio y prestación de servicios a los usuarios.

Este proyecto debe contribuir al desarrollo social y económico del pueblo de Fajardo, especialmente de los vecinos del sector donde ubica. Su desarrollo generará oportunidades de empleo en las áreas de administración de facilidades, capitanes de barcos, servicio en restaurantes, mantenimiento de embarcaciones, trabajos relacionados al restaurante y otros empleos indirectos. Se estima que la nómina anual será de \$750,000 directo y \$1,750,000 indirectos. Durante la etapa de construcción se generarán 50 empleos directos y 150 empleos indirectos con un impacto económico de \$5,000,000 anual. En el mantenimiento de lanchas, específicamente en el muelle se necesitarán 180 empleados, con un impacto de nómina anual de \$3,000,000. Estos empleos son accesibles a la gente humilde de Fajardo y distinto a los hoteles no tienen requisitos especiales como saber inglés o pasar pruebas de condición física.

8. Todos los prejuicios son malos. A la gente hay que apreciarlos como personas individuales y no por generalizaciones. No todas las personas con dinero son elitistas. Los residentes de Maternillo y Mansión del Sapo ya saben por experiencia que no se deben tener prejuicios, porque ellos han sido víctima de ellos. En todas partes hay gente decente y eso no depende de los medios económicos ni del sitio donde se viva. Lo cierto es que el entretenimiento de los botes esta accesible a muchas personas que no son ricos. Se trata a veces de familias que con sus ahorros culminan el sueño de recrearse en el mar de esta forma. Otros son profesionales que hacen grandes sacrificios para financiar su embarcación y compartir con otras personas de los mismos intereses. La gente que viene a las marinas son por lo general personas bien educadas a quienes les atrae la camaradería y la solidaridad de la vida en el mar. En este ambiente la gente se ayuda y se da la mano sin mirar al otro por encima del hombro, porque mañana tu no sabes si tú eres el que va a necesitar del otro. Los

pescadores saben mucho de eso, porque lo han vivido muchas veces. Al contrario lo que esperamos es una convivencia pacífica y de amistad entre los clientes de la marina y los vecinos de la comunidad.

9. La preocupación con que la construcción de la marina requiera rellenar los terrenos y que a consecuencia de ello se inunden las calles aledañas surge de un problema de este tipo causado por Isleta Marina hace años. Marina Puerto Real no tiene que ver nada con lo sucedido y no tiene relación alguna con dicha empresa. Por el contrario deploramos lo ocurrido y le damos la razón a los residentes afectados. Para evitar que nuestro proyecto vaya a afectarlos se construirán drenajes subterráneos que recojan las aguas pluviales y las conduzcan a través de tuberías al mar sin afectar la comunidad.

10. La vista al mar de los residentes cerca de la orilla actualmente está entorpecida por la basura y escombros depositados durante años en la costa. Independientemente del desarrollo de la marina el Municipio de Fajardo se propone construir un malecón que se convertirá en una atracción turística. La marina será desarrollada con conceptos paisajistas que brindarán una vista agradable unida a la espectacularidad de tantos botes reunidos. Se cambia una vista por otra. Esto no resultará en un menoscabo del valor de los lotes cercanos a la orilla.

11. Por el contrario es un hecho demostrable que las propiedades cerca de marinas aumentan de valor rápidamente. Así ha ocurrido en España, Grecia e Inglaterra y en la vecina República Dominicana en sitios como La Romana. Una vez los residentes consigan sus títulos de propiedad en regla, pueden beneficiarse grandemente del mejoramiento en el total del área.

## Bibliografía:

1. *Entrevista al Sr. José Alberto Mercado*, por Lcdo. Samuel Quiñones García, 31 de septiembre de 2000.
  2. *Declaración de Impacto Ambiental Preliminar, Proyecto Marina Puerto Real*, Ecosystems & Associates, marzo de 2000.
- 

## VI. ANALISIS Y CONCLUSIONES

La controversia bajo estudio surge de la pugna entre dos proyecciones dispares sobre el posible resultado del desarrollo del proyecto de la Marina Puerto Real. Podemos definir el marco de este conflicto entre los cursos de acción o no acción planteados. Para elaborar nuestras conclusiones partiremos de un estudio de los intereses de las partes.

De un lado la corporación Ave, Inc., es la propietaria del terreno donde pretende llevar a cabo la obra. Su único accionista lo es el empresario puertorriqueño Sr. José Alberto "Chalbert" Mercado. Este adquirió los derechos sobre dicha corporación de manos de la familia Veve a un costo de \$1,275,000. El proyecto tendrá un costo estimado de construcción de \$17,000,000 y será financiado con fondos privados exclusivamente. Evidentemente, el objetivo de esta masiva dedicación de recursos económicos a una obra está motivada por la expectativa de recuperar a corto plazo lo invertido y la obtención eventual de ganancias. Para el logro de ese fin la marina como negocio necesita contar con una combinación de factores que el inversionista estima se encuentran presentes en su proyecto. El primero es la localización. De ella depende que sus clientes acudan a procurar sus servicios. Este elemento no solo depende de las condiciones marítimas lugar, que en este caso son apropiadas, sino

también del atractivo turístico de la obra en específico y del perímetro circundante en general.

No es casualidad que la zona costera de Fajardo cuente con siete marinas actualmente. Esto es el resultado de que el área cuenta las mejores condiciones en Puerto Rico para el surgimiento de este tipo de empresa. El Municipio de Fajardo cuenta con bellezas naturales únicas. Entre éstas podemos mencionar sus hermosas bahías, la cercanía de El Yunque, el Río Fajardo, bosques secos y de manglares, lagunas, pantanos, salitrales, bahía bioluminiscente, cayos e islas de singular belleza. Todo esto ya ha propiciado un aumento considerable de la industria hotelera y el pueblo cuenta con la mejor hospedría del país el hotel El Conquistador y otros en desarrollo.

También se han establecido en el área otros tipos de atracciones tales como balnearios, hoteles, restaurantes, la reserva forestal del Faro Las Cabezas de San Juan y una activa vida comercial y profesional. Su puerto es el eje principal de la transportación a las vecinas islas de Vieques y Culebra. Dicha circunstancia abona a la prosperidad de los negocios del sector. Aunque desde 1804 éste se encuentra abierto al comercio exterior, es muy poco el tráfico de mercancías y pasajeros que se efectúa con las Antillas Menores. Sin embargo la relativa cercanía de las mismas añade otro atractivo para la navegación recreativa.

Actualmente en el área del proyecto propuesto opera de forma rudimentaria una marina para el varado en tierra de embarcaciones. La obra bajo consideración plantea una ampliación significativamente mayor del uso al que actualmente se dedica ya el terreno. El estado presente de las instalaciones no es atractivo desde el punto de vista estético por carencia de elementos paisajistas. El desarrollo de la marina como negocio exitoso a gran escala depende del mejoramiento de esa condición y de que el volumen y la calidad de su

clientela le permita eventualmente pagar esa inversión. El inversionista propone ampliar dentro del mar sus actividades para poder aumentar su oferta de servicios. En otras palabras necesita atraer más botes y que los clientes que obtenga, por las características de sus embarcaciones, encuentren que es mejor negocio varar en esta marina y no en las de la competencia. La construcción por el Municipio de Fajardo de un malecón en el área de su desarrollo constituye una ventaja estratégica para la evolución del negocio de la marina. La misma se beneficiará, al igual que todos los vecinos del área, de la belleza que imprimira al sector. Esta ha reconocido el hecho, y se propone adaptarse para aprovechar la circunstancia. Concurrentemente con ese desarrollo se impone una ampliación de las vías de acceso que inevitablemente también le resultará beneficioso.

Dentro de este marco de referencia la proximidad de las comunidades Mansión del Sapo y Maternillo propone un reto para la empresa que auspicia la construcción de la marina. La comunidad no presenta un cuadro atractivo para el turismo. No es mucho lo que pueden hacer los vecinos por sí solos para mejorar sus condiciones de vida presentes. La experiencia histórica demuestra que cuando más efectivamente trabajan en conjunto es cuando perciben que les acecha un peligro común. Sin embargo, no hacen lo propio para adelantar en causas de progreso comunal. En estos casos se producen luchas internas y falta de consenso entre los líderes. Paradójicamente, aunque la comunidad disfruta de una posición envidiable junto al mar, no ha podido explotar su situación debido a que la inmensa mayoría de los residentes no cuentan con títulos de propiedad. Este problema les impide procurar el financiamiento necesario para fundar negocios o mejorar sus casas. Para resolver este problema nunca han

emprendido un esfuerzo comunal masivo y organizado. Tampoco han recibido educación u orientación externas, por lo cual la mayoría ni siquiera tiene conciencia de la situación.

Las comunidades Maternillo y Mansión del Sapo fueron fundadas a partir de unos rescates de terreno en una zona amenazada por inundaciones del río y el mar. Se trataba de personas pobres que ocuparon un área que nadie más quería. Hasta el momento los descendientes de estos primeros pobladores y las personas que se mudaron luego, no han podido generar la fuerza social necesaria para llevar a cabo con recursos propios las tareas necesarias para lograr la re zonificación del área o para influenciar las autoridades gubernamentales para que emprendan ese trabajo. Durante toda su historia comunal, los vecinos del área han sido objeto de abusos de parte de las empresas que se han establecido a su alrededor. La Fajardo Sugar Company los explotaba pagando sueldos de hambre, la Planta de cal ofrecía empleos insalubres, los bares solo propiciaban el vicio y la prostitución, Isleta Marina los acosaba con sus demandas de paso impertinentes y arrogantes. No debe extrañar pues, que este proyecto genere suspicacia.

Las experiencias más positivas comunales provienen de los momentos en que se han unido para enfrentar los problemas que les crean circunstancias externas, pero no para impulsar su desarrollo económico interno. Por ejemplo, fue muy efectiva la unión lograda para lograr que se les otorgara ayuda a raíz del Huracán Hugo, pero el esfuerzo se detuvo una vez superada la crisis el grupo se disolvió. Este es el caso también de la controversia sostenida con Isleta Marina. Por otro lado, la labor de cabildeo político individual de algunos líderes han permitido el auspicio gubernamental para la creación de la Biblioteca Comunal, la construcción de la Cancha de Baloncesto y el desarrollo de las Asociaciones de

Pescadores. Recientemente el Municipio de Fajardo comenzó los trabajos conducentes al mejoramiento del sistema pluvial, así como las aceras, construcción de encintados y repavimentación de carreteras.

Sin embargo, ninguna de estas gestas tienen el alcance necesario para resolver el problema de fondo de todos los residentes del área, la carencia de títulos y la legitimización de la posesión de sus tierras. Nunca el gobierno, los partidos políticos, las organizaciones civiles o de cualquier tipo les han creado conciencia del problema y mucho menos ayudado a desarrollar un plan de acción a largo plazo para lograr esta importante reivindicación social. Esta trágica situación causa el estancamiento y grave deterioro al que ven condenados los sectores marginados de nuestra sociedad. Esto ocurre porque no es en el interés de estos sectores que las comunidades adquieran verdadero poder para que compitan efectivamente en la arena política y económica. Mientras tanto, los habitantes de las comunidades Mansión del Sapo y Matemillo serán los sirvientes o las víctimas de estas otras instituciones y grupos.

Para resolver el problema de los títulos de propiedad se requiere la realización de esfuerzos comunales dirigidos a procurar la canalización del Río Fajardo, la construcción de un farallón en la costa que impida la entrada del mar. Esto propiciará que se reclasifique la condición de inundabilidad del área, el desarrollo de un plan de ordenación territorial y la tramitación de un procedimiento administrativo ante la Junta de Planificación para la rezonificación del área de M a RT-4. Este tipo de distrito residencial se establece para promover el desarrollo ordenado, estético y compacto de una zona, y para clasificar terrenos en las Zona de Interés Turístico que por su localización y su infraestructura adecuada se han desarrollado a una intensidad semi alta. El logro de esta rezonificación abriría las puertas a

la acción legislativa necesaria para la otorgación de títulos de propiedad a todos los residentes. Actualmente no existe ningún tipo de acción comunitaria dirigida a este fin. Se podría buscar apoyo externo pero el impulso tiene que provenir del liderazgo local. Mientras ese esfuerzo no se realice la comunidad estará a merced de los poderosos vecinos que si tienen legitimada su condición de propietarios, lo que les permite proponer con autoridad el curso del desarrollo del sector. La adquisición de sus títulos de propiedad constituye además una reivindicación histórica que conlleva un enriquecimiento económico automático de los residentes.

Ahora bien, esto no quiere decir que la comunidad este indefensa o desprovista de remedios. Tampoco que no puedan ocuparse de otras causas. Su fuerza proviene de su cohesión como comunidad, del derecho moral incuestionable a ser propietarios que les concede la antigüedad de su ocupación de sus tierras y del peso político-electoral que les concede la población que la compone.

En el caso particular de la controversia con la Marina Puerto Real es obvio que ante el hecho incuestionable de que la comunidad circundante no es removible, su única oportunidad de cancelar el efecto negativo que puede conllevar establecerse próximo a una zona de extrema pobreza, es intentar que se produzcan los cambios en la misma que permitan el mejoramiento de sus condiciones. En otras palabras, sin ser tan cínicos como para descartar totalmente algún propósito altruista de dicha empresa, la realidad es que por su propia conveniencia es que desea que sus vecinos progresen. Sus expectativas de obtener ganancias dependen de que el sitio escogido para su negocio prospere y se vuelva atractivo. Necesitan tener buenas relaciones con la comunidad. El producto que venden es recreación y

entretenimiento, no intranquilidad y conflicto. Aquí se cumple el viejo a  
puedes con ellos, úneteles". Existen múltiples ejemplos de comunidades loca  
de marinas que han experimentado gran progreso con su desarrollo. Los ejer.  
importantes lo constituyen las costas de los estados de California y Florida en

Unidos, pero un fenómeno similar se observa desde hace años en Inglaterra, España y  
Grecia. Recientemente nuestros vecinos inmediatos en Santo Domingo y hasta la misma  
Cuba se encuentran también dando pasos en esa dirección para acaparar parte de ese  
mercado.

El liderato de la comunidad opuesto al desarrollo de la marina debe considerar en la  
presente etapa de desarrollo del proyecto los compromisos legales que la empresa esta  
dispuesto a hacer por escrito en un acuerdo con la comunidad y estudiarlos como parte de  
sus estrategias. Para ello deben exigir de la marina que somete un proyecto de contrato donde  
se estipule los beneficios prometidos para la comunidad, incluyendo el auxilio y  
asesoramiento para la obtención de sus títulos de propiedad, los compromisos para  
salvaguardar el medio ambiente y los acuerdos para minimizar las molestias que la marina  
conllevará en su modo de vida. Si la marina no produce el acuerdo a estos efectos constituirá  
su mejor arma en el proceso analítico ante la Junta de Planificación. Si lo producen, en la  
eventualidad de que se logre el proyecto, habrán logrado la conquista de importantes  
condiciones de desarrollo. Si luego del estudio de las proyecciones del desarrollo de la  
marina, los líderes de la comunidad creen necesario insistir en su objeción, podrán hacerlo  
desde una posición moral más solida. La irracionalidad no es premiada en el proceso de  
planificación. Oponerse a lo que el vecino puede hacer en su tierra tiene que ser hecho por

motivos fundados. Si el vecino ofrece explicaciones es mejor conocerlas para rebatirlas. Tampoco se mira con buenos ojos en estos procesos al que critica al de al lado pero no tiene su casa en orden. Dejar las cosas como están no es una alternativa. El que se opone a un cambio de una situación no satisfactoria a una más provechosa, tiene que sugerir otros cursos de acción. Hasta ahora el liderato de la comunidad lo que expresa es que desea que las cosas se queden como están. Este tipo de argumentación es contraria a la política pública en que descansa el proceso a seguirse ante la Junta de Planificación.

El área a ser desarrollada ya está impactada por usos similares al propuesto. El lugar es reconocido como uno propicio para este tipo de negocio. En realidad la experiencia en otros lugares del mundo ha demostrado que la construcción de marinas fomenta positivamente la actividad comercial, aumenta el valor de las propiedades circundantes y estimula el crecimiento de oportunidades de desarrollo social. Cuando se pone en una balanza los problemas que éstas crean con sus beneficios, el fiel de la balanza se ha inclinado hacia permitir su establecimiento excepto en lugares extremadamente delicados ambientalmente.

Por otro lado, la marina someterá como parte del proceso analítico ante la Junta de Planificación las ventajas que dicen pueden atraer a la zona aledaña y al pueblo de Fajardo. La comparecencia del liderato de la comunidad tiene que estar preparada para convencer a los examinadores gubernamentales que las bases científicas en las que se fundan sus aseveraciones no son correctas. Para ello es indispensable que los peritos que se propongan presentar la oposición examinen los estudios sometidos por la proponente, se reúnan con las personas que los prepararon para discutir las diferencias y si posible realicen pruebas independientes para demostrar la incorrección de los resultados arribados. En ausencia de

prueba de esta calidad la Junta hará caso omiso de objeciones meramente retóricas. De no llevarse a cabo este proceso tampoco tendrá muchas posibilidades el proceso de revisión ante el Tribunal Apelativo, en el caso de que la consulta sea aprobada por la Junta.

En conclusión, el diálogo con los proponentes en esta etapa es una parte del proceso de oposición racional. La marina ha propuesto un proyecto viable y una oposición intransigente arriesga a perder hasta las garantías de desarrollo que ahora están dispuestos a conceder. Para poder oponerse al proyecto efectivamente es necesario conocer sus debilidades. Dicha tarea de fiscalización comienza procurando que los asesores de la comunidad interroguen a los consultores ambientales de la marina. Esto es más efectivo que mil piquetes y todas las denuncias en conferencias de prensa posibles. El resto del pueblo de Fajardo necesita de evidencia contundente de daños para ser movilizado. Mientras tanto, todo esfuerzo en ese sentido será en vano. Tampoco es moral movilizar a las personas a base de miedos infundados o para buscar protagonismos personales. Quien así actúa corre el peligro de perder credibilidad, cuando la realidad eventualmente aflore o peor aún, se expone a ser acusado de promover una causa por intereses personales o deseos de reconocimiento público. La situación entre las comunidades Mansión del Sapo y Maternillo y la Marina Puerto Real ofrece una excelente oportunidad para ensayar métodos racionales de diálogo entre la empresa privada y el pueblo. Conversar no es rendirse, ni negociar es venderse. Significa escuchar, procurar entender al interlocutor, pensar sobre lo que a uno se le ha dicho y expresar luego lo que uno siente y razonar sobre los datos o la información que se ha recibido. A partir de este ejercicio de la capacidad humana de comunicación las diferencias restantes son de carácter intelectual y no requieren del odio o de la hostilidad para ser

zanjadas: Espero que las partes en este proceso aprovechen la oportunidad de servir a los mejores intereses del pueblo de Fajardo, entrando en un diálogo que permita deslindar y resolver sus diferencias en forma racional.

#### Bibliografía:

1. Irving Rosow, *The Social Effects of the Physical Environment*, Urban Planning Theory, M. C. Branch, University of Southern California, editor, Halsted Press, California, pages 482-489, (1975), reprinted from the Journal of the American Institute of Planners, XXVII(2), pages 127-133, may, 1961.
2. Donald W. Adie, *Marinas: a working guide to their development and design*, The Architectural Press Ltd., Cahners Publishing Co., Inc. Boston, Mass., pages 19-37 (1975).
3. National Association of Engine and Boat Manufacturers, *The Modern Marina*, New York, pages 7-18 (1963).
4. Chris Maser, *Resolving Environmental Conflicts: Toward Sustainable Community Development*, Saint Lucie Press, Delray Beach, Florida, pages 14-28, 166-186 (1996).
5. J. Arwell Edwards, *Waterfronts, Tourism and Economic Sustainability: the United Kingdom Experience*; Gerda K. Priestley, *Structural Dynamics of Tourism and Recreation-related Development: the Catalan Coast*; Harry Coccossis and Apostolos Parpairis, *Tourism and Carrying Capacity Areas: Mykonos, Greece, Sustainable Tourism? European Experiences*, Priestley, Edwards and Coccoossis, editors, CAB International, Alderghart, England, pages 86-98, 99- 114, 153-188, respectively (1996).
6. Juan Rafael Alicea Ortíz, *Plan para el desarrollo de una Marina en el Area Sureste de Puerto Rico*, Tesis de Maestría, Escuela de Arquitectura, U.P.R., 15 de diciembre de 1988,
7. Jorge L. González Ríos, *Marina Pública en el plan de desarrollo de Santurce Tesis de Maestría*, Escuela de Arquitectura, U.P.R., 18 de mayo de 1981,
8. L. Bark, J. Moffet, and N. Zalkin, *San Francisco Bay Area Boatyards: a case study in regulating small polluters*, Boston College Environmental Affairs Law Review, Spring 1993, Vol. XX, num. 3, pages 453-478.
9. D. Doneski, *Cleaning up Boston Harbor: fact or fiction?*, Boston College Environmental Affairs Law Review, Spring 1995, Vol. XXII, num. 3, pages 559-625.
10. Barry, John, *Environment and Social Theory*, Routledge, London, Chapter I, pages 6-32 (1999).

11. McEvory, *The fisherman's problem: Ecology and Law in the California fisheries, 1850-1980*, Law and the Environment, R. Percival and D. Alevizatos, editors, Philadelphia, Temple University Press (1986).

12. D. Pellow, *Negotiation and confrontation: Environmental policymaking through consensus*, 12 Society and Natural Resources, pages 189-203.

13. López Montañez, Wilfredo y M. Meyn, *Puerto Rico: modelo de desarrollo capitalista y destrucción ambiental*, La situación ambiental en Centro América y el Caribe, I. Hedstrom, editor, Departamentos de Investigaciones Ecuménicas, San José, Costa Rica (1989).

14. T. Beatly, *Ethical Land Use: Principles of Policy and Planning*, The John Hopkins University Press, pages 263-274 (1994).

## Anejo I

### Sinopsis de diálogo con el Sr. Juan Robles sobre Marina Puerto Real, Fajardo.

---

Fecha: 27 de julio de 2000

Presentes: Sr. Juan Robles (apodado cariñosamente como Juan "Tarántula"); Gregorio Cruz (vecino y familiar interesado en los problemas de la comunidad) y Mercedes, esposa del Sr. Robles y encargada de la Biblioteca Comunal de Maternillo.

Interlocutor: Lcdo. Samuel Quiñones García

El Sr. Juan Robles es en unión al Sr. Miguel "Chan" Dávila es uno de los líderes reconocidos de las Comunidades Mansión del Sapo y Maternillo. El otro líder lo sería el presidente de la asociación de pescadores local, Sr. Diego Mitchel, pero éste ya está retirado. Su ascendencia como tal se remonta principalmente a las luchas que en defensa de la comunidad sostuvo como parte del Comité Pro-Rescate de Maternillo y Mansión del Sapo luego del Huracán Hugo en 1989, en contra de un supuesto desalojo por parte de las autoridades estatales. En dicho movimiento en unión al Sr. Dávila, quien a la sazón era un líder del PNP, lograron aglutinar fuerzas para llevar a cabo mejoras en el área y llamar la atención sobre el grave estado de deterioro en que quedó el sector después del fenómeno natural.

Aunque cuenta con un trasfondo variado como líder político y sindical, dicha gesta se inició al calor del apoyo brindado por organizadores de la Escuela de Trabajo Social de la U.P.R. Su esposa es la responsable de una biblioteca comunal que brinda servicios mayormente a los estudiantes de la Escuela Elemental Dr. José Ramos Lebrón. También ha intervenido en la solución de problemas comunales y el desarrollo de actividades cívicas.

Actualmente existen desavenencias entre él y el Sr. Dávila, quien ha menoscabado su imagen públicamente en la radio y con algunos residentes. El Sr. Dávila es actualmente líder político del PIP y candidato a Alcalde de dicha colectividad. Por su parte, él ha hecho alianzas tácticas con el Alcalde Anibal Meléndez para procurar beneficios para la comunidad, tales como una cancha de baloncesto, ayuda para la biblioteca, un proyecto para el establecimiento de un gimnasio y clases de artesanía.. Sin embargo, las fricciones con el Sr. Dávila se originan desde los tiempos del comité, donde el invirtió mucho esfuerzo, tiempo y dinero para luego sentirse utilizado por aquél. A pesar de ello, no alberga rencor, sino frustración por las tácticas manipulativas del otro líder, que se sirve de las causas de la comunidad para realzar su imagen personal y obtener reconocimiento.

En cuanto a la Marina Puerto Real, dice que le causa desconfianza las técnicas que utilizan para presentarse como lobo vestido con piel de oveja. Expresa que ha estudiado la situación y está claro que dichos esfuerzos se tratan de charlatenerías y que no hay seriedad. El supuesto dueño del proyecto, un señor "Chalbert", no lo es tal, y actúa como el frente otros intereses que sospecha se trata de los dueños de Isleta Marina. Con dicha empresa tuvieron en el pasado agrias pugnas que degeneraron en acciones directas de confrontación.

Conserva una profunda hostilidad contra los dueños de dicha marina por una controversia originada en la rampa de tirar botes aladaña que Isleta Marina pretendió usurpar para su uso exclusivo. Su concepto de lo que significa este tipo de desarrollo se deriva exclusivamente de las impresiones que conserva de dicha empresa. Impresiona la transferencia de intención que ha llevado a cabo entre ambos

desarrollos al punto que ha fundido sus identidades. Desconoce que es AVE, Inc.

proponente de la nueva marina pero sospecha que es una cortina detras de la cual está Isleta Marina.

Al inquirir sobre el origen de sus dudas nos refiere a la Resolución del 15 de junio de 2000 de la Consulta Núm.: 2000-24-0437-JPU de la nueva marina donde se notifica a Isleta Marina. Le aclaro que dicha notificación se hizo en su claidad como colindantes y reconoce que puede estar equivocado, pero que desearía una corroboración. Sugiero una indagación en el Registro de Corporaciones del Departamento de Estado y acepta que esa sería una prueba satisfactoria. (Nota: Al presente dicha oficina está cerrada al público por remodelación. Se espera abra sus puertas a finales de agosto.). Aunque antes le pareció simpático el proyecto de la marina por los beneficios que ofrecía, especialmente de trabajo, ahora ha cambiado de parecer. Se niega a volver a participar de un comité de coordinación creado con dicha entidad para viabilizar su desarrollo. A pesar de sus diferencias con el Sr. Dávila estaría dispuesto a resolverlas si hubiera oportunidad. A pesar de ello, no ve espacio debido a las actitudes ofensivas de este último.

Cuando se le pide identifique los problemas de la comunidad en orden de importancia menciona la cuestión de los títulos de propiedad, la falta de facilidades recreativas y de desarrollo personal y el desempleo rampante que empuja a los residentes a la economía subterránea de todo tipo. En este último renglón menciona que el problema de narcotráfico es sumamente grave. En la zona se producena actividades de tráfico (A través del Río Fajardo), distribución, venta y consumo. Con todas ellas ha tenido que lidiar a riesgo personal. Otros lideres siempre buscó